

Andrzej Bogunia-Paczyński

## O NAUCZYCIELU Z TYCZYNA I DWÓCH JEGO SYNACH

Jakub Saloni, kościelny przy farze tyczyńskiej, posłał swoich synów, Stanisława i Aleksandra, na dalsze nauki do c.k. Gimnazjum w Rzeszowie. Tak również postąpił później Stanisław Saloni, nauczyciel podkarpackich szkół ludowych, zapisując do tego samego gimnazjum swoich synów, Tadeusza i Bronisława. Jego marzeniem było jednak, aby chłopcy uczyli się w krakowskim c.k. Gimnazjum św. Anny. Kiedy więc przeszedł już na emeryturę, opuścił rodzinny Tyczyn i wraz z całą rodziną przeniósł się do Krakowa. Dzięki temu w 1905 roku Tadeusz i Bronisław Saloni zostali uczniami szkoły Nowodworskiej – najstarszej polskiej szkoły średniej, której obowiązującą maksymą było „Semper in altum!”

### I. STANISŁAW WIKTOR SALONI (1864–1935)

#### DYREKCJA BALONÓW

Od kiedy tylko w 1783 roku wzniósł się w powietrze pierwszy balon braci Montgolfier, ludzie zastanawiali się, co zrobić, aby można było dowolnie kierować jego lotem. I od samego też początku wierzono, że jest to możliwe. – „Zdaje mi się, że dyrekcją, czyli kierowanie balonem można wynaleźć ponieważ ptaki mają dyrekcją w powietrzu, ryby w wodzie” – pisał w wydanej w 1801 roku pracy *Robota maszyny powietrznej Pana Montgolfier* uczony pijar, fizyk i chemik Józef H. Osiński. Autor innego, o kilkanaście lat późniejszego podręcznika fizyki, Roman Markiewicz, dodawał: „Z odkrycia balonów można by mieć wielki użytek, gdyby jeszcze wynaleźć sposób kierowania nimi podług swojej woli...”.

Pomysły na ową „dyrekcję” balonów były różne. Próbowano do ich poruszania zastosować i siłę mięśni ludzkich, i zaprzęgi – już to koni, już to tresowanych orłów – a nawet magnesy (to fantastyczny pomysł poety Stanisława Trembeckiego); za pomocą najróżnorodniejszych układów żagli, sterów, skrzydeł, śmigieł i wioseł usiłowano wykorzystać prądy powietrzne i siłę wichrów. Poszukiwaniom źródeł napędu towarzyszyły rozważania nad najodpowiedniejszą formą balonu; kulista bania wypełniona gazem lżejszym od powietrza ulegała stopniowemu spłaszczeniu, aż do wypracowania –

w projektach XIX-wiecznych autorów – aerostatu o wydłużonej, wrzecionowatej postaci. Pod koniec wieku pojawił się wreszcie napęd mechaniczny: „balony do kierowania” o doskonałym aerodynamicznym kształcie cygara próbowano wyposażać w motory benzynowe, gazowe i elektryczne. Wszystko to jednak były na razie prace koncepcyjne.

Wspomniany Roman Markiewicz (1772–1841) – nauczyciel szkół Nowodworskich, doktor filozofii i profesor fizyki Akademii Krakowskiej – był autorem nie tylko licznych rozpraw (*O naturze i zasadach fizyki, O użytku i postępie nauk fizycznych, O ruchu undulacyjnym we wszystkich stanach skupienia*), ale także najpopularniejszego w XIX wieku, wielokrotnie wznowianego, elementarnego kursu *Początki fizyki dla szkół licealnych lub prywatnego uczenia się* (1834). Wyrażone w tym właśnie podręczniku przekonanie profesora Markiewicza o doniosłości wynalazku aerostatu i wiara w przyszłość żeglugi balonowej zachęciły pewnego gimnazjalistę z podrzeszowskiego Tyczyna do szukania i obmyślenia praktycznych sposobów pokierowania balonem i uczynienia go posłusznym woli człowieka.

#### Z RÓŻĄ WIATRÓW

Historycy polskiego lotnictwa niewiele wiedzą o jego życiu – Stanisław Januszewski, autor fundamentalnego *Rodowodu polskich skrzydeł* podaje tylko, że Saloni pochodził z Rymanowa. Spróbujemy uzupełnić biogram tego pioniera awiacji.

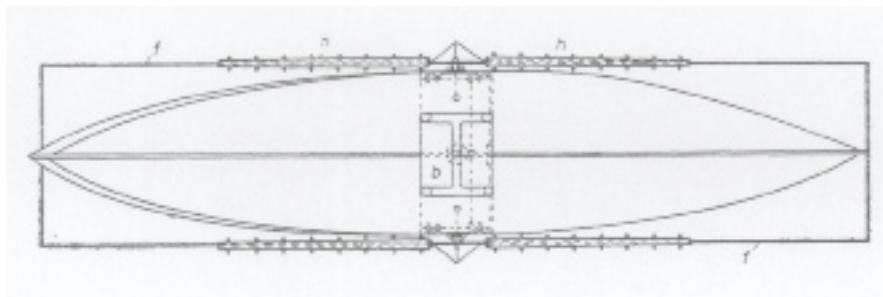
Stanisław Wiktor Saloni (Salony, Salonyi) pochodził z Tyczyna, urodził się 14 kwietnia 1864 roku jako syn Ludwika ze Sroczyńskich i Jakuba Salonego, kościelnego miejscowej fary św. Katarzyny, zapewne potomka jakiegoś przybysza z Węgier, który przesiedlił się na Podkarpacie. Ukończył szkołę ludową w Tyczynie, a potem Gimnazjum i Seminarium Nauczycielskie w Rzeszowie. W 1883 roku rozpoczął służbę nauczycielską: uczył najpierw w Nisku, potem w Hucie Komorowskiej i w Cmolasie (w powiecie kolbuszowskim), w samej Kolbuszowej, i kolejno – w Cieszanowie, Rymanowie i Strzyżowie; jego młodszy brat Aleksander Saloni (1866–1937) również był nauczycielem (uczył śpiewu i gry na skrzypcach w Przeworsku, Rzeszowie, Delejewie, Lwowie i Stanisławowie), później także znanym etnografem i folklorystą, członkiem Komisji Antropologicznej PAU w Krakowie, publicystą lwowskiego „Słowa Polskiego”, współpracownikiem i autorem wielu publikacji ogłaszanych na łamach miesięcznika „Wiśła” i rocznika „Materiały Antropologiczno-Archeologiczne i Etnograficzne”.

Po przejściu na emeryturę Stanisław Saloni przeprowadził się wraz z żoną – Marią z Nowickich (1865–1931), rodem z Pilzna – do Krakowa, gdzie jego synowie rozpoczęli naukę w c.k. Gimnazjum św. Anny.

Państwo Saloni mieli troje dzieci: córkę Helenę urodzoną w 1889 roku w Hucie Komorowskiej k. Kolbuszowej (zginęła później w obozie w Ravensbrück) i synów – Tadeusza, urodzonego w Hucie Komorowskiej w 1890 roku (zmarł w Johannesburgu w 1961 roku) oraz Bronisława, urodzonego w Kolbuszowej w 1893 roku. W Krakowie mieszkali najpierw przy ul. Krowoderskiej, później przenieśli się na Dębniki, na ul. Powroźniczą. Saloni uczył jeszcze przez kilkanaście lat w szkołach prywatnych, działał w Towarzystwie Rolniczym, pełnił tam nawet funkcję sekretarza zarządu okręgowego. Zmarł 1 kwietnia 1935 roku, pochowany został na Cmentarzu Salwatorskim.

Czym zasłużył się Stanisław W. Saloni dla rozwoju polskiej myśli lotniczej? Saloni w 1901 roku opatentował w Niemczech projekt – jeden z pierwszych na świecie, bo ukończony ostatecznie w drugiej połowie lat 90. XIX wieku – sterowca z oryginalnym napędem śmigłowym. Przytoczmy – za S. Januszewskim, który dotarł do tego patentu – opis aerostatu Saloniego:

Miał to być sterowiec systemu półsztywnego z gondolą położoną wewnątrz kadłuba nośnego i umocowaną na ożebrowaniu balonu. Na prętach stanowiących zewnętrzne usztywnienie balonu umieszczone były dwa zespoły przeciwbieżnych śmigieł wielołopatowych. [...] Łopaty śmigieł o dowolnym obrysie, płaskie, ustawione pod kątem do osi podłużnej wału, miały układ róży wiatrów i zamocowane były na długim stożkowym wale w kręgach leżących jeden za drugim.



*Projekt sterowca Stanisława W. Saloniego wg rysunku w opisie patentowym z 1901 r.  
(b – gondola, f – rama konstrukcyjna, h – zespoły śmigieł napędowych);  
reprodukcja na podstawie Rodowodu polskich skrzydeł S. Januszewskiego, 1981*

Hrabia Ferdynand von Zeppelin swój pierwszy sterowiec zbudował już w 1896 roku. Było to możliwe dzięki finansowemu wsparciu niemieckiej armii, rządu i pomocy samego cesarza Wilhelma II. Stanisław W. Saloni, nauczyciel z Podkarpacia, nie miał oczywiście takich możliwości – jego projekt „dającego się kierować balonu” pozostał na papierze i nigdy nie doczekał się realizacji.

## II. BRONISŁAW SALONI (1893–1917)

### PŁATOWCE, SKRZYDŁOWCE, SZYBOWCE

Mimo rozbudzających wielkie nadzieje pierwszych tryumfów balonów sterowanych – „Zeppelinów”, „Parsevalów” i innych – zapatrzeni w szybujące po niebie ptactwo zwolennicy teorii o wyższości aerodynamy nad aerostatem nie ustawali w swoich poszukiwaniach. Rozwój żeglugi napowietrznej wiązali wyłącznie z lotem aerodynamicznym.

