

Andrzej Olejko

„Zwirko an der Spitze ...“

**Zum 90. Jahrestag des Siegs einer polnischen Crew
beim dritten Internationalen Reiseflugzeug-Wettbewerb
Challenge International de Tourisme 1932 in Berlin**

Als dieser letzte Wettbewerb, ein Flug auf einem 300 km langen Dreieck bei Berlin, ausgetragen wurde, war ich [Ingenieur Witold Rychter] mit [Ingenieur] Stach Rogalski und einigen Kollegen auf dem Flughafen Mokotowski – im Zimmer der Funkstation. Zwei Funker hielten telegraphischen Kontakt zu ihren Kollegen an den Funkapparaten auf dem Flughafen [Tempelhof] in Berlin. Diese übermittelten per Morsezeichen die neuesten Nachrichten, die dort der Ansager verkündete. Aus dem Lautsprecher kamen nervöse „di-di-da-da“-Geräusche, und unter dem Bleistift unseres Funkers entstanden schnell gezeichnete Buchstaben, die sich zu einem Text formten.

- Z-w-i-r-k-o - a-n - d-e-r – S-p-i-t-z-e - war auf Deutsch zuletzt durchgegeben worden, dann: - w-a-r-t-e-n-, - w-a-r-t-e-n - ! Nach einem sich langhinziehenden Moment voller Anspannung sahen wir über die Schulter des Telegrafisten hinweg, wie dieser den von seinem deutschen Kollegen gesendeten Text niederschrieb:

- E-s - k-o-m-m-t, e-s - k-o-m-m-t... z-u-m- T-e-u-f-e-l... k-o-m-m-t... Pause. Wir drücken die Daumen. [Ingenieur] Rogalski klammerte sich mit den Fingern an die Schulter des Telegrafisten.

- D-e-r – P-o-l-e ... Z-w-i-r-k-o ... g-e-w-i-n-n-t ...[1]

So beschrieb Ingenieur Witold Rychter die „heiße Phase“, als am 28. August 1932 die ganze Luftfahrtwelt vom Sieg des Fliegerduos Oberleutnant Franciszek Żwirko und Ingenieur Stanisław Wigura bei dem prestigeträchtigen Flugwettbewerb Challenge International de Tourisme, der in Berlin ausgetragen wurde.[2]

In der Zwischenkriegszeit zogen Fliegerwettkämpfe die Aufmerksamkeit eines Millionenpublikums in Polen, Europa und der Welt auf sich. Ihnen wurde in den zeitgenössischen Medien weit größere Bedeutung und höheres Prestige zugemessen als den Olympischen Spielen. Erfolge polnischer Piloten wurden daher im Land selbst und in der Welt als große nationale Erfolge wahrgenommen.[3]

Seit 1928 war der Offizier der Luftstreitkräfte Franciszek Żwirko, ein erfahrener Pilot der 111. Jägerstaffel „Kościuszko“ und bekannter Fluglehrer, Verbindungsoffizier der Luftfahrtabteilung des

Ministeriums für militärische Angelegenheiten beim Akademischen Aeroklub, der sich auf dem Flughafen Pole Mokotowskie in Warschau befand. In diesem Club lernte er 1929 den jungen Studenten Stanisław Wigura kennen, der die Sektion für Flugwesen bei der Verbindung der Mechanikstudenten am Warschauer Polytechnikum mitgegründet hatte und ein Konstrukteur von Sportflugzeugen war. Aus dieser Bekanntschaft ging rasch eine Freundschaft hervor, die dazu führte, dass der werdende Ingenieur Wigura unter Żwirkos Anleitung die Kunst des Fliegens erlernte und ihre gemeinsame Crew eine Vielzahl von Erfolgen bei landesweiten und internationalen Flugwettbewerben verzeichnen konnte. Deren Krönung war der Sieg bei der Challenge International de Tourisme 1932 in Berlin mit einem speziell für diese prestigeträchtige Veranstaltung angefertigten Sportflugzeug vom Typ RWD-6.[4]

*

Die zukünftige „Ikone polnischer Fliegerei“ Franciszek Żwirko wurde am 16. September 1895 im heute zu Litauen gehörenden Wilnaer Gebiet in Švenčionys (poln. Świąciany) geboren. An seinem Geburtshaus, heute in der Partizanų gatvė [Straße der Partisanen] 7, befindet sich eine Erinnerungstafel in litauischer und polnischer Sprache, die über den Geburtsort des berühmten Fliegers informiert. Dies zeugt davon, dass Żwirkos Persönlichkeit auch in der heutigen litauischen Erinnerungskultur einen Platz gefunden hat. Als Jugendlicher war Żwirko 1913 nach Petersburg gereist, wo er sich an der Pilotenschule einschrieb, um seinen Traum vom Fliegen zu verwirklichen. Aber mütterliches Eingreifen unterbrach das Abenteuer der Flugausbildung. 1915, nachdem er in Wilna die Abiturprüfung abgelegt hatte, wurde der junge Untertan der Zarenlande zur russischen Armee eingezogen, mit der er nach Absolvierung einer Offiziersschule gegen die Mittelmächte kämpfte. Als 1917 in Russland die bolschewistische Revolution ausbrach, trat Oberleutnant Żwirko dem I. Polnischen Korps von General Józef Dowobor-Muśnicki bei, das auf weißrussischem Gebiet gegen die Bolschewisten kämpfte. Er gehörte zum Personal der Flugabteilung dieses Korps und nach dessen Demobilisierung bemühter er sich darum, ins wiederentstandene Polen zu gelangen. Infolge des vom Bürgerkrieg in Russland verursachten Chaos' geriet er aber in die russische antibolschewistische „weiße“ Armee von General Anton Denikin. Im „weißgardistischen Dienst“ begann er die Ausbildung an einer Flugobservationsschule, aber Mitte 1920, nach dem bolschewistischen Sieg im russischen Bürgerkrieg, gelang ihm die Flucht von der Halbinsel Krim nach Konstantinopel. 1921 gelangte er in das unabhängige Polen, wo er den Polnischen Streitkräfte beitrug. Sein Wunschtraum vom Dienst in den Luftstreitkräften begann danach zügig in Erfüllung zu gehen.[5]

