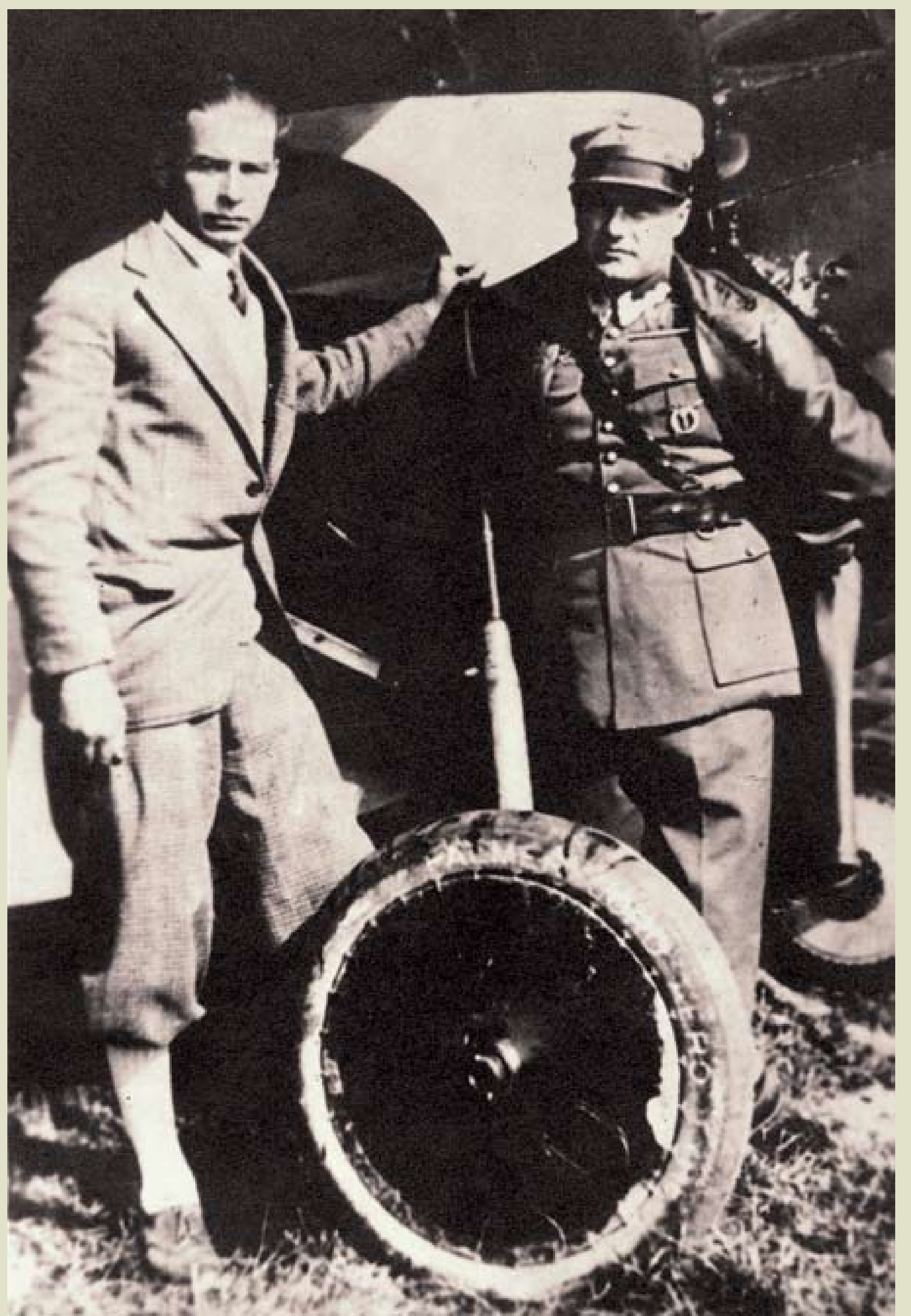


ŻWIRKO & WIGURA

BOHATEROWIE PRZESTWORZY

*M*oże żaden czyn i żadna ofiara złożona z życia dla lotnictwa nie wywołała takiego odruchu i oddźwięku uczuciowego wśród społeczeństwa, jak zwycięstwo odniesione przez Żwirkę i Wigurę w Berlinie w 1932 roku oraz ich tragiczna śmierć w Cierlicku w niedługi czas potem.



Wystawę przygotowali:

Ośrodek Dokumentacyjny Kongresu Polaków w Republice Czeskiej

Miejsce Koło PZKO Cierlicko Kościelec

Autorzy Jan Przywara, Marian Steffek

Układ graficzny Marian Siedlaczek

Materiały ze zbiorów:

MK PZKO w Cierlicku Kościelec

Ośrodka Dokumentacyjnego Kongresu Polaków w RC

Archiwum Związkowego PZKO, Władysława Owczarzego

Wystawa została dofinansowana ze środków:

Ministerstwa Kultury Republiki Czeskiej i Województwa Morawskośląskiego



PIERWSZY KROK W 1914 r. zapisał się na kurs pilotażu w Petersburgu. Nauki latania nie zaakceptowali jego rodzice, więc musiał zrezygnować.

Kapitan pilot Franciszek Żwirko – zasłużony dla sportu lotniczego jako zawodnik, organizator i instruktor.

Urodził się w 1885 r. w Świecianach na Litwie. Szkołę średnią ukończył w Wilnie. Zafascynowany lotnictwem podczas I wojny światowej dobrowolnie wstąpił do armii rosyjskiej, z nadzieją, że uda mu się dotrzeć do lotnictwa. Przydzielono go jednak do piechoty. W 1917 r. wstąpił do tworzącego się I Korpusu Polskiego w Rosji, zaś po jego demobilizacji walczył w formacjach przeciwbolszewickich. W 1921 r. przez zieloną granicę przedostał się do Polski i ochotniczo wstąpił do wojska.