Koncepcja płatowca zaczęła krystalizować się już w latach 80. XIX wieku, kiedy to kilku niezależnie od siebie działającym pionierom lotnictwa udało się wypracować pojęcie „płata aerodynamicznego” (skrzydła), który wykorzystując powstającą w czasie „ondulacji” przez prąd powietrza siłę, byłby w stanie spożytkować jej część do zrównoważenia ciężaru aparatu latającego. Dalsze badania i weryfikacja założeń teorii lotu tych pierwszych płatowców – nazywanych też skrzydłowcami i szybowcami – koncentrowały się wokół problematyki ich stateczności i samego pilotażu.

Czesław Tański, jako pierwszy na ziemiach polskich – już w 1893 roku – rozpoczął prace doświadczalne i budowę szybowców własnej konstrukcji, na których dokonywał próbnych lotów ślizgowych. To fragment jego wspomnień:

Kwestia zagadnienia lotu ośwładnęła mną nadzwyczaj silnie [...] Idea lotu ślizgowego, jako najbardziej dostępna konstrukcyjnie, najczęściej przemawiała za pierwszymi próbami. Zrobiłem więc model aeroplanu. [...] Stojąc, trzymałem aparat (o wadze ok. 20 kg) w rękach nad głową. Z chwilą zrobienia paru kroków naprzód, aparat stawał się coraz lżejszy, podczas biegu nie tylko nie czułem jego ciężaru, lecz w pewnych chwilach on mnie podtrzymywał...<sup>1</sup>.

Tański, „polski Lilienthal”, w 1895 roku zbudował swój pierwszy szybowiec – „Lotnię”. Biegnąc z rozpostartymi nad głową płacami „Lotni”, dzięki ich sile nośnej uniośł się nad ziemią i wykonał kilka udanych kilkunastometrowych skoków, najdłuższy na odległość ok. 30 m.

### JAK ZBUDOWAĆ SZYBOWIEC

Szybowiec w dziejach techniki lotniczej odegrał rolę szczególną; jego powstanie stanowiło istotny krok na drodze do opanowania swobodnego lotu, pozwoliło bowiem rozstrzygnąć praktycznie szereg kwestii związanych z konstrukcją skutecznych powierzchni nośnych oraz zapewnieniem stateczności i sterowności aparatu. Studia nad szybowcem – teoretyczne, konstrukcyjne i doświadczalne – doprowadziły do realizacji idei samolotu,

<sup>1</sup> C. T a Ń s k i, *Prace nad lotem mechanicznym u nas od 1893 roku*, „Młody Lotnik” 1925, nr 4/5, s. 7–8.

czyli maszyny latającej z napędem silnikowym. Z chwilą kiedy pojawił się pierwszy aeroplan braci Wright, szybowiec zszedł wprawdzie na margines zainteresowań techniki lotniczej, niemniej jednak dla wielu entuzjastów awiacji – zwłaszcza dla młodzieży masowo próbującej budować latawce – pozostał, jako forma przejściowa, namiastką samolotu.

Najpopularniejszy w owym czasie – mowa o ostatnich latach przed wybuchem I wojny światowej – był szybowiec typu balansjera (pilot w pozycji wiszącej, start i lądowanie na własnych nogach, sterowanie poprzez zmianę położenia ciała), dla którego wzór stanowiły modele szybowców Octave'a Chanute'a i Gabriela Voisin'a. Ten typ szybowca w Królestwie Polskim spopularyzował inż. Michał Król, kierownik techniczny wytwórni samolotów Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata”, autor wydanej na początku 1911 roku książki *Jak zbudować szybowiec i jak wykonywać na nim wzloty*. Uważa się, że to właśnie dzięki tej publikacji rozwinął się tak żywy wśród gimnazjalistów Królestwa Polskiego ruch budowy amatorskich latawców układu Chanute'a i Voisine'a. Ruch zapoczątkowany tam zresztą już rok wcześniej artykułem Zbigniewa Fabierkiewicza *Jak zbudować tani i lekki latawiec i jak na nim latać*, ogłoszonym w kwietniu 1910 roku na łamach warszawskiego „Mechanika”.

Zainteresowanie awiatyką wśród młodzieży galicyjskiej nie było wcale mniejsze niż za kordonem. Tekst Fabierkiewicza przedrukował natychmiast – już w dwóch kolejnych numerach kwietniowo-majowych w 1910 roku – wychodzący w Krakowie dwutygodnik „Łan Młodzieży”, stworzone przez Marię Piechocką czasopismo adresowane do uczniów szkół średnich. Wielu z nich przystąpiło wkrótce – z fachową instrukcją Fabierkiewicza, a kilka miesięcy później także z podręcznikiem Króla w rękę – do budowy najprostszych lotni.

Jak zbudować szybowiec? Bronek Saloni nie potrzebował żadnych instrukcji – sam mógł już udzielać wskazówek i porad, jak zbudować taki aparat: jego szybowiec był gotowy!

#### Z KOLBUSZOWEJ NA GROBLE

Bronisław Józef Saloni – urodzony w Kolbuszowej 14 marca 1893 roku – do Krakowa przyjechał pod koniec lata roku 1905; zamieszkał, razem ze swoim starszym bratem, na stacji przy Rynku Dębnickim. We wrześniu bracia Tadeusz i Bronisław Saloni rozpoczęli naukę w c.k. Gimnazjum św. Anny, czyli w dzisiejszym Liceum im. B. Nowodworskiego.

Bronek nie należał do wybitnych czy wyróżniających się uczniów – uzyskiwał noty przeciętne i najczęściej „n.o.u.” („na ogół uzdolniony”); postępy b. dobre i celujące zdarzały mu się tylko z dwóch przedmiotów: z religii i z fizyki. Jeżeli zaś chodzi o sprawowanie, to na jednym z zachowanych arkuszy ocen określono je jako – „nieodpowiednie za zuchwałstwo”. Ten właśnie zuchwały i niepokorny nowodworczyk, uczeń klasy Va,

dokonać miał wiosną roku 1910 czynu zaiste śmiałego, wymagającego młodzieńczej odwagi, fantazji i polotu. Najlepszy przyjaciel Bronka, Dolek – Adolf Liebeskind (1893–1942) – tak po latach wspominał, w szkicu *Surowe Gimnazjum*, kolegę ze szkolnej ławy:

Rzecz znamienna, że w tej samej klasie, która dzięki swym profesorom [J. Wiśniowski (j. polski), A. Ziemiński (historia), M. Bogucki (greka), A. Gąsiorowski (łacina), gospodarz klasy – przyp. A.B.] przeszła doskonałą szkołę wychowania klasycznego i wchłaniała tajemniczą potęgę antyku oraz ożywczy prąd humanizmu, znalazł się chłopiec, nieodżałowanej pamięci Bronek Saloni, który skupił dookoła siebie grono kolegów, budząc wśród nich zainteresowanie dla lotnictwa, dla budowy modeli samolotów i dla literatury dotyczącej tej dziedziny techniki. Sam przedsięwziął loty szybowcowe, zorganizował dwie wspaniałe, jak na owe czasy, wystawy awiatyczne [...], założył kółko „Awiała”, którego członkowie zbierali się co tydzień lub co dwa tygodnie dla wysłuchania odczytów i korzystali z własnej biblioteki kółka...<sup>2</sup>.

#### TRYUMF AWIATYKI

25 lipca roku 1909 Ludwik Blériot przeleciał nad Kanałem La Manche. 40-kilometrowy dystans pokonał – w swojej cięższej od powietrza (200 kg!), zbudowanej z drewna, płótna i strun fortepianowych, plus 25-konny silnik „Anzani”, maszynie – w ciągu zaledwie 37 minut.

Wiść o niebywałym wyczynie francuskiego awiatora rozeszła się lotem błyskawicy – w Krakowie 31 lipca tygodnik „Nowości Ilustrowane” zamieścił pierwsze zdjęcia aparatu Blériota; w kolejnych numerach pojawiały się coraz to nowe fotografie i opisy – tej i innych udanych prób: Farmana, Lathama, Sommera, Ferbera, Granda, Santos-Dumonta. Miejscowe dzienniki pełne były w następnych tygodniach doniesień o nowych rekordach awiatycznych (wysokości, prędkości, odległości i długotrwałości lotu), które redakcje opatrywały tryumfalnymi nagłówkami: *Zdobycie powietrza*, *Podbój nieba*, *Dalsze opanowanie przestworzy*. „Cyrk Edison” natomiast już miesiąc po locie Blériota, w ostatnim tygodniu sierpnia prezentował – jako zresztą pierwszy program w świeżo odnowionym budynku na Wielopolu – przedstawienie kinematograficzne zatytułowane „Tryumf awiatyki. Oryginalne zdjęcie wzlotu aeroplanu Blériota z Calais do Dovru przez kanał La Manche” (jedna z pierwszych kronik filmowych wytwórni Pathé-Cinema powstałej w marcu 1909 roku). Zaraz potem można tam było obejrzeć zdjęcia ze wzlotów Lefebvre’a i braci Wright oraz relacje z pierwszego na świecie mityngu awiatycznego w Reims z udziałem wszystkich najsławniejszych wówczas awiatorów (sierpień 1909) i z pierwszego

<sup>2</sup> *Pół wieku wspomnień uczniów Gimnazjum im. B. Nowodworskiego w Krakowie*, Kraków 1938.

w dziejach salonu lotniczego w Paryżu, na którym pokazano najnowsze wynalazki i osiągnięcia raczkującego przemysłu samolotowego (wrzesień–październik 1909).