Im September 1921 meldete sich Żwirko, der zuletzt den Rang eines Leutnants innegehabt hatte, bei einer Fliegerstaffel auf dem Flughafen Porubanek in Wilna, wo er als Mechaniker mit dem Rang eines einfachen Soldaten in Dienst gestellt wurde. Auch nach der Demobilisierung im April 1922 setzte er seine Karriere in den Streitkräften fort – er wurde im August dieses Jahres zum 1. Geschwader in Warschau einberufen. Die ihm übertragene Funktion eines Sportoffiziers gefiel ihm nicht, und im April

1923 wurde er zur Pilotenschule in Bydgoszcz (Bromberg) abkommandiert, im März 1924 dann zur Höheren Pilotenschule in Grudziądz (Graudenz). Als er nach drei Monaten zum Oberleutnant avanciert war, begann er die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich zu ziehen, und nachdem er 1925 als Fluglehrer an die Schule in Bydgoszcz zurückkehrte, begann „seine“ III. Staffel bald anderen Kommandanten als nachzuahmendes Vorbild empfohlen zu werden. Seit 1925 wurde Żwirko von seinen Vorgesetzten zu gesamtpolnischen Flugwettbewerben entsandt – sein Debut war der Erste Pommerellenrundflug (*Pierwszy Pomorski Lot Okrężny*), bei dem er den vierten Platz belegte. In der polnischen Luftfahrt wurde er zum Pionier des Nachtfluges – den ersten absolvierte er 1926, als er die Strecke Bydgoszcz–Posen–Krakau–Warschau und zurück in sieben Stunden zurücklegte. Dienstlich war seine nächste Station erneut das hauptstädtische 1. Geschwader. Seinen ersten Sieg errang er 1927, als er zusammen mit Hauptmann Władysław Popiel mit einem Linienflugzeug vom Typ Breguet XIXB2 als schnellster die Rundstrecke meisterte, die Teil des von jugoslawischen Luftfahrtkreisen organisierten I. Wettflugs der Kleinen Entente[6] und Polens war (bei der Gesamtpunktzahl erreichte die polnische Crew den zweiten Platz). Der berühmte Nachtflug Żwirkos über Polen, bei dem er mit einem Flugzeug desselben Typs 1800 km ohne Zwischenlandung in 10 Stunden zurücklegte, fand in militärischen Kreisen ein breites Echo.

*

Stanisław Wigura wurde wahrscheinlich am 9. April 1903 im heute in der Ukraine gelegenen Schytomyr (poln. Żytomierz) geboren.[7] Während des Polnisch-Sowjetischen Krieges schoss er sich 1920 den Polnischen Streitkräften an und diente im 8. Regiment der Feldartillerie. Nach dem Krieg erwarb er am Jan-Zamoyski-Gymnasium in Warschau das Reifezeugnis und studierte anschließend an der Mechanik-Abteilung des Warschauer Polytechnikums. Zu dritt gründeten er, Stanisław Rogalski und Jerzy Drzewiecki die berühmte Konstruktionsgemeinschaft RWD (benannt nach den Initialen der Nachnamen). Diese entwarf Sportflugzeuge der Serie RWD, mit denen polnische Crews auf internationaler Ebene große Erfolge bei Einzel- und Mannschaftswettbewerben errangen. 1929 erlangte Wigura das Diplom eines Ingenieurs der Mechanik und erwarb im Akademischen Aeroklub Warschau unter Anleitung von Żwirko das Diplom eines Sportpiloten. Sein Berufsleben begann er als Lehrkraft an der Staatlichen Schule für Luft- und Autoverkehr (*Państwowa Szkoła Lotniczo-Samochodowa*) und als Assistent am Lehrstuhl für Flugzeugbau des Warschauer Polytechnikums. Seine ganze Zeit widmete er so dem Fliegen und seiner Passion für das Konstruieren.[8]

*

Nachdem Ingenieur Jerzy Wędrychowski und Ingenieur Jerzy Drzewiecki mit dem 1929 gebauten Sportflugzeug vom Typ RWD-2 an einem Wettflug über Polen teilgenommen hatte, wurde eine Crew

bestehend aus Żwirko als Pilot und Wigura als Mechaniker und Navigator dazu bestimmt, mit diesem Flugzeug einen ersten großen Flug über Europa zu absolvieren. Dass es gelang, diesen bis zum Ende durchzuführen, obwohl es Probleme mit dem Motor und einen kurzen Aufenthalt in Paris gegeben hatte, und dass es der Crew damit gelang, auf einer Route über die Pyrenäen und die Julischen Alpen fliegend 5000 km zurückzulegen, verschaffte beiden Piloten eine Dosis Wissen, die ihnen drei Jahre später zugutekam.[9] Zugleich wurde das Team, das die RWD konstruiert hatte, in der Überzeugung bestärkt, dass die in den Werkstätten des Warschauer Polytechnikums hergestellten Flugzeuge von Typ RWD mit den von renommierten europäischen Firmen der Luftfahrt hergestellten Konstruktionen konkurrieren konnten.[10]