W 1923 r. ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a następnie (1924) Wyższą Szkołę Pilotażu w Grudziądzu. Służył jako pilot 1. Pułku Lotniczego w Warszawie, w stopniu porucznika. Okresowo był oddelegowany do szkoły lotniczej w Bydgoszczy jako instruktor. Pełnił kolejno obowiązki dowódcy 3. eskadry w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, oficera łącznikowego w Akademickim Aeroklubie Warszawskim (1929), komendanta Centrum Przystosowania Wojskowego Lotniczego w Łodzi oraz dowódcy eskadry szkolnej Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, tzw. Szkoły Orłąt.

W 1926 r. zainicjował loty nocne w polskim lotnictwie wojskowym. W 1927 r. zajął 2. miejsce w międzynarodowych zawodach I Locie Małej Ententy i Polski w Jugosławii. W 1929 r. na samolocie RWD-2 ustanowił w kategorii samolotów lekkich międzynarodowy rekord wysokości lotu – 4004 m. (Ponowne pobicie rekordu w 1931 r. z przyczyn technicznych nie było uznane.)

W 1928 r. ożenił się z Agnieszką Kirska, zamieszkali w Warszawie. W 1930 r. urodził im się syn Henryk.

W 1929 r. rozpoczął współpracę z konstruktorami wytwórni RWD, inżynierami: Rogalskim, Wigurą, Drzewieckim. Na samolotach RWD latał razem z Wigurą jako mechanikiem. W latach 1929-32 zwyciężał we wszystkich zawodach krajowych. W sierpniu 1932 r. triumfował w międzynarodowych zawodach Challenge, we wrześniu zginął śmiercią lotnika.

Awansowany in memoriam do rangi kapitana pilota.

Franciszek Żwirko został odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz rosyjskim Orderem św. Anny IV klasy (za zasługi bojowe).

ZNAKOMITY PILOT WOJSKOWY I SPORTOWY



PILOT WOJSKOWY Był wyborowym pilotem. Latał na wszystkich dostępnych mu maszynach, także na starych gruchotach nazywanych „latającymi trumnami.”



DOWÓDCA Był wymagającym szefem eskadry ćwiczeń pilotażu w Szkole Orłąt w Dęblinie.



AS Z RODZINĄ Popularny pilot z żoną i synem pozuje fotoreporterowi pisma „Światowid”.



INSTRUKTOR Umiał swój entuzjazm i umiejętności przekazać adeptom latania. Był wielkim wzorem dla młodszych kolegów.



BOHATER Zwycięstwo w prestiżowym Challenge'u w 1932 r. uczyniło z niego prawdziwego bohatera narodowego.



PILOT SPORTOWY Latał i zwyciężał na samolotach RWD. W prasie nazwano go „Wołodyjowskim polskiego lotnictwa sportowego” z racji niskiego wzrostu i wielkiej waleczności.



MAŻ I OJCIEC Z żoną Agnieszką i synem Henrykiem przed domem w Warszawie.



POWITANIE Z SYNEM Podczas challenge'owego rajdu europejskiego na lotnisku w Warszawie na krótko spotkał się z rodziną.



AKTOR W roli instruktora pilotażu z „uczniem” popularnym aktorem Adolfem Dymszą na planie komedii „Sto metrów miłości” (Po śmierci Żwirki sceny z nim z filmu usunięto).

UTALENTOWANY KONSTRUKTOR SAMOLOTÓW

RWD

LOGO Graficzny znak wytwórni tworzył prosty układ liter, który był inicjałami nazwisk konstruktorów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

Inżynier Stanisław WIGURA – zasłużony dla sportu lotniczego jako konstruktor i lotnik-mechanik.

Urodził się w 1903 r. w Warszawie. W gimnazjum poznał Stanisława Rogalskiego, przyszłego kolegę konstruktora. W 1920 r. wstąpił do wojska, żeby uczestniczyć w obronie kraju przed wojskiem bolszewickim. W wojsku poznał Jerzego Drzewieckiego, który później dołączył do Wigury i Rogalskiego jako konstruktor. Naukę kontynuował na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. W 1927 r. z S. Rogalskim skonstruował swój pierwszy samolot WR-1. Kiedy dołączył do nich J. Drzewiecki, założyli w ramach studenckiej Sekcji Lotniczej przy Kole Mechaników Studentów Politechniki wytwórnię „RWD”. Pierwszą awionetkę z serii RWD zaprezentowano w 1928 r.

Na początku 1929 r. w warsztatach Politechniki powstał sportowo-turystyczny samolot RWD-2. Krótco potem Wigura uzyskał dyplom inżyniera na politechnice, a także dyplom pilota w aeroklubie. Dzięki rosnącemu zainteresowaniu lotnictwem sportowym i dobremu wynikowi wytwórni RWD w 1930 r. studenckiej Sekcji Lotniczej oddano do dyspozycji nowo wybudowane warsztaty na lotnisku Okęcie w Warszawie. W nowoczesnych montażowniach powstały modele RWD-5, -6, -7 i kolejne. (W 1933 r. wytwórnia „RWD” zmieniła się w spółkę DWL (Doświadczalne Warsztaty Lotnicze).

Z powodów ekonomicznych Wigura nie mógł poświęcić się wyłącznie pracy konstruktora. Był wykładowcą w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, pełnił także obowiązki asystenta przy katedrze budowy płatowców Politechniki Warszawskiej.

W 1929 r. nawiązał współpracę z „Erwudziakami” por. pilot Franciszek Żwirko. Wigura został jego mechanikiem podczas lotów wyczynowych. W latach 1929-32 towarzyszył Żwirce w kilku zawodach krajowych i w międzynarodowym Challenge’u w 1930 i 1932 r. Miał wielkie zasługi w zwycięstwach pilota.

W 1932 r. zginął śmiercią lotnika.

Stanisław Wigura został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz Złotym Krzyżem Zasługi.



STUDENT Był absolwentem Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie, a w 1929 r. ukończył studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej.



RWD 6 Najbardziej podziwiana „erwuda”, najlepsza maszyna uczestnicząca w Challenge’u w 1932 r.