Bronek Saloni po kilka razy z zapartym tchem oglądał te kroniki filmowe w „Cyrku Edison”, na bieżąco śledził i chłonał sensacyjne doniesienia prasowe, gorączkowo analizował każdą informację, wertował wiedeńskie magazyny ilustrowane i czasopisma techniczne, które prenumerował jego ojciec. Z ojcem zresztą próbował rozmawiać o tych nowinkach, ale ten wieści o sukcesach awiatyki przyjmował z umiarkowanym entuzjazmem, niezachwianie wierzył bowiem dalej w swoje sterowce, co Bronka – wyznawcę idei aerodynamiki i wielbiciela Blériota – mocno irytowało. Z Tadeuszem też wiele nie dało się pomówić, bo wkuwał do matury i szykował się już do studiów prawniczych, nie chciał więc tracić czasu na jakieś ulotne pasje młodszego brata. Na szczęście miał jeszcze Bronek kilku wspaniałych kolegów ze szkoły nowodworskiej – z nimi mógł godzinami dyskutować o sporcie awiatycznym, z nimi dzielił się najnowszymi wiadomościami i zdobytą literaturą fachową, im wreszcie zwierzał się ze swoich marzeń i planów.



*Gimnazjum św. Anny; karta pocztowa Wydawnictwa  
Salonu Malarzy Polskich, 1899 r.*

Z każdym dniem Bronek utwierdzał się bowiem w swoim wcześniejszym postanowieniu o budowie własnej lotni. Myślał o tym już od dawna, zaprojektował nawet i wykonał kilka niewielkich latających modeli. Teraz przyszedł wreszcie czas na budowę prawdziwego szybowca, a potem, jeśli aparat sprawdziłby się w locie – na jego udoskonalenia poprzez zamontowanie benzynowego motoru.

## BLÉRIOTA FORPOCZTA

Ostateczną decyzję o rozpoczęciu prac Saloni podjął prawdopodobnie pod koniec października. Październik był to bowiem ten szczególny czas, kiedy awiatyczna gorączka roku 1909 osiągnęła w Krakowie swoje apogeum: prasa przyniosła właśnie relacje (a kinematograf zdjęcia) z pokazowych wzlotów Blériota w Budapeszcie (18 X 1909) i w Wiedniu (23 X 1909) oraz informacje o utworzeniu pierwszej na ziemiach polskich organizacji miłośników lotnictwa – Związku Awiatycznego Słuchaczy Politechniki Lwowskiej (6 X 1909), a kilkanaście dni później galicyjskiego Towarzystwa „Aviata” (22 X 1909). Obie nowo powstałe organizacje od razu zapowiedziały przygotowania do pierwszych wzlotów w Galicji – we Lwowie i w Krakowie; miał ich dokonać francuski awiator, Pierre Grand, na samolocie „Blériot” – XI.

Chwila, w której pierwszy w Krakowie człowiek wzleci na aparacie cięższym od powietrza, zdawała się być coraz bliższa. To zaś, co wydarzyło się tu 26 października 1909 roku, stało się zapowiedzią przełomu i przedsmakiem czekających krakowian podniebnych emocji.

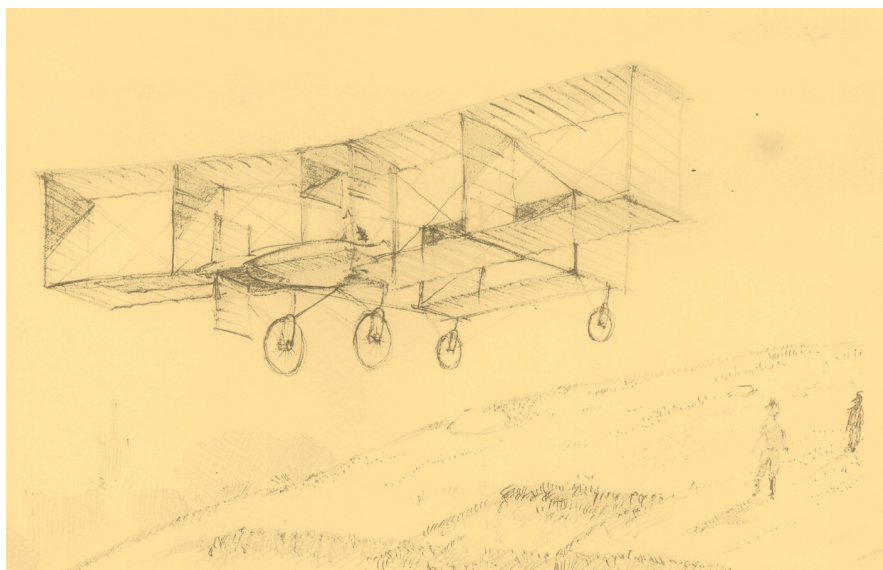
Oto w wypełnionej po brzegi sali posiedzeń Krakowskiego Towarzystwa Technicznego w gmachu przy ul. Straszewskiego 28, dwaj krakowscy przedsiębiorcy branży automobilowej i jednocześnie konstruktorzy, bracia Wincenty i Rudolf Schindlerowie, po raz pierwszy zademonstrowali publicznie model swojego aeroplanu. Wykonany z drewna i papieru 1-metrowej wielkości płatowiec o napędzie gumowym udanie wystartował, przeleciał całą długość sali i prawidłowo na jej końcu wylądował. Entuzjastyczne oceny członków KTT zachęciły autorów projektu do rychłego rozpoczęcia budowy aeroplanu (nazwanego potem, po zamontowaniu silnika birotacyjnego inż. Henryka Brzeskiego, krakowianina – „Aquila alba”, 1910). Kilka lub kilkanaście dni później (dokładna data nie jest znana), w tej samej sali prezentował swój model – tym razem biplanu – Stanisław Kolouska i ten pokaz również zakończył się sukcesem. Udane próby Schindlerów i Kolouski zdopingowały dwóch innych konstruktorów, na co dzień mechaników w garażach E. Rudawskiego na pl. Kossaka – Bogumiła Bechynego i (nie ustalonego imienia) Rozuma, którzy nie pokazując publicznie modelu swojego aeroplanu, w największej tajemnicy, przystąpili od razu do jego budowy. Pilnie strzegli swojego wynalazku – Bronek, wracając po lekcjach z Grobli na Dębiki niejednokrotnie próbował po drodze zaglądać do zakładu na pl. Kossaka, ale niestety budowanej tam maszyny latającej nie udało mu się wypatrzeć.

„MŁODOŚCI! DODAJ MI SKRZYDŁA!...”

Gdzie powstawał szybowiec Saloniego? Nie ma niestety na ten temat żadnych informacji. Jest wysoce prawdopodobne, że mógł on być budowany na terenie szkoły – może w którymś z większych pomieszczeń parterowych

lub może w jakiejś specjalnie przygotowanej wiacie bądź szopie na dziedzińcu? Inicjatorami tego przedsięwzięcia byli przecież uczniowie gimnazjum – członkowie szkolnego koła „Awiata”. Dyrektor Leon Kulczycki, widząc zapał młodych entuzjastów lotnictwa z pewnością nie odmówiłby im ewentualnej pomocy lokalowej, gdyby o taką się do niego zwrócili. Może zresztą nie tylko lokalowej, może szkoła dopomogła również w zdobyciu i zakupie potrzebnych materiałów?

Prace trwały od listopada, przez całą zimę, gdzieś mniej więcej do końca lutego następnego roku. I oto w jeden z pogodnych dni marca 1910 roku grupa młodocianych awiatorów z nowodworskiej „Awiaty” z Bronkiem Salonim na czele pomaszzerowała na podgórskie Krzemionki, niosąc gotowy do startu jego szybowiec: był to – wzorowany na lotniach G. Voisin’a – sporządzony z drewnianych listewek i bambusowych prętów łączonych okuciami z ocynkowanej blachy 7-metrowej długości dwupłatowiec z krytymi obustronnie płótnem (perkałem?) skrzydłami o rozpiętości 7 metrów.



*Wzlot szybowca Bronisława Saloniego na Krzemionkach  
w 1910 roku, rys. Krzysztof Wielgus, 2010 r.*

Bronek rozpoczął, jak każdy początkujący adept sztuki latania, od opanowania umiejętności biegu po terenie równym z szybowcem uniesionym nad głową. Przy każdej takiej próbie jeden z kolegów biegł za latawcem, podtrzymując jego ogon i kierując aparat precyzyjnie „pod wiatr”. Etap drugi ćwiczeń to były już krótkie „skoki” z niewielkich wzniesień o łagodnym nachyleniu. I na koniec wreszcie, po szybkim rozbiegu z najwyższej góry

krzemionkowego pasma – pierwszy lot Bronka, którego uniósł w powietrze jego własny aparat; najpierw na odległość kilku, kilkunastu, potem nawet i kilkudziesięciu metrów. W najdłuższym swoim locie z Krzemionek na Podgórze, po paru dniach intensywnych treningów i prób, Saloni pokonał podobno dystans ok. 500 metrów!

#### FESTYN JORDANOWSKI

W niedzielę 5 czerwca 1910 roku – a więc dwa tygodnie po pierwszym w Krakowie wzlocie, pilotowanego przez Ottona Hieronymusa, aeroplanu „Blériot” – XI (22 V 1910) – w Parku Jordana odbywał się wielki festyn młodzieży na rzecz kolonii wakacyjnych dla niezamożnych uczniów szkół średnich Krakowa i Podgórze. Największą atrakcją sportową tej imprezy miał być, jak zapowiadały dzienniki – „wzlot aeroplanu”:

Kraków interesujący się tak żywo sportem, będzie miał w nadchodzącą niedzielę sposobność podziwiać wzlot aeroplanu konstrukcji p. Saloniego, ucznia V klasy Gimnazjum św. Anny – pisał „Czas”. – Dotychczas jedynie w kołach młodzieży gimnazjalnej krążyły wieści o pracach i próbach awiatycznych młodego wynalazcy, który na aparacie własnej konstrukcji urządzał próbne wzloty na Krzemionkach. [...] Dotychczasowe próby dowiodły, że aparat p. Saloniego – typu tzw. „gleitflieger” – jest dobrze pomyślanym i skonstruowanym. [...] Zainteresowanie pracą p. Saloniego wzrosło obecnie, a to tem bardziej, że młody sportsmen pracuje dziś już nad budową motoru, którego plany zostały nader przychylnie ocenione przez znawców. Wydział Towarzystwa kolonii wakacyjnych [...] uprosił młodego awiatora o urządzenie wzlotu w ciągu festynu...<sup>3</sup>.