Bis 1932 gewann das Fliegerduo Żwirko und Wigura viele Preise im polnischen Sportflug. Am 16. Oktober 1929 brach Żwirko zusammen mit Anton Kocjan in einem Flugzeug vom Typ RWD-2 durch einen Aufstieg in eine Höhe von 4400 Metern den Höhenweltrekord in der Kategorie der Kleinflugzeuge. 1931 stellte er zusammen mit Ingenieur Stanisław Prauss in einem Flugzeug vom Typ RWD-7 mit 5995,5 Metern einen neuen Höhenweltrekord auf (nicht anerkannt von der Internationale Aeronautische Vereinigung – FAI). 1930 begann sich das in Polen zunehmend bekannte Fliegerduo Żwirko–Wigura für die Teilnahme an der Challenge International de Tourisme vorzubereiten, dem Internationalen Reiseflugzeug-Wettbewerb, der in Berlin ausgetragen werden sollte. Die erste Auflage dieser prestigereichen Wettkämpfe, die einen Europa-Rundflug beinhalteten, war 1929 auf Initiative der FAI vom Aéro-Club de France organisiert worden. Triumphiert hatte bei diesen Wettkämpfen der mit einem Flugzeug vom Typ BFW M.23b startende deutsche Pilot Fritz Morzik. Im Juli 1930 war die nächste Auflage der Wettkämpfe in Berlin organisiert worden. Eine der zwölf teilnehmenden polnischen Crews war die von Żwirko und Wigura, die mit einem Flugzeug vom Typ RWD-4 startete. Nach drei Tagen sportlicher Auseinandersetzung lagen die polnischen Flieger auf dem dritten Platz. Die durchaus realen Siegchancen wurden am 25. Juli von einem schweren Motorschaden zunichte gemacht, der 60 km von Saragossa entfernt zu einer Notlandung zwang und keine Fortsetzung des Fluges zuließ. Der Start bei der Challenge von 1930 gab der polnischen Crew aber eine weitere Dosis wertvoller Erfahrungen.[11]

Im Jahr 1931 wurde Żwirko das Kommando des Schulgeschwaders am Schulungszentrum für Offiziere der Luftstreitkräfte in Dęblin übertragen. Als Flugausbilder an der „Schule der Adler“ wurde ihm im April 1932 angeboten, sich an der polnischen Mannschaft bei der Challenge 1932 zu beteiligen. Gefragt nach seiner Wahl eines zweiten Crewmitgliedes wählte er als Mechaniker ohne Zögern Wigura. Für den Start bei den Wettbewerben wurden sechs speziell für diesen Zweck projektierte und gebaute Flugzeuge bereitgestellt – drei metallene vom Typ PZL-19 und drei RWD-6 gemischter Bauweise. Mit einem der letzteren sollte das Fliegerduo Żwirko–Wigura starten. Das Flugzeug wurde entsprechend der Wettbewerbsregeln gebaut, aber ein Unfall von Drzewiecki mit dem ersten startfähigen Exemplar verursachte eine gewisse Verzögerung beim Bau der anderen zwei Flugzeuge, weshalb auch die

Abteilung für Flugwesen des Ministeriums für militärische Angelegenheiten die Zustimmung zur Teilnahme von Żwirko an der Berliner Veranstaltung zunächst zurückzog. Verbesserungen an den zwei weiteren Flugzeugen und gelungene Flugproben mit ihnen erlaubten es aber, dass ihm letztlich die Zustimmung zur Teilnahme an der Challenge doch erteilt wurde. Am 11. August 1932 saß er hinter dem Steuer eines Sportflugzeugs vom Typ RWD-6-Sp-AHN und brach in ihm zusammen mit seinem Mechaniker von Warschau nach Berlin auf. Die aus zehn Fliegern bestehenden fünf polnischen Crews legten die Strecke von Poznań bis Berlin im Formationsflug zurück, wobei sie ein „V“ bildeten – auf den äußeren Plätze der von Hauptmann Pilot Jerzy Bajan geführten Formation befanden sich die zwei Flugzeuge vom Typ RWD-6. Nach der Landung auf dem Flughafen Berlin-Staaken wurden die Flugzeuge der von Major Adam Wojtyga geleiteten polnischen Mannschaft in die gewaltige Luftschiffhalle gezogen – am nächsten Tag begannen die Wettbewerbe. Żwirko trug beim Flug nach Berlin die unmittelbar vor dem Start gekaufte helle Windjacke, in der er auch starten, gewinnen ... und sterben wird.[12]

Die Zeitschrift *Skrzydłata Polska* [Das mit Flügeln versehene Polen] beschrieb bei ihrem Bericht von der Challenge 1932 die Anforderungen an die polnischen Piloten auf folgende Weise:

Der Wettbewerb begann am 14. August [1932] mit technischen Proben, danach folgte ein Rundflug (21.–27.8. [1932]) und als Abschluss ein Höchstgeschwindigkeitstest (28.8. [1932]) ... Die beste Bewertung für die Ausstattung und Praxiseignung erhielten unsere RWD-6: je 86 Punkte. Sie erhielten praktisch das Maximum der erreichbaren Punkte. Auf den nächsten Plätzen folgten die ebenfalls polnischen PZL-19 – 84 Punkte, erst auf dem folgten dritten Platz die Bredas [33 der italienischen Mannschaft]. Beim Niedrigstgeschwindigkeitstest war Żwirko der beste. Er erreichte zunächst 59 km/h, was er später auf einen neuen Rekord – 57,6 km/h – verbesserte, womit er volle 50 Punkte erreichte. Hinter Żwirko befanden sich [Tadeusz] Karpiński mit 60 km/h und danach die Italiener. Das schnellste Abrüsten gelang bei den deutschen Heinkel [He-64]. [Wolfgang] Stein klappte sein Flugzeug in 50 Sekunden zusammen. Die RWD [6] von Żwirko war in 2 Minuten und 27 Sekunden abgebaut und erhielt einen Punkt weniger. Flugzeuge, denen das Abrüsten nicht in 15 Minuten gelang, wurden 15 Punkte abgezogen. Beim Test des Motoranlassers, wo im Übrigen nur wenige Punkte vergeben wurden, gewannen erneut die deutschen Flugzeuge. Beim Start erreichten die beste Punktzahl die Klemms [KL 32] ([Wolf] Hirth 91,5 m) und die italienischen Bredas [33] ([Francesco] Lombardi 97,5). Den nächsten Platz erreichten die RWD [6] (Żwirko 115 m). Dieser Test wurde auf folgende Weise durchgeführt: der Wettkampfteilnehmer wählte eine beliebige Entfernung vor einer acht Meter hohen Barriere und von dort startend musste er so abheben, dass er über die Barriere hinwegflog. Punkte gab es für Entfernungen von 100 bis 300 m. Der Test erforderte viel Geschicklichkeit und konnte wiederholt werden. Beim Ladungstest wurden