KONSTRUKTOR Pierwszy samolot (WR-1) skonstruował jako student z kolegą szkolnym S. Rogalskim w 1927 r. Dołączył do nich J. Drzewiecki i powstał słynny zespół konstrukcyjny RWD.



PILOT W 1929 r. uzyskał dyplom pilota sportowego w Akademickim Aeroklubie w Warszawie.



NA PRAKTYCE w czasie studiów.



MECHANIK Sumiennie opiekował się maszynami, na których latał razem z F. Żwirką. Pracował często „zasmarowany i zaoliwiony”. Nikt tak dobrze jak on nie znał samolotów RWD.



ERWUDZIACY Konstruktorzy „RWD”: (siedzą od lewej) Stanisław Wigura, Franciszek Żwirko oraz opiekun grupy Jerzy Wędrzychowski; (stoją) Stanisław Rogalski i Jerzy Drzewiecki. Społeczna wytwórnia RWD swymi konstrukcjami wyróżniła się w budowaniu podstaw technicznych polskiego lotnictwa.

LEGENDARNA ZAŁOGA RWD-6

Drogi życia Żwirki i Wigury w początkach swych były wielce rozbieżne. Nic albo niewiele wskazywało na to, że ci dwaj ludzie staną koło siebie tak blisko, że nie sposób będzie rozdzielić później ich nazwisk ani czyny i o czynach tych wspomnienia. („Polska Lotnicza”, 1937)

Żwirko i Wigura tworzyli zgraną załogę, wyjątkową w historii „polskich skrzydeł”, niespotykaną nawet w światowym lotnictwie sportowym. Łączyła ich fascynacja lotnictwem oraz mocna więź oparta na wzajemnym zrozumieniu i wielkim zaufaniu. Uzupełniali się, dzielili obowiązki. Żwirko poświęcał czas treningowi oraz teoretycznemu opanowaniu szlaków lotu (według map). Wigura kalkulował optymalną prędkość, wysokość lotu, studiował regulaminy zawodów, proponował taktykę, ale przede wszystkim dbał o maszynę.

Pierwszym wyczynem Żwirki i Wigury był lot okrężny nad Europą na RWD-2 na trasie około 5000 km w 1929 r. Był to pierwszy daleki lot awionetki, a zarazem pierwszy lot samolotu zbudowanego w Polsce na trasach zagranicznych. Udany „raj europejski” udowodnił możliwość startu samolotów polskich (i polskich pilotów) w lotniczych imprezach międzynarodowych.

Krótko potem załoga Żwirko i Wigura na RWD-2 zwyciężyła w Locie Południowo-Zachodniej Polski. W zawodach krajowych – konkursach awionetek, zwyciężając jeszcze dwukrotnie na samolotach RWD-4 i RWD-5 (dodatkowo jedno zwycięstwo odniósł Żwirko lecąc na jedynym egzemplarzu RWD-4). Tylko podczas prób bicia wysokościowego rekordu świata Wigura ustąpił miejsca mechanikowi o niższej wadze.

Popularna w kraju załoga RWD dwukrotnie stanęła do próby sił z elitą europejskich lotników i maszyn w zawodach nazywanych „Challenge”. W 1930 r. załoga Żwirko i Wigura wystartowała na samolocie RWD-4. Nie ukończyli zawodów z powodu defektu silnika, ale zebrali sporo doświadczeń.

W następnej edycji „Challenge’u” w 1932 r. wystartowali na samolocie RWD-6. W niezwykle zaciętym i dramatycznym współzawodnictwie zwyciężyli i rozstąpili „polskie skrzydła”. Dwa tygodnie potem, lecąc jako goście honorowi na święto lotnicze do Pragi, zginęli w katastrofie swego samolotu.

Razem latali i zwyciężali – razem zginęli i razem zostali pochowani jako bohaterowie przestworzy.



RAJD Był to pierwszy lot wyczynowy i pierwszy sukces załogi Żwirko i Wigura – „raj europejski” w 1929 r. Samolot RWD-2 (silnik 40 KM – 155 km/godz., zasięg 550 km) lądował na kilku lotniskach zagranicznych jako pierwsza maszyna skonstruowana w Polsce.



OBOK SIEBIE Po kilku latach wspólnego latania dopiero w 1932 r. usiedli lotnicy obok siebie w kabinie RWD-6. Był to pierwszy polski samolot „limuzyna” z samochodowym układem siedzeń i podwójnym sterowaniem.



ZWYCIĘZCY Owacyjne powitanie najlepszej challenge’owej załogi na ulicach Warszawy po powrocie z Berlina.



W RADIU Zwycięzcy Challenge’u podczas pobytu w Wilnie zaproszeni zostali do rozgłośni radiowej. (Zachowane jest nagranie wypowiedzi Żwirki.) Z Wilna wrócili do Warszawy 9 września 1932 r. Prawdopodobnie to ostatnia fotografia lotników.



BOHATEROWIE Zasłużyli na honory, bo oni pierwsi spośród lotników polskich zwyciężyli w wielkim międzynarodowym turnieju lotniczym.



PRZED STARTEM Żwirko i Wigura (w sportowych strojach lotników) przygotowani do kolejnych zawodów.



KOLEDZY Dwie polskie załogi startujące w Challenge’u na samolotach RWD-6 – pilot Tadeusz Karpiński z mechanikiem Stanisławem Zientkiem (9. miejsce) oraz F. Żwirko i S. Wigura (1. miejsce).



NA PIKNIKU Chwila relaksu w gronie przyjaciół na łonie natury (wyjątkowe: chwila i fotografial).

WIELKI LOTNICZY TURNIEJ CHALLENGE

Challenge International des Avions de Tourisme (Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych) – szlachetna rywalizacja sportowa na platformie lotniczej rozgrywana na szlakach podniebnych łączących lotniska wielu miast europejskich.

Popularny „Challenge” organizował pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI aeroklub kraju, którego pilot zwyciężył w poprzedniej edycji. Zawody składały się z prób technicznych i lotu okrężnego, tzw. rajdu europejskiego. Później rozgrywana była także próba maksymalnej prędkości i oceniane było wyposażenie samolotu.