Wzlot szybowca Saloniego w Parku Jordana wymagał specjalnych przygotowań: wybudowano 7-metrowej wysokości drewnianą rozbieżnię umożliwiającą nabranie odpowiedniego rozpędu potrzebnego do lotu na odległość, jak obliczano, ok. 200–300 metrów, na wysokości ok. 5–8 metrów. Wszystko było już gotowe, Bronek szykował się do rozpoczęcia próby, nieoczekiwanie jednakże w ostatniej chwili – policja wstrzymała start.

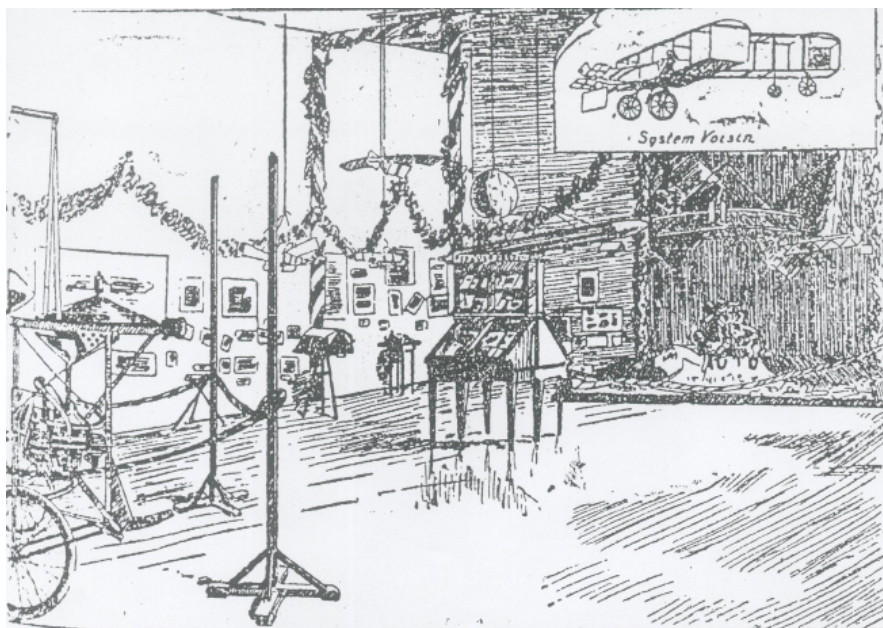
Dlaczego tak się stało, dlaczego wydano zakaz? Najprawdopodobniej ze względów bezpieczeństwa, w Parku Jordana zgromadziły się bowiem setki uczniów czterech krakowskich gimnazjów uczestniczących w pokazach gimnastycznych, biegach, wyścigach cyklistów, rozgrywkach tenisowych i footballowych, a także w zabawach, konkursach, loteriach fantowych, żywych obrazach i finałowym „monstr-koncertie” połączonych orkiestr gimnazjalnych. Uznano, że ryzyko jest zbyt duże – i dla lotnika, i dla widzów. Nie doszło niestety do pokazu, którym konstruktor chciał publicznie potwierdzić możliwości swojego aparatu.

<sup>3</sup> „Czas” 1910 (3 VI).

Uczestników festynu i licznie przybyłą publiczność spotkał więc zawód, na szczęście jednak drugi, przygotowany przez nowodworczyków punkt programu, udał się wyśmienicie. W pawilonie wystawowym w Parku Jordana członkowie „Awiaty” przedstawili cały swój dorobek wypracowany od początku istnienia koła: pokazali zbudowane przez siebie modele szybowców, sterowców i aeroplanów, a także bogatą dokumentację fotograficzną, jaką udało się im zgromadzić. Ta amatorska, zrodzona z pasji i pionierskiego entuzjazmu uczniów prezentacja była, trzeba to podkreślić, pierwszą w Polsce ekspozycją o tematyce lotniczej. Gimnazjaliści z „Nowodwórka” o całe trzy miesiące wyprzedzili organizatorów I Polskiej Wystawy Awiacyjnej, urządzonej staraniem lwowskiego Towarzystwa „Awiata”, a otwartej dopiero we wrześniu 1910 roku podczas V Zjazdu Techników Polskich we Lwowie.

#### NA WYSTAWĘ DO... „NOWODWÓRKA”

Minęło pół roku. Członkowie „Awiaty” nie ustawali w poznawaniu, zgłębianiu i popularyzacji problematyki lotniczej. Na początku 1911 roku urządzili – tym razem w szkolnej sali gimnastycznej – nową wspaniałą ekspozycję awiatyczną. Trwała ona od 28 stycznia do 5 lutego 1911 roku.



Wystawa awiatyczna w sali gimnastycznej Gimnazjum św. Anny – ulepszony aeroplan systemu Voisine'a, pomysłu młodocianego awiatora ucznia V klasy p. Saloniego. „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 31 I 1911 r.

Znamy dokładne datyienne tej prezentacji, ponieważ dzienniki krakowskie odnotowywały ją w swoich codziennych raptularzach zapowiedzi i wydarzeń miejskich. Wystawa lotnicza na Groblach – to było bowiem wówczas wydarzenie!

Oprócz nowego zestawu wykonanych przez uczniów modeli latających, oprócz zgromadzonych przez nich książek, wydawnictw i czasopism z dziedziny lotnictwa oraz wielu nowych fotografii, rysunków, szkiców i schematów, pokazano tam też trzy, powtórzmy określenie jednej z gazet, „sensacyjne przedmioty wystawowe”.

Te sensacyjne eksponaty to, po pierwsze – „aeroplan Rozuma i Bechynego” (uznawany dziś za pierwszy zbudowany na ziemiach polskich samolot), po drugie – „ulepszony aeroplan pomysłu Saloniego” (ulepszony, czyli prawdopodobnie z zamontowanym już silnikiem i kołami) i po trzecie wreszcie – „motor Zeppelina, własność firmy Auto” (był to zapewne silnik daimlerowski, sprowadzony przez Wilhelma Rippera, właściciela tej firmy i przedstawiciela „Austro-Daimlera” na Galicję).

Tak niezwykle obiekty i elementy najnowszej techniki lotniczej znalazły się – dzięki Saloniemu i jego kolegom z „Awiaty” – w szacownych murach c.k. Gimnazjum św. Anny.

\* \* \*

Bronisław Saloni zdał maturę w roku 1913. Rok później wybuchła wojna i Bronek w mundurze żołnierza armii austro-węgierskiej wyruszył na front. Zginął śmiercią lotnika w Alpach Julijskich, podczas ciężkich walk austriacko-włoskich, w październiku 1917 roku. Spoczywa na cmentarzu wojennym w Udine (Cimitero Austro-Ungarico).



*Austro-węgierski cmentarz wojenny w Udine, 2010; [www.itinerarigrandeguerra.it](http://www.itinerarigrandeguerra.it)*

### III. TADEUSZ SALONI (1890–1961)

#### NA TROPIE RODU Z TYCZYNA

Z nazwiskami – profesor Janiny Kulczyckiej-Saloni, profesora Juliusza Saloniego i profesora Zygmunta Saloniego, z ich pracami historyczno-literackimi i językoznawczymi, dane mi było zetknąć się jeszcze podczas studiów polonistycznych. Kiedy więc na początku lat 80. XX wieku, tropiąc losy i opisując dokonania pionierów polskiego lotnictwa natknąłem się na wzmianki o Stanisławie Salonim i Bronisławie Salonim, w poszukiwaniu jakichkolwiek informacji biograficznych – bo niewiele o nich było wiadomo (nawet to, czy są ze sobą spokrewnieni) – zwróciłem się o pomoc do prof. Zygmunta Saloniego.

Profesor był uprzejmy odpowiedzieć mi już po kilku dniach, i to nie bez zaciekawienia sprawą:

O tym, że Stanisław i Bronisław byli pionierami lotnictwa w Polsce, dowiedziałem się z Pana publikacji. Nawet się tym zdziwiłem, bo ojciec [Juliusz Wojciech Saloni, syn Aleksandra i Leopoldyny z Kasparów – przyp. A.B.] przywiązany był do rodziny i cenił osiągnięcia swych krewnych. Nic na ten temat nie słyszałem również od mojej ciotki Czesławy Łopuszańskiej [siostry Juliusza Wojciecha – przyp. A.B.], która stryja i kuzyna знаła, a ze mną pozostawała w stałym kontakcie do śmierci w roku 1975. Może traktowano to jako hobby, niewarte pamięci. Podobnie było to informacją nową dla starszych znacznie ode mnie rodzeństwa, którzy znali Tadeusza osobiście. [...] W ciągu kilku dni skonsultowałem się z rodzeństwem Juliusza Bożydara i Dobrochną [rodzeństwo Zygmunta Adama Saloniego – przyp. A.B.] oraz przebywającym akurat w Polsce Zbigniewem Kimmerlingiem, mężem Marii [starszej córki Tadeusza Saloniego – przyp. A.B.], która zmarła 29 maja 1994 roku. Mój list, choć pisany z mojego punktu widzenia, wyczerpuje informacje znane wymienionym tu osobom. Żyje obecnie wielu potomków Jakuba i Ludwiki Salonich z Tyczyna, jako że Stanisław i Aleksander [synowie Jakuba i Ludwiki ze Sroczyńskich – przyp. A.B.] mieli kilka siostr. Wątpię jednak, czy ktokolwiek z nich dodać może coś nowego, ponieważ należą oni już do następnych pokoleń, które o Stanisławie i Bronisławie Salonich nie słyszały nic. Moje dzieci na przykład coś wiedzą o Tadeuszu, ponieważ był postacią bardziej znaną (jest obecnie ulica jego imienia w Katowicach), a poza tym przetrwała cienka nić kontaktu rodzinnego. Ta zresztą pod Pana ślad w całej sprawie najistotniejszy [...]. Najważniejsza informacja dla Pana: jedyną osobą, która może mieć bogatsze informacje o Stanisławie (dziadku) i Bronisławie (stryju) jest druga córka Tadeusza, Zofia Wallas. [Warszawa, 3 II 2000]

Napisałem zaraz do pani Zofii Wallas pod podany przez Profesora adres w Republice Południowej Afryki i niecierpliwie oczekiwałem na odzew.