die Ersten: Frau [Winifred] Spooner mit einer Breda [33] (92,4 m) und [Reinhold] Poss mit einer Klemm [KL 32 V] (97,8 m). Żwirko erreichte 105,8 m aufgrund eines instinktiven Gasgebens beim Aufsetzen der Maschine. In Warschau hatte die RWD [6] weit bessere Ergebnisse erzielt. [Tadeusz] Karpiński brachte seine RWD [6 SP-AHL] bei 152 m zum Stehen. Der Landungstest wurde unter denselben Bedingungen wie der Start durchgeführt. Es galt eine 8 m hohe Barriere zu überqueren und danach in möglichst kurzer Entfernung zu landen. Irgendwer merkte mit guten Gründen an, es handele sich eher um einen Test der Widerstandsfähigkeit der Fahrgestelle. Tatsächlich litten diese bei dieser Prüfung. Hinsichtlich des Benzinverbrauchs hatten die Deutschen das Übergewicht.[13]

Nach den auf dem Flughafen Berlin-Staaken durchgeführten technischen Prüfungen (u. a. Tests von Start und Landung, niedrigster Geschwindigkeit, geringster Benzinverbrauch) befand sich die Crew Żwirko-Wigura, die um möglichst viele Punkte kämpfte (maximal waren 500 zu erreichen) unter den ersten auf der Liste der konkurrierenden Crews, unter denen italienische Piloten die Hauptkonkurrenten der Polen waren. Unmittelbar auf diese beiden Mannschaften folgte das 15 Piloten umfassende deutsche Team, das sich bemühte vor eigenem Publikum so gut wie möglich abzuschneiden. Wie die Zeitschrift *Lot Polski* [Polnischer Flug] berichtete „Die überheblichen Deutschen hatten sich allein auf die Italiener konzentriert. Umso größer war dann ihre Enttäuschung, als wir uns im Zuge der Punktvergabe an die Spitze der Tabelle schoben.“[14]

Im Rahmen des Rundfluges über Europa musste von den teilnehmenden, aus sechs Ländern stammenden Crews eine 7363,2 km lange Flugstrecke im Laufe von sechs Tagen bewältigt werden. Um die maximale Punktzahl zu erhalten war die ganze Strecke mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 200 km/h zurückzulegen und auf 24 vorher benannten Flugplätzen zu landen. Der Rundflug begann am Sonntag, den 21. August 1932 um 7:00 Uhr auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof, der damals zu den größten Flughäfen der Welt zählte. [15] Aufgrund von schweren Schäden an zwei Flugzeuge vom Typ Breda 33 zogen sich die italienischen Crews während des Rundfluges aus dem Wettbewerb zurück, sodass auf die polnischen Crews unmittelbar die deutschen folgten. Der Flug über die Alpen in Wolken und Nebel war eine harte Prüfung für die Crew Żwirko–Wigura, und für zusätzliche Spannung sorgte ein Schaden an einem der beiden Zündgeneratoren des in britischen Werken hergestellten Motors vom Typ Genet „Major“, der sich ansonsten hervorragend bewährte.[16] Die deutsche und die polnische Presse übermittelten täglich die neusten Informationen aus Berlin, und diesen war zu entnehmen, dass den ersten Platz in der zunehmend kleiner werdenden Gruppe konkurrierender Flieger ein Flugzeug vom Typ RWD-6-AHN einnahm, dessen Crew aus Żwirko und Wigura bestand ...

Am Sonntag, dem 28. August 1932 um 15:15 begann der dritte und letzte Wettbewerb, ein Geschwindigkeitstest auf einer Strecke von 300 km, die ein Dreieck bildete (Kontrollpunkte waren Frankfurt an der Oder, Dobrilugk in der Lausitz und Berlin-Tempelhof). Żwirko, der die Challenge 1932

anführte, startete als erster. Die entsprechend ihrer geringeren Punktzahl mit zeitlichem Abstand nach ihm startenden deutschen Piloten, die in ihren Flugzeugen vom Typ Heinkel He-64c, Klemm Kl 32 V, X und XII über stärkere Motoren verfügten, gingen davon aus, dass sie ihre Position im Gesamtklassement durch Erlangung von Punkten für die größere Geschwindigkeit verbessern würden, und entsprechend begannen sie auf der Strecke den Abstand zur polnische Crew zu verringern. Für das auf dem Flughafen Tempelhof versammelte Publikum war klar, dass das Auftauchen eines Tiefdeckers am Horizont, den Erfolg einer deutschen Crew bedeuten würde, wenn jedoch ein Schulterdecker auftauchte ... dann würde die polnische Crew gewinnen. Als am Horizont ein schnell in Richtung Flughafen fliegender Punkt auftauchte, blickten ihm auf dem Flugplatz über 50.000 Berliner und das kleine polnische Team entgegen, und nach einem kurzen Moment rief Major Adam Wojtyga, der das Flugzeug durch eine Lorgnette beobachtet und gesehen hatte, dass es sich um einen Tiefdecker handelte: „Das ist unsers, da fliegt Franek! Er hat sich nicht überholen lassen!“ Kurz darauf fügte er mit Tränen in den Augen hinzu: „Also haben wir gewonnen!“ Der erste der deutschen Konkurrenten landete 83 Sekunden nach der polnischen Crew.[17] Unter den ersten zehn befanden sich sieben deutsche Crews und zwei polnische – die besten deutschen Piloten Fritz Morzik und Reinhold Poss kamen auf Platz zwei und drei, aber in der Mannschaftswertung nahm das Team von Żwirko und Wigura den ersten Platz ein. Das in großer Menge versammelte Publikum hörte kurz darauf, dass die polnischen Piloten 461 von 500 möglichen Punkten erreicht hatten und sah wie die polnische Flagge gehisst wurde. Etwas später waren dann auf dem Berliner Flughafen die Klänge der „Dąbrowski-Mazurka“ zu hören ...