I Challenge w 1929 r. zorganizował Aeroklub Francji. Zwyciężył pilot niemiecki. Polscy lotnicy w zawodach nie startowali.

II Challenge w 1930 r. organizował Aeroklub Niemiec. Startowało 60 samolotów, w tym 12 polskich. Wystartowała również załoga Żwirko i Wigura, ale podczas lotu okrężnego po przymusowym lądowaniu w Hiszpanii musiała się wycofać z powodu awarii silnika ich RWD-4. Na mecie sklasyfikowano tylko 4 polskie załogi, a ogólnie 35 załóg. Zwyciężył ponownie pilot niemiecki.

III Challenge w 1932 r. organizował znowu Aeroklub Niemiec. Lotnicy niemieccy (16 załóg) byli faworytami wśród 43 załóg - z Francji (8), Włoch (8), Polski (5), Czechosłowacji (4) i Szwajcarii (2). Zawody ukończyły 24 załogi, z tego 12 niemieckich, 4 polskie, 4 francuskie, 3 czechosłowackie i 1 szwajcarska.

Aeroklub Polski reprezentowały trzy załogi na samolotach PZL-19 oraz dwie na RWD-6. Załoga Żwirko i Wigura na RWD-6 pomyślnie zaliczyła próby techniczne na lotniskach w Berlinie: składania i rozkładania skrzydeł, rozruchu silnika, startu i lądowania, zużycia paliwa, minimalnej prędkości. Z powodzeniem ukończyła lot okrężny na trasie niespełna 7400 km (z Berlina m.in. przez Warszawę, Kraków, Pragę, Wiedeń, Rzym, Paryż, Kopenhagę, Goeteborg, Hamburg do Berlina), podczas którego pilot Żwirko został liderem zawodów. Potem w dramatycznym wyścigu w ostatniej próbie – próbie maksymalnej prędkości na 300 km odcinku, Żwirko utrzymał prowadzenie przed niemieckimi pilotami i ostatecznie zwyciężył. Zdobył dla Aeroklubu RP puchar przechodni FAI oraz prawo organizowania kolejnej edycji Challenge'u w 1934 r. Zwycięstwo Żwirki oraz dobre lokaty polskich pilotów dały ekipie Aeroklubu RP również zespołowe zwycięstwo. Było to 28 sierpnia 1932 r. – ta data dzisiaj wyznacza Święto Lotnictwa Polskiego.

IV Challenge w 1934 r. organizował Aeroklub RP. Startowały w nim 34 załogi, w tym 13 z Niemiec, 11 z Polski i 3 z Czechosłowacji. Zwyciężył kpt. Jerzy Bajana przed S. Płonczyńskim – obaj na RWD-9. Polacy zwyciężyli również jako zespół.

Kolejnych zawodów Challenge już nie zorganizowano.



KOMISJA Międzynarodowa komisja techniczna oceniała maszyny i dawała punkty za wyposażenie. Najwięcej punktów uzyskały polskie samoloty RWD-6, przed PZL-19.



PRÓBA KRÓTKIEGO STARTU Samolot RWD-6 bardzo sprawnie absolwował challenge'owe próby techniczne. (pilot Żwirko sklasyfikowany był na 2. miejscu).



TRASA Rajd europejski był twardym testem wytrzymałości maszyn i załóg. Maksymalną liczbę punktów przyznawano za średnią prędkość (tzw. podróżną) 200 km/godz.



NA MECIE RWD-6 z załogą Żwirko i Wigura minął metę jako pierwsza maszyna.



GRATULACJE Zwycięskiemu pilotowi F. Żwirce gratulacje złożył Gerd von Hoepfner, sekretarz niemieckiego Aeroklubu, organizatora zawodów. Obok S. Wigura.



FOTOREPORTERZY Na lotniskach w całej Europie challenge'owe maszyny były w centrum uwagi fachowców, kibiców i prasy.



POWITANIE Po powrocie z Berlina tłumy kibiców witały bohaterów na lotnisku w Warszawie. (Wcześniej owoacyjnie witano ich w Poznaniu.)



PO ZAWODACH Polscy lotnicy wśród znajomych i sympatyków z Polonii niemieckiej.



TEMPELHOF Tłuma na berlińskim lotnisku obserwują lądujące maszyny na mecie Challenge'u.

„ILLUSTROWANY KURJER CODZIENNY” Nr. 343. Czwartek, 1 września 1932 r.

Triumfalny powrót por. Żwirki do kraju

Poznań wita i wręcza zwycięzcy odznakę

Poznań, 30 sierpnia. (Sł.) W drodze powrotnej z Berlina do Warszawy bawili wczoraj w Poznaniu dzielni nasi lotnicy, biorący udział w międzynarodowym rajdzie samolotów turystycznych z triumfalnym rajdem por. Żwirko na czele.

Na lotnisku ewangelim w Ławicy zebrały się Isidariusze Humy, które od godz. 10 gromadziły się przed hangarami polskich linii lotniczych „Lot”. Około godz. 11 na lotnisko przybył wojewoda hr. Raczyński, prezydent miasta Ratajski, ówczesna O. K. gen. Frank, zast. dowódcy pułku płk. depł. Włocławski, prezes Aeroklubu inż. Reński, sekretarstwo i posłowie, r. Sokółowski, kapitan Tarasak, delegacje korpusów oficerskich wszystkich pułków stażemowanych w Poznaniu, członkowie Aeroklubu polskiego, przedstawiciele prasy i t. d.