## WIEŚCI Z KOŃCA ŚWIATA

Mijały tygodnie i miesiące, odpowiedź jednak nie nadchodziła. Wreszcie, po blisko roku, w skrzynce pocztowej pojawiła się duża koperta oklejona kolorowymi markami „South Africa”, stemplami i nadrukami „Cape Town”. Jakież było moje zdziwienie, gdy w środku znalazłem... moją własną przesyłkę poleconą, z adnotacją, że nie została przez adresata odebrana. Ponownie skontaktowałem się z prof. Salonim, który potwierdził aktualność adresu p. Wallas i zachęcał, żeby napisać jeszcze raz („Bo z listami poleconymi jest różnie. Nie wszyscy traktują je jako coś ważnego i zaniedbują pójścia na pocztę” – domyślał się Profesor). Na wszelki wypadek podał mi jeszcze numer telefonu, radząc uprzedzić telefonicznie o wysłanym liście.

Zadzzwoniłem do RPA, uprzedziłem – tym razem przesyłka szczęśliwie dotarła do rąk adresatki. Po kilku tygodniach otrzymałem list od pani Zofii Wallas:

Po odebraniu listu Pana [...], przeszukałam cały dom, żeby znaleźć jedyną pamiątkę po moim stryju Bronisławie. Był to wycinek z gazety krakowskiej z 1910 roku [„Czas” 1910, nr 246 (3 VI), wyd. poranne, s. 1 – przyp. A.B.] opisujący próbę szybowca skonstruowanego przez stryja. Niestety, jak dotąd nie znalazłam, ale będę szukać dalej, bo na pewno gdzieś jest – nigdy w życiu nie wyrzuciłabym takiej pamiątki. Z przykrością muszę donieść, że nie mam ani zdjęć czy też dokumentów, ani żadnych innych pamiątek po mojej rodzinie. [...] O moim dziadku Stanisławie niewiele wiem i niedużo pamiętam, zmarł kiedy ja miałam 5 lat [Stanisław W. Saloni zmarł w Krakowie 1 kwietnia 1935 roku, Zofia, ur. w 1926 roku, miała wtedy 9 lat – przyp. A.B.]. O rodzinie jakoś niewiele się rozmawia, bo wydaje się, że jest zawsze dużo czasu i nie wspomina się losów swoich najbliższych. A to wielka szkoda, bo jak starsze pokolenia wymierają, to już nie ma się kogo pytać i jest za późno. [...] Mogę jedynie sprostować to, co Pan pisze [informacja od prof. Z. Saloniego – przyp. A.B.] o miejscu, gdzie jest pochowany stryj Bronek. Otóż to nie jest Ancona, ale Udine, w północno-wschodnich Włoszech. Pamiętam, że mój ojciec odwiedził grób brata kilkakrotnie, będąc w tym kraju.

Przykro mi bardzo, że nic nie mogę Panu pomóc w Pana badaniach historii lotnictwa. Jest mi natomiast przyjemnie na duszy, że są ludzie pamiętający i świadomi wkładu członków mojej najbliższej rodziny w dzieje początków awiatyki w Polsce. [Hillcrest, 8 VI 2001]

Tak więc dzięki informacji przesłanej przez Zofię Wallas – jedyną osobę, która mogła jeszcze coś więcej wiedzieć o Bronisławie – wiemy już, że po tym, jak zginął on śmiercią lotnika w 1917 roku – najprawdopodobniej w październiku, podczas ciężkich walk austriacko-włoskich w Alpach Julijskich – pochowany został na cmentarzu wojennym w Udine.



*Portret Tadeusza Saloni, mal. Józef Kidoń, 1935;  
ze zbiorów Muzeum Historii Katowic*

## Z HUTY PRZEZ GROBLE NA ŚLĄSK

Poświęćmy teraz nieco miejsca starszemu bratu Bronka, Tadeuszowi Saloniemu. Postać to w okresie międzywojennym dobrze znana na Śląsku – długoletni wicewojewoda śląski i wybitny działacz samorządowy. Jego życiorys i rozliczne dokonania na różnych polach działalności publicznej szczegółowo przedstawia biogram w „Polskim Słowniku Biograficznym” autorstwa Danuty Sieradzkiej. Powtórzmy najważniejsze informacje.

Tadeusz Władysław Saloni urodził się 14 czerwca 1890 roku w Hucie Komorowskiej k. Kolbuszowej; był synem Stanisława, nauczyciela szkół ludowych na Podkarpaciu, i Marii z Nowickich. Początkowo uczęszczał do Gimnazjum w Rzeszowie, w 1905 roku rozpoczął naukę, wraz z młodszym bratem, w Gimnazjum św. Anny w Krakowie. Po maturze w 1910 roku studiował prawo na Uniwersytecie Jagiellońskim. Od 1912 roku był członkiem Polskich Drużyn Strzeleckich, z chwilą wybuchu wojny wstąpił do Legionów, walczył jako żołnierz Pierwszej Brygady Legionów Polskich. Po rocznej służbie powrócił do Krakowa i pod koniec 1915 roku obronił pracę doktorską na Wydziale Prawa UJ. Pracował najpierw w namiestnictwie lwowskim i starostwie krakowskim, później w Ministerstwie byłej Dzielnicy Pruskiej. W latach 1922–1927 pełnił kolejno funkcje – starosty w Pucku i w Chojnicach, referendarza oraz radcy prawnego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. W kwietniu 1927 roku związał się na trwałe ze Śląskiem – był naczelnikiem Wydziału prezydialnego Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, przewodniczył komisji prawniczej (przygotowującej projekty ustaw i rozporządzeń związanych z autonomią województwa), a także Śląskiej Radzie Wojewódzkiej. Od 1931 roku do wybuchu wojny sprawował funkcję wicewojewody śląskiego, był najbliższym współpracownikiem wojewody Michała Grażyńskiego (zwróćmy przy okazji uwagę: w latach 30. XX wieku. Śląskiem „rządziło” dwóch nowodworczyków, i to kolegów z tej samej klasy VIIIA! Grażyński rodem z Gdowa i Saloni spod Kolbuszowej).

Działał w różnych organizacjach i stowarzyszeniach śląskich, pełnił funkcję prezesa: okręgowego Związku Legionistów, Izby Skarbowej w Katowicach, Towarzystwa Popierania Wynałazczości, prezesa Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Stowarzyszenia Śpiewaków Śląskich, Śląskiego Towarzystwa Muzycznego. Ogłosił szereg artykułów o tematyce samorządowej i administracyjnej (na łamach „Gminy”, „Gazety Administracji”, „Samorządu Miejskiego”, „Pracownika Samorządowego”), wspólnie z K. Dubielem opublikował *Podręcznik dla służby administracyjnej* (1925).

Po 1 września 1939 roku znalazł się wraz z rodziną najpierw na Węgrzech, potem przez Jugosławię dotarł na Cypr. Wiosną 1941 roku wstąpił do Armii Polskiej na Bliskim Wschodzie, ale już we wrześniu tego samego roku (po ataku serca) został z wojska zwolniony i przyłączony do grupy Polaków

przeniesionych do Livingstone w północnej Rodezji. Tam pracował do 1950 roku w urzędzie celnym. Na prośbę córek przeniósł się z rodziną do Republiki Południowej Afryki, gdzie spędził resztę życia. Zmarł w Johannesburgu 24 lutego 1961 roku, pochowany został tamże na cmentarzu West Park. Był odznaczony Krzyżem Niepodległości, Złotym Krzyżem Zasługi i Krzyżem Komandorskim Orderu Polonia Restituta.

Biogram Tadeusza W. Salonię w PSB, pióra Sieradzkiej, wymaga dwóch istotnych uzupełnień, pomija bowiem dwa ważne pola zainteresowań i działalności śląskiego wicewojewody: sport oraz muzykę.

#### OPIEKUN SPORTÓW

Latać, jak brat Bronek, Tadeusz nie latał, jeździł za to na motocyklu. Był członkiem Polskiego Związku Motocyklowego, a kiedy w 1929 roku siedzibę PZM przeniesiono na krótko do Katowic, przez rok piastował nawet funkcję jego prezesa. Wtedy też, z inicjatywy Salonię, zorganizowano pod Katowicami wielkie Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe Grand-Prix Polski, z udziałem europejskiej czołówki w tej dyscyplinie sportu. W tym samym roku wicewojewoda śląski, jako prezes PZM, reprezentował Polskę na Światowym Kongresie Motocyklowym w Hiszpanii.

Również dzięki jego staraniom w 1930 roku zawiązane zostało Śląskie Towarzystwo Łyżwiarskie, a pierwszy prezes nowo utworzonego stowarzyszenia, dr Saloni, zainicjował wkrótce budowę Sztucznego Toru Łyżwiarskiego w Katowicach, sprowadził trenera, zakupił niezbędny sprzęt do uprawiania tych nieznanych tu dotąd sportów zimowych, i doprowadził do powstania pierwszych klubów hokejowych – ŚTL i Pogoni Katowice.