*

Die Rückkehr der siegreichen Crew erfolgte am 29. August 1932.[18] In Pole Mokotowskie wurden die Sieger der Challenge von einer riesigen Menge Warschauer Einwohner erwartet (nach Presseberichten über 50.000). Nachdem Żwirko mit der siegreichen RWD-6 SP-AHN den Flugplatz im Tiefflug überquert hatte, stieg er kerzengerade senkrecht auf und drehte noch eine Runde. Nachdem er gelandet war, stieg er auf Anraten von Wigura, der befürchtete, die Menschenmenge könnte das Flugzeug zerstören, aus und ging zu Fuß auf die ihm entgegenkommenden Zuschauer zu. Zehntausende der die Flieger begrüßenden Personen hatten den Polizeikordon durchbrochen und liefen in Richtung des Flugzeugs. Żwirko wurde von der Menge auf Händen getragen und verlor dabei – einen Schuh samt Socke sowie das Portemonnaie. Nach dem beide Piloten ihre Eltern begrüßt hatten, hielt Żwirko von der Terrasse des Akademischen Aeroklubs herab eine emotionale Ansprache. Danach fuhren beide in einer offenen Limousine zum Sitz des Polnischen Aeroklubs. Die Zeitschrift *Lot Polski* beschrieb diese freudige Rückkehr nach Warschau so:

Mit nie dagewesener Spannung, mit außergewöhnlicher Feierlichkeit und mit der Brust voller besonderer Freude und großem Stolz erwartete Warschau und mit ihm ganz Polen

den Moment, in dem die mit Flügeln versehenen Sieger der diesjährigen Challenge auf dem Warschauer Flughafen [Pole Mokotowskie] angefliegen kommen würden. Das Publikum war in unzählbarer Menge erschienen – jeder Bürger war sich der großen Leistung unserer Piloten bei den internationalen Wettbewerben [in Berlin 1932] bewusst. Jedem war bereits genau bekannt, wie viele und welche Hindernisse unsere heldenhaften Flieger hatten überwinden müssen, um einen der schönsten Siege einer polnischen Mannschaft auf internationalem Gebiet zu erreichen. Sie kamen lächelnd und glücklich an und fielen in die Hände eines enthusiastischen Publikums. Der ganze Flughafen von Pole Mokotowskie erzitterte von den Vivat-Rufen, und die Menge nahm die Sieger auf ihre Schultern und hätte sie, wer weiß wohin, getragen ... sie, die mit ihrem großen Sieg, jeden von uns mit Größe erfüllte – mit der Größe des Namens Polen. Sie führten den Zauber des Sieges mit sich und verzauberten mit ihrer Leistung ganz Polen. Sie errangen einen ersten internationalen Preis – und errangen noch mehr: unseren Geist, unsere Herzen und unsere Bewunderung![19]

Von da an absolvierten Żwirko und Wigura eine Vielzahl von Presse- und Radiointerviews, Treffen mit den höchsten Vertretern militärischer und ziviler Staatsbehörden, gemeinsame Fotografien, Flüge zur „Schule der Adler“ in Dęblin sowie nach Bygoszcz und Wilna, ja sogar Auftritte in Spielfilmen. Der Erfolg des Fliegerduos fand auch im Ausland ein breites Echo – die englische Presse hob lobend den britischen Motor Genet „Major“ als Grundlage des polnischen Erfolgs hervor, während die deutsche Presse bei ihrem Lob auf die deutschen Borduhren verwies, die in der Kabine der siegreichen RWD-6 angebracht waren. Am 9. September kehrten die Flieger nach Warschau zurück, um aus den Händen eines Vertreters des Polnischen Aeroklubs die Einladung zum Flug-Meeting in Prag entgegen zu nehmen.[20] Die Sieger der Challenge von 1932 starteten vom Flughafen Mokotowskie Pole am Sonntag, dem 11. September 1932 gegen 6:00 Uhr am Morgen und flogen in Richtung Brünn.

Gegen 8:00 Uhr, nach nicht ganz zwei Flugstunden, waren bei Cieszyn [Teschen] erste Anzeichen eines aufziehenden Gewitters zu erkennen. Die leichte RWD-6 SP-AHN wurde, als sie das Gebiet der Ersten Tschechoslowakischen Republik erreicht hatte, von Windböen wie eine Feder hin und her geworfen. Der Pilot kehrte in der Gegend von Ostrava [Mährisch Ostrau] um und flog zurück in Richtung Polen, aber beim Überfliegen der bergigen und bewaldeten Landschaft riss eine Tragfläche ab. Auf dem Kostelec-Hügel bei Dolní Těrlicko [Nieder Tierlitzko, ca. 16 km von Teschen entfernt] kam es zur Tragödie. Das Flugzeug stieß gegen zwei große am Waldrand stehende Fichten. Als erster erreichte Franciszek Klimsza den Unfallort, an dem er den zerstückelten Körper des Piloten zusammen mit dessen Jacke und einem auf den Namen Franciszek Żwirko ausgestellten Pass fand. Nach einer Weile fand er auch den Körper von Ingenieur Stanisław Wigura. Beide Flieger lebten nicht mehr.[21] Kurz darauf traf am Unfallort der in der Nähe wohnende Józef Stebel ein. Die beiden Bewohner von Dolní Těrlicko informierten die tschechoslowakischen Behörden von der Tragödie ...