Lotnicy wystartowali z Berlina o godz. 10.45. Startowali czterzy maszyną pilotowanymi przez por. Żwirko, kpt. Bajana, kpt. Karpińskiego i kpt. Gęzowca. O godz. 11.30 na lotnisko ewangelim w Ławicy przybył dyr. dep. lotniczego min. komunikacji płk. Piliński, prezydent mjr. Kwieciński, delegat Aeroklubu Rapiej Polakiej do komisji organizacyjnej rajdu turystycznego, mjr. Wójcika, szef polskiej ekipy lotniczej, inż. Czarnecki, dyr. polskich linii lotniczych „Lot”, oraz kpt. Dudziński pilot rezerwy ciał. O zainteresowaniu świadczą fakt, że na lotnisku zebrała się cała wyliczona kolacja polskich i niemieckich na czele.

Do się na czele dzielnych lotników przyjele, w którym uczestniczyli wszyscy przedstawiciele władz.

Żywiłowe powitanie w Warszawie.

Warszawa, 30 sierpnia. (Am.) Przyjele por. Żwirki i towarzyszy jego z rajdu lotniczego na lotnisku mokotowskim w Warszawie, stało się olbrzymią żywiłową manifestacją radiol i z powodu naszego zwycięstwa lotniczego.

Już na godzinę przed wyznaczonym terminem przylotu zaczęła nasywać na lotnisko publiczność. Z początku osób było stosunkowo niewiele, lecz bezpośrednio przed piątą tłum zaczął napływać nieprzerwaną rzeką.

bezsłownie się zwiekzając.

Polecia piosenka i konna sławowała kordon, który powstrzymał publiczność, znaczej całe lotnisko zostało salone przez tłum, który wrzód do liczby kilkudziesięciu tysięcy osób. Wśród ludzi panowało zupełnie niesłychane podniecenie i sztywienie, w oczekiwaniu przybycia bohaterów dnia.

Ody wrzesnie w powietrzu ukazało się kilka aeroplanów,

Po przyjele w saloniach „Lotu” lotnicy udali się w towarzystwie wojewody hr. Raczyńskiego, gen. Franka, dowódcy O. K. 7 i prezydenta Ratajskiego na swietenie miasta, poczem przyjele byli czarna kawu u wojewody hr. Raczyńskiego. O godz. 2-ej popoł. nastąpił odlot do Warszawy.

spa kwiatowa. Równocześnie powietrze ca chwila wstrząsają okrzyki „Niech żyje”, które nastąpiły pierwey „chór”, jaki powstał przylot por. Żwirki i w momencie lądowania: chór wszystkich syren samolotów zgromadzonych na lotnisku, które zarzynały równocześnie, a nad które wybił się szwarczarny im doniosły gwiazd iskromy.

W dalszym ciągu starają się ciągnąć por. Żwirko ku jednemu lub drugiemu mikrofonowi Polskiego Radia. Wyruszenia w tym celu całe ekspedycje, ale bezskutecznie.

Niemu „mowy, aby opanova żywiołowe ruchy tłumy, który salal całe lotnisko. Orkiestry po odegramu „Jeszcze Polska nie zginieła” grają, nieustannie. Coraz to w jakimś tłumy punkcie lotniska rozlega się okrzyk „Niech żyje”, podjmowany w tej chwili przez tysiące ludzi.

Zwolina, skracając to w to, to w ową stronę wyupa kwiatowa, z por. Żwirka plynie na falach poruszającego się i przodującego

PRASA Sukces załogi RWD-6 i samolotów polskich w Challenge'u był entuzjastycznie opisywany na pierwszych stronach gazet i pism w Polsce. Z uznaniem pisały o nim również pisma zagraniczne, szczególnie w Czechosłowacji.

LOTNIKÓW START DO WIECZNOŚCI

W niedzielę 11 września 1932 r. rano zerwał się silny wiatr, więc kilku cierlickich rolników pospiesznie sprzątało rozrzucone siano. Koło godziny 8.30 zauważyli mały aeroplan walczący z wiatrem. Lecił od Cieszyna w kierunku Ostrawy. Zniknął im za horyzontem, ale krótko potem zauważyli, że aeroplan zawraca. Lecił z warkotem nisko nad ziemią. Drżały skrzydła rozkołysanej maszyny. Nad kościeleckim wzgórzem jedno skrzydło oderwało się. Motor umilkł. Uszkodzony aeroplan przewracając się runął do lasu.

Na miejscu wypadku świadkowie zobaczyli dwa złamane drzewa i strzaskany samolot. W pobliżu leżał martwy lotnik. Potem znaleziono drugiego, który też nie żył. Z jego kurtki wysunęły się dokumenty – to był ŻWIRKO. Wiadomo więc było, że tym pierwszym lotnikiem jest WIGURA. Ludzie byli zaskoczeni i przerażeni. Znali bohaterów Challenge'u. Myśleli, że są już w Pradze, bo wiedzieli z radia i prasy, że polecą w sobotę...

Żwirko odłożył lot. Wystartował w niedzielę po godz. 6.00. W obszarze nadgranicznym lotników zaskoczyła wichura. RWD-6 przełamywał opór wiatru, jednak gdzieś w okolicy Ostrawy zawrócił. Katastrofa nastąpiła, kiedy samolot stracił skrzydło i spadł do lasu na zboczu kościeleckiego wzgórza w Cierlicku Dolnym.

Miejsce wypadku zabezpieczyli żandarmi, a później wojsko. Zwłoki lotników przewieziono do kostnicy przy kościele w Cierlicku Górnym na Kościelcu. W lesie zgromadził się tłum, ludzie stali zdumieni i przerażeni. Wracając, zabierali odłamki poszycia „erwudy” rozrzucone naokoło przez wiatr – przechowywano je potem jako cenną pamiątkę, czy wprost relikwię.

Wojskowe komisje techniczne, polska i czeska, wskazały jako przyczynę oderwania skrzydła wtargnięcie powietrza do jego wnętrza. Dziś znawcy mówią, że przyczyną były samowzbudne drgania skrzydeł powodujące ich demontaż – tzw. flutter. To zjawisko, wtedy jeszcze nie było znane.

Polska pogrążyła się w żałobie. Zasmuczone było również społeczeństwo czeskie, szczególnie środowisko lotnicze. Transport zwłok lotników z Cierlicka do Cieszyna i dalej do Warszawy, a potem pogrzeb Żwirki i Wigury w czwartek 15 września stał się spontaniczną manifestacją żałoby narodowej i współczucia. (Według relacji prasowych w pogrzebie lotników uczestniczyło około 300 tysięcy osób.)