Najlepsze rezultaty – i to w skali krajowej – uzyskały nowo powstałe śląskie związki sportowe, zrzeszające głównie młodzież robotniczą, którym poświęcał wicewojewoda Saloni szczególnie wiele uwagi: pięściarzy, zapaśników i lekkoatletów. Nie byłoby śląskiej szkoły boksu lat 30. XX wieku. (Mocka, Pyka, Górny, Snopek, Wieczorek, Kupka), gdyby nie sprowadzeni przez niego na Śląsk doświadczeni, także zagraniczni, trenerzy – ich praca dała niebawem świetne wyniki – Katowice stały się stolicą polskiego boks, tu przeniesiono siedzibę Polskiego Związku Bokserskiego, a godność prezesa PZB powierzono dr. Saloniemu. Wicewojewoda, od 1927 roku przewodniczący Śląskiej Rady Sportowej, przyczynił się też do powstania wielu pływalni, boisk i stadionów na Śląsku.

W 1928 roku, gdy sportowcy ze Śląska po raz pierwszy weszli w skład polskiej reprezentacji narodowej uczestniczącej w IX Letniej Olimpiadzie w Amsterdamie, na czele licznej drużyny śląskiej – złożonej z bokserów, zapaśników i lekkoatletów – stanął osobiście prezes Śląskiego Podkomitetu Olimpijskiego Tadeusz Saloni.

Nie latał Tadeusz, nie był pionierem awiatyki jak ojciec i młodszy brat, ale i w jego życiorysie odnotować można także pewne związki z lotnictwem:

to przecież już podczas pobytu i pracy organizacyjnej Saloniego na Śląsku ukończona została budowa pierwszego lotniska w Katowicach Muchowcu, z pierwszą w Polsce sztuczną nawierzchnią startową (1928), wtedy też powstał Śląski Klub Lotniczy (1929), natomiast na wybudowanym w Aleksandrowicach pod Bielskiem nowym lotnisku działać zaczęła pierwsza w Polsce Cywilna Szkoła Pilotów LOPP im. J. Piłsudskiego (1936). Od początku zaś lat 30. XX wieku do wybuchu wojny na Muchowcu funkcjonował ośrodek szkolenia pilotów szybowców holowanych i szkoła akrobacji szybowcowej, równocześnie drugą szkołę szybowcową otwarto na górze Chełm w Goleiszowie (1934). Szybownik Bronek byłby uszczęśliwiony!

Nie mogły się te wszystkie działania obyć bez udziału, wsparcia i pomocy przewodniczącego Śląskiej Rady Sportowej i śląskiego wicewojewody, dr. Tadeusza Saloniego, który swoim oddaniem i wytrwałą pracą około rozwoju kultury fizycznej zyskał miano opiekuna sportu śląskiego.

#### GÓRNO I CHMURNO

Jeszcze jeden fragment listu Zofii Wallas – młodszej córki Tadeusza Saloniego, wicewojewody śląskiego w latach 1931–1939 – jaki otrzymałem od niej w styczniu 2001 roku, gdy mieszkała w Republice Południowej Afryki (później przeniosła się do wnuków do Australii):

Wybuch wojny zastał nas poza domem, a ponieważ Katowice zostały zajęte przez Niemców już rano 1 września, nigdy już nie wróciliśmy tam i wszystko, co posiadaliśmy, dostało się w obce ręce. Po wojnie rodzice korespondowali ze starymi przyjaciółmi, głównie kolegami ojca z Gimnazjum św. Anny, z którymi łączyła ich dosłownie dożgonna przyjaźń. Jeden z nich przysłał nam dużą fotografię, składającą się z poszczególnych zdjęć maturzystów. Pamiętam wielu z nich, jak np. J. Curuś-Bachleda (mój ojciec chrzestny), M. Grażyński, J. Czoponowski, M. Sobański, J. Sacha, J. Rys, B. Hełczyński, ks. Mikołaj z katedry Wawelskiej i wielu innych. Mam również broszurkę wydaną na Śląsku z okazji 10-lecia działalności mego ojca na stanowisku wicewojewody, [...] jest jeszcze dyplom, oryginał, z Uniwersytetu Jagiellońskiego, jaki ojciec dostał w 1915 roku jako doktor praw. Żadnych innych materiałów nie mam niestety... [Hillcrest, 8 VI 2001]

Większość wymienionych przez autorkę listu nazwisk przyjaciół jej ojca z czasów gimnazjalnych – J. Bachleda-Curuś, M. Grażyński, J. Czopowski, M. Sobański, B. Hełczyński – odnajdujemy w spisach członków gimnazjalnego koła powstałego w 1906 roku Organizacji Młodzieży Narodowej (a także innych organizacji – uczniowskiego koła instruktorów i wykładowców Towarzystwa Szkoły Ludowej, koła ruchu etycznego i abstynenckiego „Eleusis” oraz tzw. Oddziałów ćwiczebnych Sokoła, przekształconych później w Polskie Oddziały Strzeleckie). Te wieloletnie, dożgonne, jak pisze p. Zofia, więzi pomiędzy starymi przyjaciółmi zawiązywały się więc

nie tylko w szkolnych ławach starej budy przy Groblach, ale także przy okazji podejmowania pierwszych młodzieńczych prób działalności publicznej w duchu kształtującej się świadomości obywatelskiej i narodowej. Ksiądz Teofil Długosz (1887–1971) – maturzysta z 1909 roku, jeden z najaktywniejszych działaczy OMN i TSL (późniejszy profesor Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie, współtwórca Polskiego Towarzystwa Teologicznego, autor licznych prac z dziedziny historii Kościoła katolickiego), tak po latach wspominał ten niezwykle okres:

Lata od 1905 do 1910 roku odznaczały się szczególną burzliwością, ruchliwością, fermentem, czy jak kto woli nazwać te czasy, które dla jednych były zmorą i kłopotem, dla drugich dniami górnymi i chmurnymi. [...] Były to czasy wyrażające dążenia polskie terminem: sprawa narodowa [...], państwo polskie, przygotowania wojskowe. [...] Koniec roku 1908 i początek 1909 wykazał też, jaki duch panował wśród młodzieży narodowej, która przy zajmowaniu się różnymi sprawami bieżącymi i mniej lub więcej ciekawymi referatami miała swój pęd i do akcji wielkiej<sup>4</sup>.

#### DO RUCHAWKI SKOROŚĆ

O pędzie do „wielkiej akcji” i o ogólnym wzburzeniu młodych umysłów w tych burzliwych latach pisze też w tym samym tomie wspomnień kolega klasowy Długosza, Bronisław Hełczyński (1890–1978) – również maturzysta z 1909 roku i jeden z najbliższych przyjaciół Tadeusza Saloniego (późniejszy prawnik, profesor UJ, doradca prawny prezesa Rady Ministrów, szef Kancelarii Prezydenta RP, minister spraw zagranicznych rządu RP na uchodźstwie):

Trzeba było być w Krakowie w owych gorących czasach, by zrozumieć, co się wtedy u nas działo. Niektórzy wprost wściekali się z radości. Szkoda, że to przeminęło, bo zapal był ogromny. Trudno tylko na razie ocenić, czy nie należał on do tych naszych polskich „słomianych”. W każdym razie ujawnił się jeden fakt niesłychanej wagi: okazało się, że społeczeństwo galicyjskie mimo wszystko nie jest jeszcze dalekie od ideału walki zbrojnej, byleby tylko miała ona widoki powodzenia. Mówię tu nie o młodzieży, bo ta zawsze była i jest skora do wszelkiej ruchawki, lecz o starszych, szczególnie o chłopach. [...] Wierzyć się nie chce, jak daleko postąpiło uświadomienie narodowe we wszystkich wsiach, w których byłem ostatnimi czasy w charakterze prelegenta [...]; także z opowiadań innych wiem to samo, gdy tylko potracaliśmy o możliwość wojny austriacko-rosyjskiej i o konieczności, by społeczeństwo nasze stanęło pod bronią w takim wypadku, odpowiedź niewiele różniła się od słów Czepca: „Myśmy, wi się, nie od tego, kto by ino chciał nas użyć, kosy wisom nad boiskiem...”.

<sup>4</sup> *Gimnazjum I w Krakowie, 1906–1908. Pół wieku wspomnień uczniów Gimnazjum im. B. Nowodworskiego, Kraków 1938.*

Nowodworskie koło OMN – najsilniejszy z krakowskich oddziałów gimnazjalnych tej organizacji (w lutym 1907 roku, koło liczyło 74 członków, na 300 we wszystkich szkołach średnich Krakowa) – rozpoczęło swoją działalność licznym udziałem w „trójzaborowym” zjeździe i spotkaniu przy grobie powstańców styczniowych we Lwowie w styczniu 1907 roku. Prace samokształceniowe koła – sprawnie od początku kierowanego przez pierwszego przywódcę młodzieży narodowej, przedwcześnie zmarłego Wojciecha Popiołka (1890–1909) – szły, jak pisze ks. Długosz, „po linii historii Polski, jej ustroju, geografii fizycznej i historycznej, etnografii, ekonomii, życia gospodarczego”. Ulubioną lekturą i tematem specjalnie przygotowywanych referatów, dających potem pochoch do namiętnych dyskusji, były przede wszystkim poezje trzech wieszczów i utwory S. Wyspiańskiego oraz pisma Dmowskiego, S. Szczepanowskiego i F. Bujaka. Przygotowywano też wieczornice i obchody rocznic narodowych, organizowano okazjonalne „akcje zewnętrzne”, takie jak na przykład bojkot towarów pruskich, członkowie koła systematycznie jeździli z prelekcjami w ramach programu edukacyjnego TSL. Od lata zaś 1907 roku wprowadzono nową jeszcze formę działalności: koła klasowe OMN zaczęły urządzać wakacyjne wycieczki o charakterze już to krajoznawczym, już to „gospodarczo-narodowym” – najpierw po Małopolsce i Podkarpaciu. W roku następnym przyszedł czas na Śląsk.