Die Nachricht vom tragischen Unfall der seit der Challenge 1932 legendären polnischen Crew verbreitete sich blitzschnell in ganz Polen und Europe. Besonders breiten Raum nahm der Unfall in der deutschen Luftfahrt-Presse ein – die Zeitschrift *Przegląd Lotniczy* [Fluggrundschau] berichtete:

Unser Berliner Korrespondent Ingenieur Fritz Wittekind hat uns einen Brief zugesandt, der die Gefühle zum Ausdruck bringt, die der Tod von Oberleutnant Franciszek Żwirko und Ingenieur Stanisław Wigura in Fliegerkreisen und in der deutschen Gesellschaft hervorgerufen hat. Die Redaktion möchte nicht nur die aus der Hauptstadt unseres westlichen Nachbarlandes [Berlin] erhaltenen Nachrichten mit unseren Lesern teilen, sondern fühlt sich auch verpflichtet hinzuzufügen, dass unter den Mitleidsbekundungen, die aus der ganzen Welt eintrafen, das ungewöhnlich ritterliche, gentlemanlike und kollegiale Verhalten hervorstach, mit dem Vertreter des deutschen Flugsportes uns in den Tagen der Trauer nach dem Verlust von Oberleutnant Żwirko und Ingenieur Wigura, seligen Angedenkens, ihr herzlichen Mitleid ausdrückten und übermittelten. Ein Vertreter des Deutschen Aero-Clubs, der extra mit dem Ziel aus Berlin angereist war, uns zu kondolieren und einen Kranz am Grab der tragisch verstorbenen Sieger der diesjährigen Challenge [1932] niederzulegen, bewirkte mit seinem Auftreten tiefe Dankbarkeit und Anerkennung der Gesellschaft und der Luftfahrt für den Deutschen Aero-Club angesichts dieser ritterliche Geste der deutschen Flieger.[22]

Die polnische Presse räumte dem tragischen Tod der im Lande bewunderten Żwirko und Wigura ebenfalls viel Raum ein. So berichtete zum Beispiel die polnischsprachige *Gazeta Gdańska* [Danziger Zeitung] am 13. September 1932:

Żwirko und Wigura sind umgekommen ... Ganz Polen hüllt sich in Trauer. Am Sonntag früh [11.9.1932] stürzte Oberleutnant Franciszek Żwirko auf einem Flug nach Prag bei der Ortschaft Cierlicko [Dolne – poln. für Dolní Těrlicko] im Tschechischen Schlesien [Teschener Schlesien] ab und kam zusammen mit dem ihn begleitenden Ingenieur und Konstrukteur Stanisław Wigura um. Die Maschine [vom Typ RWD-6 SP AHN] mit Oberleutnant Żwirko und Ingenieur Wigura, seligen Angedenkens, war unterwegs auf einem Sternflug nach Prag, als sie während eines Gewitters über dem tschechischen Teil von Cieszyn [Český Těšín] ins Trudeln geriet und in einem sogenannten „Korkenzieher“ auf den Kościelec-Hügel bei Cierlicko (14 km entfernt vom tschechischen Cieszyn) stürzte und mit voller Kraft gegen einen Baum prallte. Die Maschine wurde völlig zerschmettert.[23]

Der in ganz Polen verbreitete *Ilustrowany Kurier Codzienny* [Illustrierte Tageszeitung] informierte hingegen voller Trauer:

Am 11. September 1932 verstarben die Flieger Franciszek Żwirko, Oberleutnant-Pilot seligen Angedenkens, und Stanislaw Wigura, Mechanik-Ingenieur und Pilot seligen Angedenkens, der Stolz der polnischen Luftfahrt. Im hellen Glanz ihres glorreichen Triumphes, der den Flügeln Polens unsterblichen Ruhm einbrachte, schieden sie von uns, ganz Polen mit Trauer erfüllend.[24]

Das Beerdigungsfeierlichkeiten begannen noch am 11. September 1932 in Horní Těrlicko (Ober Tierlitzko), wo die Körper der Flieger zur Friedhofskapelle gebracht worden, an deren Türen Soldaten der tschechoslowakischen Armee Wache hielten. Am Ort der Katastrophe strömten tausende Menschen zusammen, die den Helden der Lüfte die letzte Ehre erweisen wollten – speziell aus diesem Anlass wurde der nahe gelegene Grenzübergang in Teschen geöffnet. Am 12. September 1932 bewegte sich ein feierlicher Trauerzug aus Autos zur polnischen Grenze – auf der Grenzbrücke über die Olsa wurden zwei metallene Särge aus dem Leichenwagen an Offiziere der Polnischen Streitkräfte übergeben. Auf deren Schultern wurden sie zu einem von Pferden gezogenen Leichenwagen getragen, der sie unter Begleitung von Soldaten des 4. Podhaler Jägerregiments in das Teschner Schlesische Krankenhaus überführte. Nach dem Waschen und Ankleiden der Leichen und der Vorbereitung der Begräbnisfeierlichkeiten wurde am 13. September 1932 in der örtlichen Pfarrkirche der Trauergottesdienst abgehalten – auf dem Schloss von Cieszyn wurde eine schwarze Flagge gehisst. Am selben Tag fuhr in den Mittagsstunden ein Sonderzug vom Bahnhof in Richtung Warschau ab, der unterwegs unter anderem in Bielsko [Bielitz] und Krakau Halt machte. In der Nacht vom 13. auf den 14. September kam der Zug auf dem Warschauer Hauptbahnhof an. Den ganzen folgenden Tag wurden die Särge der Flieger in der Heiligkreuz-Kirche in der Krakauer Vorstadt aufgebahrt. Von dort bewegte sich am 15. September 1932 in den Vormittagsstunden ein Trauerzug zum Friedhof Stare Powązki. Die metallenen Särge der Flieger wurden auf 2 Fliegerwagen transportiert, die aus den Rümpfen von Jagdflugzeugen des Typs Ansaldo A-1 „Bailla“ bestanden.[25] Die Särge der Verstorbenen, die post mortem mit dem Ritterkreuz des Ordens Polonia Restituta ausgezeichnet worden waren, wurden in der Allee der Verdienten auf dem Warschauer Friedhof Stare Powązki beigesetzt. Neben Vertretern der höchsten Staatsbehörden nahmen ungefähr 300.000 Landsleute von den Fliegern Abschied. Ein solches Begräbnis hatte bis dahin weder Warschau noch Polen gesehen ...