Bohaterowie narodowi spoczęli we wspólnym grobowcu na warszawskim cmentarzu na Powązkach w Alei Zasłużonych.



MIEJSCE KATASTROFY w lesie w Cierlicku Dolnym.



LAS Spadający samolot złamał dwa wysokie świerki.



STRZASKANY AEROPLAN Katastrofa RWD-6 sprowadziła do Cierlicka setki ludzi z szerokiej okolicy.



SKRZYDŁO Oderwane w powietrzu skrzydło wiatr rzucał na pole pod lasem.



MOTOR z nieuszkodzonym śmigłem leżał osobno, zaryty w ziemię.



MUNDUR Na miejscu wypadku znaleziono mundur Żwirki, który wiozł na gałę lotniczą do Pragi.



TRUMNY Zwłoki lotników złożono w kostnicy obok kościoła na kościeleckim wzgórzu w Cierlicku Górnym.



HONORY WOJSKOWE Żołnierze czeskośłowaccy przekazują trumny lotników żołnierzom polskim na moście granicznym w Cieszynie.



NA GRANICY W Cieszynie uroczystie przekazano trumny na stronę polską.



POWRÓT BOHATERÓW Trumny przewieziono do Warszawy specjalnym pociągiem, który zatrzymywał się w większych miastach (na fotografii dworzec w Bielsku).



POGRZEB Bohaterów przestworzy żegnały w Warszawie ogromne tłumy ludzi.

ŻWIRKOWISKO PRZED II WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Żwirkowisko – skrawek ziemi, na którym wystartowali do wieczności bohaterowie przestworzy Żwirko i Wigura stał się wyjątkowym miejscem pamięci.

Zaraz po katastrofie RWD-6 sformowano na Zaolziu, pod patronatem konsula RP w Ostrawie, społeczny Komitet Budowy Pomnika Żwirki i Wigury. Komitet nawiązał współpracę z Aeroklubem Morawskośląskim w Brnie. Postanowiono razem wybudować pomnik w Cierlicku na kościeleckim wzgórzu. Miał być widowym symbolem nowej ery – ery braterskiej współpracy między Polakami i Czechami. Realizację powierzono rzeźbiarzom – czeskiemu Juliusowi Pelikánowi z Ołomuńca i polskiemu Janowi Raszce z Krakowa (rodak z Zaolzia).

W 1933 r. Komitet z powodu lokalnego konfliktu narodowościowego wycofał się z projektu budowy pomnika. Wtedy Aeroklub Morawskośląski wstrzymał budowę, pomimo tego, że położono już kamień węgielny i gotowa była rzeźba symbolicznego lotnika wykonana przez Pelikána oraz płaskorzeźby wykonane przez Raszkę.

Staraniem Komitetu wykupiono parcelę leśną w miejscu tragedii. Harcerze z hufca orłowskiego, a potem żołnierze garnizonów w Cz. Cieszynie i Mistku uporządkowali teren. Ogrodzono parcelę, postawiono krzyż brzozy ze śmigłem oraz głaz z nazwiskami lotników i datą tragedii. W miejscu, gdzie znaleziono ciała lotników, stanęły drewniane krzyże, tworząc symboliczne mogiły. Przy wejściu postawiono bramę z napisem: Żwirki i Wigury start do wieczności.

W 1935 r. Komitet Budowy Pomnika kosztem własnym wybudował na Żwirkowisku stylową kaplicę nazywaną mauzoleum. Umieszczono w niej marmurową płytę z tekstem informującym o tragedii.

Gazeta krakowska „Ilustrowany Kurier Codzienny” wyszła z inicjatywą umieszczenia w Cierlicku Dzwonu Bohaterskich Lotników Żwirki i Wigury. Przeprowadzono zbiórkę funduszy oraz złomu metali półszlachetnych, pomógł również Rząd RP darowizną armat z demobilu. W 1936 r. odlano dzwon o masie 13 ton i średnicy 1,6 m z wizerunkami lotników i napisem ku ich pamięci. Dzwon przewieziono do Cieszyna i wystawiono na rynku. Władze czechosłowackie nie wyraziły jednak zgody na jego transport do Cierlicka. Dzwon złożono więc na podwórzu muzeum w Cieszynie, gdzie poczekać miał na lepsze czasy. Nadeszły czasy jeszcze gorsze – podczas II wojny światowej dzwon został przetopiony w trzynieckiej hucie dla potrzeb armii niemieckiej. Dzwon Żwirki i Wigury nigdy nie zabrzmiał, ale stał się częścią „żwirkowiskowej” legendy.