#### W STRONĘ ŚLĄSKA

W drugim wakacyjnym rekonesansie po Śląsku – w lipcu 1909 roku – grupa młodzieży narodowej z „Nowodwórka” w ciągu 27 dni odwiedziła 34 (!) śląskie miasta i miasteczka. „Głowy nasze są tak pełne wrażeń” – pisał w liście do T. Długosza jeden z uczestników wycieczki, Franciszek Baran (1890–1914), maturzysta z 1910 roku – „że aż trudno je sobie prędko ugrupować. Ogółem poznaliśmy przeszło 50 osób ciekawych. Najbardziej zbudowaliśmy się w Warszowicach, Rybniku, Bytomiu, Boroszowie i Skrańsku, w Boguszycach i w Gostomi (Simdorf)”. A cytowany tu już Bronisław Hełczyński dodawał:

O ile stan ekonomiczny Śląska, o ile zaciętość walki zachęca do pracy, o tyle jej rezultaty nie są tak pocieszające. [...] Ciągłe cofanie się polskości przed nawałą germańską! [...] Stąd konieczność ciągłej wyłożonej obrony, ciągłego czuwania i niedopuszczania do utworzenia się najmniejszej luki, bo brak jednego człowieka, szczególnie na kresach, może mieć nieobliczalne następstwa.

Jest niemal pewne, że Tadeusz Saloni uczestniczył w tej śląskiej wyprawie (jeżeli nawet nie, to na pewno znał jej rezultaty, gdyż wycieczkowcy musieli na zebraniach koła składać szczegółowe sprawozdania i dzielić się wrażeniami, z samej zresztą już drogi pisali do kolegów listy, relacjonując na bieżąco przebieg podróży). Być może wtedy zrodziło się jego zainteresowanie sprawami Śląska i walki o jego polskość? W każdym razie, kiedy w dziesięć lat później wybuchło I powstanie śląskie Saloni nie pozostał bezczynny:

w działaniach zbrojnych wprawdzie udziału nie brał – rozpoczynał wtedy swoją służbę publiczną w niepodległej Polsce, pracując (od października 1918 do połowy 1920 roku) w starostwie krakowskim, potem organizował oddziały ochotnicze do walki z bolszewikami – ale był za to współtwórcą... hymnu powstańczego!

#### POWSTAŃCY NAPRZÓD!

W specjalnie ogłoszonym konkursie kompozytorskim na marsz, który mieliby śpiewać śląscy powstańcy – I nagrodę przyznano kompozycji Tadeusza Salonięgo do słów Emanuela Konstantego Imieli *Powstańcy naprzód!* (1919). Utwór ten stał się oficjalnym marszem i hymnem powstańców śląskich, z tą pieśnią na ustach ruszali do boju, ten marszowy śpiew włączyły później do swojego repertuaru wszystkie śląskie chóry oraz orkiestry wojskowe i górnicze.

Po kilkunastu latach, w marcu 1935 roku na walnym zebraniu delegatów Stowarzyszenia Śpiewaków Śląskich – reprezentujących 17-tysięczną śląską „gminę śpiewaczą” – funkcję prezesa powierzono właśnie współtwórcy powstańczego hymnu, dr. Saloniemu.

Przewodził Saloni nie tylko zresztą ruchowi śpiewaczemu na Śląsku – jako prezes założonego w 1932 roku Śląskiego Towarzystwa Muzycznego w decydującym stopniu przyczynił się do uratowania przed likwidacją (wobec utraty praw państwowych) Śląskiego Konserwatorium Muzycznego, dokładając starań, aby uczelnia ta mogła dalej działać jako prywatna. Zainicjował też powstanie (1934) i objął swoim protektoratem Orkiestrę Symfoniczną ŚTM (przekształconą rok później w Wielką Orkiestrę Symfoniczną Polskiego Radia), której koncerty – transmitowane przez wszystkie rozgłośnie PR – cieszyły się dużą popularnością w całym kraju.

#### RZECZNA, MORSKA, KOLONIALNA...

Wiosną 1932 roku Saloni stanął na czele zarządu Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonialnej (poprzednio Ligi Rzeczej i Morskiej). Organizacja ta liczyła wtedy 8 tysięcy członków – pięć lat później, w wyniku podjętej przez nowego prezesa dynamicznej akcji propagowania idei pozyskania dla Polski zamorskich kolonii – Liga na Górnym Śląsku miała już ponad 95 tysięcy członków!

Szliśmy w kierunku budzenia w świadomości społeczeństwa zrozumienia, że morze polskie i wybrzeże polskie są najświętszą własnością i największą wartością naszego narodu... – mówił na walnym zjeździe delegatów Okręgu 2 kwietnia 1933 roku – ... że naszymi winny być kolonie, do których tęsknimy, które się nam słusznie należą i które wcześniej czy później muszą nam być dane! [...] Pamiętaliśmy też o tym, że właśnie w takim momencie najgroźniejszego kryzysu gospodarczego, gdzie szeregi obywateli owiane są apatią i zniechęceniem,

że właśnie w takim momencie trzeba uderzyć z podwójną siłą, aby wszczepić w mózgi tę prawdę, że właśnie, kiedy jest źle, trzeba największej mocy!

Szczególnie mocno zaangażował się Saloni w akcję zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej z przeznaczeniem na dozbrojenie polskiej floty rzecznej i morskiej. I nie bez sukcesu: na ogólną sumę zebranych przez LMiK 4 i pół miliona złotych blisko 620 tysięcy wniósł Okręg Zagłębia Węglowego. Z pieniędzy tych, jak wiadomo, sfinansowano budowę okrętu podwodnego „Orzeł”.

Do 1932 roku Liga Morska i Kolonialna nie miała jeszcze swojego hymnu. To się jednak zmieniło z chwilą, gdy stery Okręgu śląskiego tej organizacji objął Saloni: ułożona przez niego melodia – wicewojewoda dalej bowiem muzykował i sporadycznie komponował – stała się oficjalnym hymnem Ligi Morskiej i Kolonialnej.

#### ROZŚPIEWANY ŚLĄSK

„Śpiewactwo śląskie ma niezwykle chlubną i piękną historię” – pisał prof. Tadeusz Prejzner, wykładowca Wojskowej Szkoły Muzycznej przy katowickim Konserwatorium, autor popularnego śpiewnika chóralnego pieśni śląskich „Szła dziewczeczka”, bliski współpracownik prezesa Stowarzyszenia Śpiewaków Śląskich, T. Saloniego.

W czasach niewoli stworzono wspólną gminę śpiewaczą, jednoczącą w swych szeregach tych wszystkich, którzy w polskim sercu mieli umiłowanie ojczystego słowa. Słusznie zapatrywano się na swoją pieśń, w której słowo polskie było związane z polską melodią, jako na broń przeciw zakusom wynarodowienia. [...] Z pieśnią na ustach walczone o utrzymanie polskości Śląska... Pieśń na Śląsku odegrała pierwszorzędną rolę w dziele budzenia ducha narodowego. Pod wpływem instynktu użyto jej do obrony życia narodu. A gdy przyszły powstania śląskie, w szeregach walczących nie zabrakło, rzecz oczywista, śpiewaków, wśród których wielu zginęło śmiercią bohaterską na polu walki. Takie to tradycje ma za sobą śpiewactwo śląskie zorganizowane w Stowarzyszeniu Śpiewaków Śląskich<sup>5</sup>.

Od marca 1935 roku Stowarzyszeniem Śpiewaków Śląskich kierował Tadeusz Saloni, autor melodii hymnu powstańców śląskich *Powstańcy naprzód!*. Nowy prezes SŚŚ, i wicewojewoda w jednej osobie, w krótkim czasie wprowadził szereg innowacyjnych zmian – przede wszystkim utworzył pierwsze w Polsce stanowisko instruktora chóralnego przy Wydziale Oświaty Pozaszkolnej śląskiego UW, który koordynował prace poszczególnych

<sup>5</sup> T. Prajzner, *Śląsk na czele ruchu śpiewaczego w Polsce* [w:] *Dr Tadeusz Saloni – Wicewojewoda Śląski. Jednodniówka w dziesięciolecie działalności narodowej i kulturalno-oświatowej na Śląsku. 10 IV 1937*, Wydawnictwo Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Katowice 1937, s. 3.

chórów, udzielał im fachowej pomocy i wsparcia finansowego, szkolił dyrygentów, dbał o podnoszenie kwalifikacji muzycznych członków. Związek rozszerzył znacznie działalność wydawniczą – miesięcznik „Śpiewak”, organ SSS, zaczął zamieszczać materiały pomocnicze (zapisy nutowe, teksty pieśni), co ogromnie ułatwiało pracę zespołów śpiewaczych. Najbardziej utalentowanym, wyróżniającym się śpiewakom i muzykom umożliwiano wyjazd za granicę dla kontynuowania studiów muzycznych.

Na Śląsku powszechne było przekonanie, że to właśnie dzięki energicznym działaniom prezesa Saloniego stowarzyszenie reprezentujące region śląski wysforowało się na czoło wszystkich polskich związków śpiewaczych.

#### POŁÓW PEREŁ

W maju 1938 roku w „Gazecie Polskiej” ukazał się obszerny artykuł Gustawa Morcinka pod takim właśnie tytułem – *Połów pereł*. W części pierwszej tego tekstu autor snuł niewesołe refleksje na temat panujących w Polsce stereotypowych opinii i niezbyt przychylnych dla Śląska ocen, według których Ślązacy to ludzie ciężkiej pracy, ale jeżeli chodzi o kulturę – mogący być jedynie jej konsumentami i to mało wybrednymi; pod względem twórczości artystycznej, istotnie panuje tu – zgadzał się Morcinek – nieurodzaj. Ale przecież nie może być inaczej, bo skoro szlachta polska na Śląsku zniemczyła się, zniemczyli się Piastowie śląscy, a mieszczaństwo było niemieckie od czasów kolonizacji, pozostał tylko, zdaniem pisarza, „chłop i robotnik, jedyna warstwa trzymająca się polskości” i dzisiaj „wszystka inteligencja śląska pochodzi tylko z chłopów i robotników”. Ale choć Ślązacy są uparci i ambitni, ich upór i ambicja nic by jednak nie zdziałały, gdyby nie pomoc tych nie-Ślązaków, którzy zdołali się tu zaaklimatyzować i zasymilować, którzy się „ześlązaczycyli”.