Der Ort des tragischen Todes von Żwirko und Wigura auf dem Kostelec-Hügel in Dolní Těrlicko wurden von der örtlichen Bevölkerung in Obhut genommen. Zunächst wurde neben den erhaltenen Fichtenstämmen, an denen das Flugzeug zerschellt war, ein Bronzekreuz mit einem Flugpropeller aufgestellt, und 1935 wurde dort ein kleines Mausoleum errichtet. Am Eingangstor zu dessen Terrain wurde auf Holztafeln die polnische Inschrift: „Żwirkos und Wiguras Start in die Ewigkeit.“ Sprache

angebracht. Im Dezember 1940 zerstörten die deutschen Besatzer das Fliegermausoleum und fällten sogar die Fichtenstämme am Ort der Katastrophe. Auf ihren Befehl hin wurde auch die Glocke eingeschmolzen, die von der Polonia in Těrlicko zum Gedenken an die beiden Flieger gestiftet worden war. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Mausoleum wiederaufgebaut und ein neues Denkmal errichtet. Ein aus der Erde geborgener Erinnerungsstein von 1932 erhielt wieder seine ursprüngliche Bestimmung, und 1957 wurde auf dem Denkmal in polnischer und tschechischer Sprache eine Inschrift angebracht, die ins Deutsche übersetzt lautet: „Zum Gedenken an die polnischen Piloten Żwirko und Wigura, die an dieser Stelle beim Absturz ihres Flugzeuges umkamen.“ Bis heute kann man aufgrund von Informationstafeln, die am Weg nach Dolní Těrlicko stehen, leicht den Weg dorthin finden, und das Polnische Haus Żwirkos und Wiguras (Dom Polski Żwirki i Wigury), in dem sich eine Replik der Gedenkglocke für die beiden Flieger befindet, lädt in seine Pforten ein.[26]

Auf Ausstellungen des Museums der Stadt Jaworzno und des Museums der Luftstreitkräfte in Dęblin, die dem 90. Jahrestag des Triumphes einer polnischen Crew bei der Challenge 1932 in Berlin und ihrem tragischen Tod gewidmet waren, wurden neben zahlreichen Fotografien auch Artefakte aus der Vergangenheit gezeigt. In Dęblin zeigte man unter anderem den Pass von Żwirko, seine berühmte Fliegerwindjacke, die Replik der Gedenkglocke sowie die historischen Tafeln vom Eingangstor. Im Polnischen Haus Żwirkos und Wiguras in Horní Těrlicko befinden sich Reste der Flugzeugkonstruktion der RWD-6 SP-AHN sowie zahlreiche Erinnerungen an seine Crew.

Über 200 Straßen tragen derzeit den Namen beider Flieger, ebenso Dutzende Pfadfindergruppen und gut ein Dutzend Schulen auf dem Gebiet Polens. Anlässlich ihres Sieges bei der Challenge 1932 wurde ihnen zu Ehren eine Gedenkmedaille geprägt, und die Polnische Post gab drei Gedenkbriefmarken heraus. Der 28. August wird zu Ehren des Berliner Triumphes der polnischen Crew von 1932 als Tag der Polnischen Luftfahrt begangen.

Aus dem Polnischen von Karsten Holste

Bibliographische Hinweise

Henryk Żwirko: *Franciszek Żwirko*. Warszawa 1988

Marian Krzyżan: *Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934*. Warszawa 1988

Andrzej Glass / Leszek Dulęba: *Samoloty RWD*. Warszawa 1983

Mariusz Wojciech Majewski: *Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczypospolitej*. Warszawa 2006