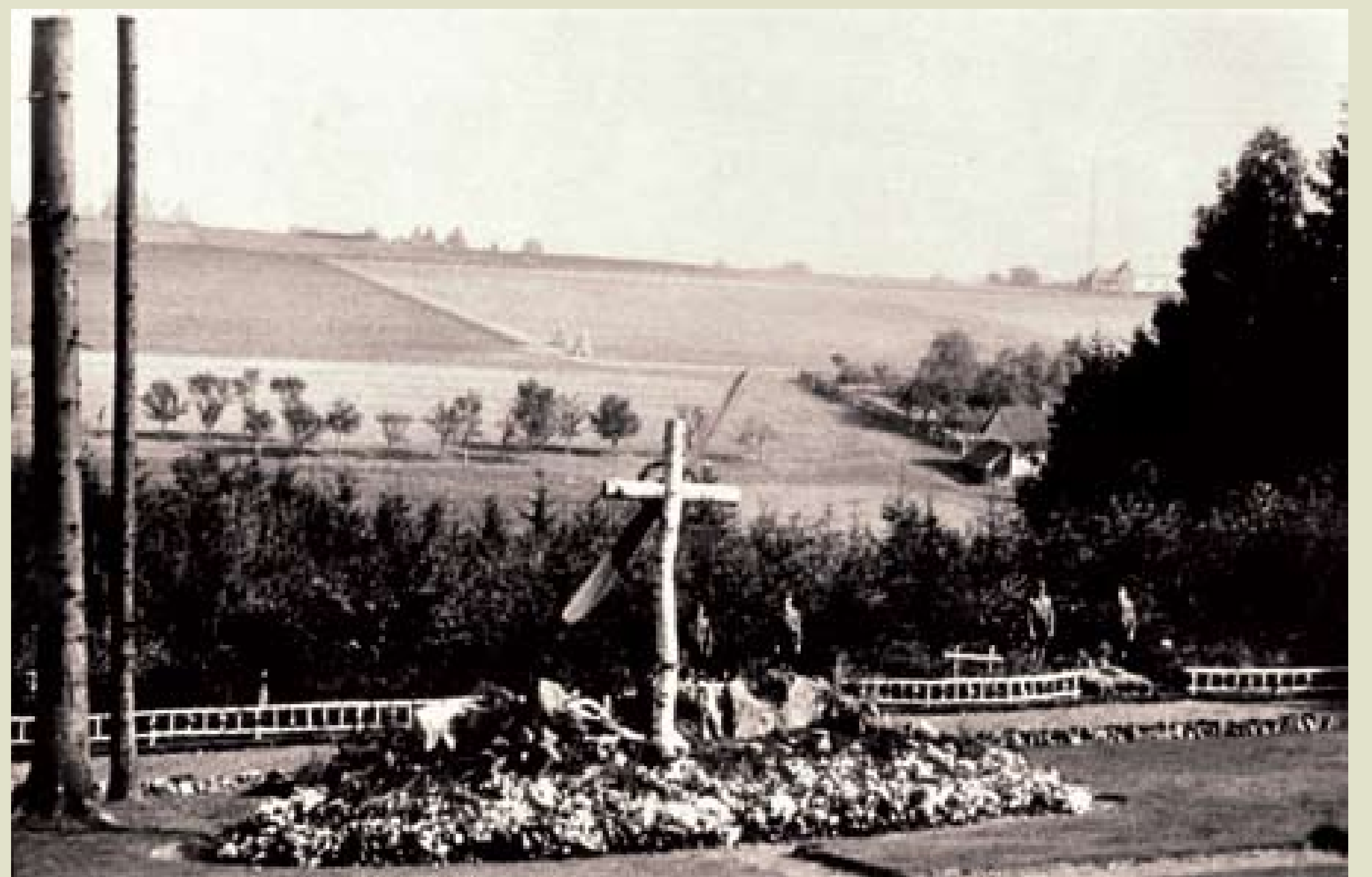
MASZTY ŚMIERCI Tak nazwano drzewa, na których rozbił się samolot RWD-6. Zakonserwowano je, żeby stały na „wieczną pamiątkę”.



KRZYŻ na symbolicznym grobie Żwirki. Tu znaleziono ciało lotnika.



ŻWIRKOWISKO przedwojenne. Widok z parkingu – brama z napisem, maszty śmierci, krzyż ze śmigłem i mauzoleum.



ŚMIGŁO NA KRZYŻU przypominało o tragedii lotników. Na dalszym planie warta harcerska przy symbolicznych grobach.



MAUZOLEUM ŻWIRKI I WIGURY Tak nazwano kaplicę wybudowaną z funduszy społecznych Polaków na Zaolziu.



MIEJSCE PAMIĘCI odwiedzały setki gości z Zaolzia i całej Polski. W sierpniu 1939 r. przyszli ostatni turyści.

POCZTÓWKA Komitet Budowy Pomnika wydał „kartkę” z rysunkiem kaplicy leśnej (mauzoleum) wg projektu architekta E. Dawida z Cz. Cieszyna.



ODZNAKA Na otwarcie mauzoleum we wrześniu 1935 r. przygotowano setki odznak. Nie znalazły od razu nabywców – impreza była zakazana.



DZWON Bohaterskich Lotników nie dotarł do Cierlicka i nigdy nie zabrzmiał, ale stał się częścią „żwirkowiskowej” legendy.

ŻWIRKOWISKO PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

W czasie okupacji niemieckiej, w grudniu 1940 r., Żwirkowisko jako miejsce polskiej pamięci narodowej zostało całkowicie zdezastrowane. Pamięć o Żwirce i Wigurze miała zginąć. Po wojnie ani mauzoleum, ani ogrodzenia nie było, ale została ziemia w którą wsiąkła krew bohaterów lotników...

Działacze zaolziańscy i konsul PRL w Ostrawie podjęli starania o odnowienie miejsca pamięci. Na pustym Żwirkowisku ponownie stanął brzoźowy krzyż z zawieszonym śmigłem. Powołano nowy Komitet Budowy Pomnika, nawiązano kontakt z Aerokubami w PRL i CSRS. Sprowadzono do Cierlicka rzeźbę lotnika, która przetrwała wojenną zawieruchę w pracowni artysty J. Pelikána w Ołomuńcu. W 1950 r. posąg lotnika stanął na Żwirkowisku na wysokim kamiennym cokole, ozdobionym godłami Polski i Czechosłowacji.

W miejscu symbolicznych grobów postawiono kamienie z nazwiskami lotników. Wcześniej harcerze wykopali głaz z nazwiskami i datą tragedii, zakopany podczas likwidacji Żwirkowiska w 1940 r. Umieszczono go w murku wybudowanym wzdłuż drogi. W myśl nowej koncepcji usunięto jednak krzyż ze śmigłem.

Na cokole pomnika pierwotnie wyciosano dwujęzyczny napis: *Lotnikom poległym w walce z faszyzmem za wolność i demokrację*, bo tak życzyli sobie decydenci partyjni. Po protestach gości z Polski, w 1957 r. przed obchodami 25. rocznicy tragedii napis zakryto tablicami z tekstem w języku polskim i czeskim: *Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu.*

W 1999 r. na Żwirkowisko powrócił krzyż. Granitowy krzyż ufundował Miroslav Fojtík, obywatel Cierlicka narodowości czeskiej. Stanął tu jako „symbol pokory, pojednania i nadziei”. Jest zarazem dowodem, że Żwirkowisko było i jest symbolem przyjaźni polsko-czeskiej, przynajmniej dla tych, którzy tej przyjaźni sobie życzą.