Część druga publikacji Morcinka to zapis jego rozmowy z wicewojewodą śląskim T. Salonim – człowiekiem, którego zasługą jest „tak niezwykle rozwój chórów śląskich” i jednym z tych właśnie, którzy się „ześlązaczycyli”. Morcinek mówi tu niewiele, mówi właściwie tylko Saloni – z entuzjazmem, porywczo, „z płonącymi oczyma”, nie potrafiąc ukryć swojego zapału i wiary w słuszność tego, co robi. Posłuchajmy kilku fragmentów jego wypowiedzi:

– Proszę pana! Jestem przekonany, że w śląskiej warstwie robotniczej i chłopskiej istnieją talenty, takie nieodkryte talenty! Ślązak przez tyle wieków odsunięty od kultury polskiej usiłuje obecnie doróść do jej poziomu. Robi to z ogromnym wysiłkiem, lecz nieustępliwie i z uporem...

– Czy pan uwierzy, że ze wszystkich dzielnic Polski właśnie ten zadymiony Śląsk wykazuje największe umiłowanie pieśni? Przecież w naszym Stowarzyszeniu Śpiewaków Śląskich mamy 18 tysięcy czynnych członków! Grupują się tutaj przede wszystkim robotnicy i urzędnicy. Poza tym mamy

kilka chorów złożonych z inteligencji... Wszyscy śpiewają! A repertuar? Obok pieśni ludowych – *Oratorium* Haendla, obok Macury [Władysław Macura (1896–1935), pianista i kompozytor wywodzący się z Cieszyna – przyp. A.B.] – Szymanowski i Karłowicz lub Nowowiejski. Ci ludzie mają zrozumienie dla muzyki i śpiewu. Ci ludzie kochają muzykę i śpiew, jak nigdzie w Polsce. I proszę zrozumieć – to są w przeważającej części robotnicy i drobni urzędnicy pochodzący również z robotników. Czy znajdzie pan coś podobnego w innych dzielnicach?

– Proszę pana, to nieprawda, co niektórzy twierdzą, iż Ślązak jest nieużyteczny dla kultury artystycznej. Przeciwnie! Nie tylko, że jest jej wdzięcznym i nienasyconym konsumentem, lecz wszystek jego wysiłek zmierza w tym kierunku, żeby być twórczym w tej dziedzinie. Wymieniłem panu kilka nazwisk – są to jednostki prawie że przypadkowo wykryte. A ile takich pereł można będzie jeszcze znaleźć! I znajdziemy...! Cały Śląsk to jeszcze nieznanym teren, na którym będzie można urządzić... połów pereł!

Prezes Saloni nie był gołosłowny – z radością i dumą wymieniał nazwiska swoich pierwszych pereł: kolejarz Bewal – świetnie zapowiadający się tenor (wysłany na studia wokalne do Mediolanu), Spisak – utalentowany kompozytor, syn robotnika (studiuje teraz w Paryżu u Madame Boulanger), skrzypek Prower z Bielska (pojechał na studia do Londynu), bracia Szafrankowie – muzycy, synowie bezrobotnego (właśnie wrócili do kraju)... itd.

#### JUBILEUSZOWA JEDNODNIÓWKA

Spośród najbliższych współpracowników p. Wojewody Śląskiego droku M. Grażyńskiego na „odcinku administracyjnym” na czoło wysuwa się postać droku Tadeusza Saloniego, Wicewojewody Śląskiego. Nic dziwnego, że z okazji 10-letniej Jego pracy na Śląsku spieszą do Jubilata z serdecznymi życzeniami Jego współpracownicy, koledzy i przyjaciele. Dzięki bowiem zaletom serca i umysłu P. Wicewojewoda zdobył Sobie cześć i uznanie w szerokich kołach społeczeństwa śląskiego. Opinii publicznej znana jest działalność P. Wicewojewody jako społecznika i budziela zainteresowań kulturalnych, zaś koła urzędnicze cenią Jego wielką bezpośredniość w stosunkach osobistych i głębokie zrozumienie dla urzędniczej doli...

Słowa te pochodzą, podobnie jak cytowany wcześniej fragment tekstu T. Prejznera, z okolicznościowego, wydane go na prawach manuskryptu, wydawnictwa Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego „Dr Tadeusz Saloni – Wicewojewoda Śląski. Jednodniówka w dziesięciolecie pracy narodowej i kulturalno-oświatowej na Śląsku, Katowice 10 IV 1937”. Kopia tej „Jednodniówki” (egzemplarza nr 1, być może jedyne go zachowanego) trafiła do zbiorów Muzeum Historii Katowic dopiero w 2004 roku jako dar od córki

Tadeusza Salonego, Zofii Wallas (p. Zofia wspominała zresztą o tej broszurze w liście z 2001 roku). Dlatego więc Danuta Sieradzka przygotowująca w połowie lat 80. biogram Salonego dla *Polskiego Słownika Biograficznego* (t. 34: 1992–1993) nie mogła zawrzeć w nim tych wszystkich informacji o działalności wicewojewody śląskiego na polu kultury, oświaty i sportu, które przypomniano w jubileuszowej „Jednodniówce”. Szczęśliwie uzyskany dostęp do tego druku dał piszącemu te słowa możliwość dokonania obecnie koniecznych uzupełnień.



Wicewojewoda śląski Tadeusz Saloni składa wieniec na płycie pomnika Nieznanego Powstańca Śląskiego w Katowicach, „Ilustrowany Kurier Codzienny”, 30 VI 1937; ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego, sygn. 1-P-3572-7.

#### PANI WICEWOJEWODZINA

I uzupełnienie ostatnie: we wszystkim, co robił dla dobra publicznego wicewojewoda Saloni – nigdy nie był sam. Wytrwale towarzyszyła mu małżonka, piękna pani wicewojewodzina Aleksandra z Adamczewskich Saloniowa, osoba skromna i nie szukająca rozgłosu, która swoją działalnością charytatywną i współpracą z organizacjami i instytucjami kulturalnymi, oświatowymi i wychowawczymi (zwłaszcza z prowadzącym przedszkola, żłobki i świetlice oraz opiekującym się bezdomnymi i bezrobotnymi Towarzystwem „Opieka”) zdobyła na Śląsku dużą popularność.

Zakończmy to wspomnienie o Tadeuszu Salonim – jeszcze jednym cytatem z tekstu T. Prejznera:

Dziesiątki uroczystości śpiewaczych, zjazdów, koncertów chóralnych odbyło się przy obecności Prezesa droku Saloniego, który najczęściej w niedzielę wyjeżdża w teren Województwa, poświęcając na to swój „wolny” czas. Często przemawia w takich okolicznościach. Mówi łatwo, serdecznie, radzi, zachęca, dodaje bodźca do dalszej pracy, wskazując na osiągnięte pozycje. Przyjmowany jest niezwykle serdecznie. Niezapomniany moment miał miejsce np. przy zakończeniu ogólnośląskiego Zjazdu Śpiewaków w Katowicach w maju 1936 roku. Cały teatr przepełniony śpiewakami. Na scenę wchodzi dr Saloni, aby przemówić i zamknąć Zjazd. Następuje coś nieprzewidzianego. Śpiewacy tracą oficjalną, uroczystością podyktowaną formę, wybucha entuzjazm, cały teatr zrywa się, powstaje i niemiłkącymi oklaskami przyjmuje droku Saloniego. Ogólne wzruszenie. Chwila piękna. Było w tym i złożenie podziękowania swemu Prezesowi za jego życzliwość i pracę, była tam i radość połączona z dumą z udanego święta śpiewaczego, była tam wreszcie świadomość, że służba sztuce zostaje należycie oceniana przez całe społeczeństwo...

Tadeusz Saloni – społecznik i „budziciel”, ongiś dzielny legionista, absolwent Gimnazjum św. Anny i doktor praw Uniwersytetu Jagiellońskiego, człowiek rodem z dalekiego Podkarpacia, który po okresie nauki i studiów w Krakowie przeniósł się na ziemię śląską, tę ziemię wybrał i ukochał, i jej oddał bez reszty kilkanaście lat swojego pracowitego życia – zyskał tu sobie wielką sympatię i uznanie, a postać jego pozostaje we wdzięcznej pamięci wszystkich Ślązaków.

*Autor pragnie serdecznie podziękować p. Jadwidze Lipońskiej-Sajdak, dyrektor Muzeum Historii Katowic, za udostępnienie tego unikatowego wydawnictwa, a także pracownikom MHK – p. Ewelinie Krzeszowskiej i p. Michałowi Musiołowi – za życzliwą pomoc i cenne wskazówki.*

#### SUMMARY

Andrzej Bogunia-Paczyński

#### ABOUT A TEACHER FROM TYCZYN AND HIS TWO SONS

Jakub Saloni, a sacristan in a church in Tyczyn, sent his sons, Stanisław and Aleksander, for further education to the Imperial and Royal Lower Secondary School in Rzeszów. Stanisław Saloni, a teacher in community schools in the Podkarpacie region enrolled his sons, Tadeusz and Bronisław, to the same school; however, his dream was to send the boys to the Imperial and Royal St. Ann's Lower Secondary School in Kraków. When he retired, he left Tyczyn, his hometown, and moved to Kraków together with his family. Thanks to this, in 1905 Tadeusz and Bronisław Saloni became the students of the Nowodworski Collegium – the oldest Polish secondary school, the motto of which has always been "Semper in altum!".