Andrzej Glass: *Polskie konstrukcje lotnicze*, Bd. 2. Sandomierz 2007

Tadeusz Królikiewicz: *Polski samolot i barwa 1918–1939*. Warszawa 2009

Endnoten

- [1] Witold Rychter: *Skrzydlate wspomnienia*. Warszawa 1980, S. 190 f.
- [2] *Mała encyklopedia lotnicza. Ilustrowany słownik lotniczy*. Warszawa 1938, S. 61 f.
- [3] Marian Romeyko (Hg.): *Ku czci poległych lotników*. Warszawa 1933, S. 377.
- [4] *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2], S. 100, 383 u. 392; T. Malinowski: *Sport Lotniczy*, in: *Almanach Polskie Lotnictwo Sportowe*. Kraków 1987, S. 76–78.
- [5] *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2], S. 500; Stanisław Januszewski: *Awiacja I Korpusu Polskiego na wschodzie*. Wrocław 2018, S. 155; ders.: *Pionierzy. Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny 1914–1918*. Wrocław 2019, S. 533; Jerzy Ryszard Konieczny / Tadeusz Malinowski: *Mała encyklopedia lotników polskich*. Warszawa 1983, S. 194; Daten aus dem Privataarchiv des Autors.
- [6] Die Kleine Entente war ein antideutsches und antiungarisches Bündnis der Tschechoslowakei, Jugoslawiens und Rumäniens, das von 1920 bis 1938 bestand und von Frankreich unterstützt wurde. Nach dem Münchner Abkommen vom 30. September 1938 und der Weigerung der anderen Teilnehmer, die Tschechoslowakei zu unterstützen, endete defacto der Bestand des Bündnisses.
- [7] Geburtsdatum und -ort sind in der wissenschaftlichen Literatur umstritten: Romeyko, *Ku czci poległych* [wie Anm. 3]; S. 473; <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/Wigura%20Stanis%C5%82aw.html> [letzter Zugriff: 29.5.2022].
- [8] *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2], S. 473 u. S. 391–393; Konieczny/Malinowski, *Mała encyklopedia lotników* [wie Anm. 3], S. 184 f.; Kazimierz Sławiński: *Lotnisko Mokotowskie w Warszawie*. Warszawa 1981, S. 70 u. 84; Daten aus dem Privataarchiv des Autors.
- [9] *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2], S. 473 u. S. 500; Malinowski, *Sport Lotniczy* [wie Anm. 4], S. 75; Konieczny/Malinowski, *Mała encyklopedia lotników* [wie Anm. 3], S. 185 u. 194–195; Henryk Żwirko: *Franciszek Żwirko*, Warszawa 1988, S. 71–104. Die *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2] gibt an, dass Franciszek Żwirko den Dienst im polnischen Flugwesen 1919 begonnen habe.
- [10] Rychter. *Skrzydlate wspomnienia* [wie Anm. 1], S. 118 f.; Żwirko, *Franciszek Żwirko* [wie Anm. 9]; Malinowski, *Sport Lotniczy* [wie Anm. 4], S. 77; Marian Krzyżan: *Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934*, Warszawa 1986, S. 61.
- [11] Krzyżan: *Międzynarodowe turnieje* [wie Anm. 10], S. 43 f.
- [12] Ebd., S. 62–65; Żwirko, *Franciszek Żwirko* [wie Anm. 9], S. 149–151. Sławiński, *Lotnisko Mokotowskie* [wie Anm. 8], S. 84 gibt als Start fälschlich den 12.8.1932 an.
- [13] *Skrzydłata Polska* 1932, Nr. 9.
- [14] *Lot Polski* 1932, Nr. 9.

[15] *Mała encyklopedia* [wie Anm. 2], S. 448.

16 Krzyżan, *Międzynarodowe turnieje* [wie Anm. 10], S. 94 f.; Żwirko, *Franciszek Żwirko* [wie Anm. 9], S. 190–238; Rychter, *Skrzydlate wspomnienia* [wie Anm. 1], S. 189 f.

[17] A. Wojtyga: *Zwyciężyliśmy*. In: *Lot Polski. Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa* 1932, Nr. 9; Bohdan Arct: *Skrzydła nad Warszawą*. Warszawa 1965, S. 120–125; Rychter, *Skrzydlate wspomnienia* [wie Anm. 1], S. 190; Żwirko, *Franciszek Żwirko* [wie Anm. 9], S. 244.

[18] *Ilustrowany Kurier Codzienny* 1932, Nr. 242 vom 1.9.1932. Laut Kazimierz Sławiński: *Lotnisko Mokotowskie* [Anm. 8], S. 86) fand die Rückkehr der siegreichen Crew in die Heimat am 2.9.1932 statt – dies ist nicht richtig. Nach Witold Rychter (*Skrzydlate wspomnienia* [wie Anm. 1], S. 194) flog das Flugzeug RWD-6 SP-AHN der siegreichen Crew den Flughafen Mokotowskie Pole begleitet von einer Ehreskorte an, die aus sechs Jagdflugzeugen vom Typ P-6 der 111. Jägerstaffel „Kościuszko“ bestanden habe. Auch diese Information stimmt nicht – das die Pressberichterstattung begleitende Bildmaterial zeigt nicht nur Jagdflugzeuge vom Typ P-7a der Staffel, sondern auch Linienflugzeuge vom Typ PZL P-23 A „Karas“.

[19] *Lot Polski* 1932, Nr. 9.

[20] Ebd.

[21] Krzyżan, *Międzynarodowe turnieje* [wie Anm. 10], S. 98; Rychter, *Skrzydlate wspomnienia* [wie Anm. 1], S. 197 f.; Malinowski, *Sport Lotniczy* [wie Anm. 4], S. 97; Żwirko, *Franciszek Żwirko* [wie Anm. 9], S. 250–253; Konieczny/Malinowski, *Mała encyklopedia lotników* [wie Anm. 3], S. 185. Kazimierz Sławiński (*Lotnisko Mokotowskie* [wie Anm. 8], S. 86) gibt als Unfalldatum fälschlich den 12.9.1932 an.

[22] F. Wittekind: *Niemcy o śmierci por. Żwirki i inż. Wigury*. In: *Przegląd Lotniczy* 1932, Nr. 9/10.

[23] *Gazeta Gdańska*, Nr. 210 vom 13.9.1932.

[24] *Ilustrowany Kurier Codzienny*, Nr. 255 vom 14.9.1932.

[25] Arct, *Skrzydła* [wie Anm. 17], S. 125. Von den hunderten Trauerkränze, die abgelegt wurden, stammten die ersten von Marschall Józef Piłsudski und der Regierung Polens. Post mortem wurde Żwirko zum Hauptmann befördert.

[26] Daten aus den Beständen des Polnischen Hauses Żwirkos und Wiguras (Dom Polski Żwirki i Wigury) in Horní Těrlicko.