Po wojnie oficjalnym gospodarzem Żwirkowiska została gmina Cierlicko (w 1963 r. połączono gminy Cierlicko Górne i Dolne). Opieką społeczną otoczyli miejsce pamięci członkowie Miejscowego Koła Polskiego Związku Kulturalno-Oświatowego (PZKO) Cierlicko Kościelec, a od 1990 r. także miejscowi harcerze z Drużyny Harcerskiej im. Żwirki i Wigury.



< **DEWASTACJA** W czasie wojny obalono „maszty śmierci” i rozebrano kaplicę.

NAGROBEK przedwojenny na grobowcu Żwirki i Wigury na Powązkach w Warszawie.



KAMIENNY LOTNIK w Cierlicku stanął w innym czasie i w innym miejscu niż planowano. Pierwotnie miał stanąć już w 1933 r. na kościeleckim wzgórzu za kościołem. Postawiono go w lesie, na Żwirkowisku, w 1950 r.



SYMBOLICZNY GRÓB Dziś w miejscu, gdzie leżały ciała lotników stoją kamienie z nazwiskami. Kamień Żwirki stoi dokładnie w miejscu, gdzie leżał martwy pilot. Kamień Wigury trochę przesunięto.



GLĄZ I KRZYŻE Kamienny głaz z nazwiskami i datą tragedii jest jedynym świadkiem przedwojennego Żwirkowiska. Przetrwiał wojnę zakopany w ziemi. Krzyż drewniany to najstarszy a granitowy krzyż to najmłodszy obiekt.

ŻWIRKOWISKO

UROCZYSTOŚCI I GOŚCIE

Żwirkowisko było i jest odwiedzane przez licznych gości, przede wszystkim Polaków z kraju i Zaolzia. Było i jest również miejscem uroczystych imprez.

We wrześniu 1933 r. Komitet Budowy Pomnika zorganizował masowe obchody 1. rocznicy tragedii („Południowy ostrawski deník” pisał o 40 tysiącach uczestników). Doniosła uroczystość odbyła się w atmosferze porozumienia i zbliżenia polsko-czeskiego.

Porozumienia zabrakło w 1935 r., kiedy Komitet organizował otwarcie i poświęcenie wybudowanej na Żwirkowisku kaplicy (mauzoleum). W wyniku rosnącego napięcia narodowościowego władze wydały zakaz organizowania imprezy. Cierlicko Górne i Dolne otoczono szczelnym kordonem wojska i żandarmerii...

Kolejne obchody rocznic miały charakter uroczystych imprez wspomnieniowych, niezakłóconych waśniami narodowościowymi. Nie miały jednak wpływu na poprawę stosunków polsko-czeskich na Zaolziu, jaką deklarowały obie strony po tragedii lotników.

Wyjątkowym momentem w historii Żwirkowiska była wizyta prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. Ignacego Mościckiego oraz wysokich przedstawicieli RP w 1938 r., krótko po przyłączeniu Zaolzia do Polski. Była to pierwsza i ostatnia dotychczas wizyta głowy państwa na Żwirkowisku.

Po 1948 r. głównym organizatorem imprez rocznicowych były komitety powoływane przez powiatowy Front Narodowy w Karwinie, a de facto przez powiatowych i gminnych przedstawicieli KPCz (komunistycznej partii).

Oprócz doniosłych obchodów 25., 30. i 40. rocznicy, kiedy poważnie włączył się Aeroklub PRL i Wojska Lotnicze, imprezy rocznicowe nie zawsze miały charakter wspomnieniowy. Szczególnie formalne i bezduszne były „Manifestacje Przyjaźni” pod pomnikiem lotnika w latach 80. XX wieku.

Do tradycji uroczystych imprez wspomnieniowych powrócono po 1989 r., kiedy organizacją tych imprez zajęli się polscy działacze z Zaolzia (głównie PZKO) przy współpracy Konsulatu Generalnego RP w Ostrawie, Aeroklubów, Wojsk Lotniczych, Gminy Cierlicko i innych instytucji. Godnie uczczono 60. rocznicę tragedii, a także 70. w 2002 r., kiedy wśród dostojnych gości byli marszałkowie senatów RP i RC.

Najzaciejszym gościem na Żwirkowisku był zawsze Henryk Żwirko, syn Franciszka. Po raz pierwszy przybył tu w 1938 r., po raz ostatni w 2007 r.



WYJĄTKOWA WIZYTA W październiku 1938 r. na manifestacyjną uroczystość przybył prezydent RP Ignacy Mościcki, ale także żona Franciszka Żwirki Agnieszka i 8-letni syn Henio (wśród oficerów wojskowych).



SYN BOHATERA Henryk Żwirko przyjeżdżał z Warszawy do Cierlicka przede wszystkim z okazji rocznic. Na fotografii pod pomnikiem lotnika w 1957 r.



AUTOR I ZNAWCA Henryk Żwirko napisał książkę o swoim ojcu, wydaną pod tytułem „Franciszek Żwirko” (wznowiono p. t. „Zwycięzca turnieju” i „Polskie skrzydła”). Był znawcą i propagatorem lotnictwa.



OGRODNIK PAMIĘCI Tak nazwał Józefa Stebla (pierwszy z lewej) poeta Henryk Jasiczek (pierwszy z prawej) w wierszu poświęconemu opiekunowi Żwirkowiska.



„MANIFESTACJA” W latach 80. XX w. obchody rocznic organizowano pod hasłem „manifestacji przyjaźni”. Były to żenująco skromne imprezy. W obchodach 50. rocznicy zabrakło gości z Polski (stan wojenny w PRL).



ZMIANA POKOLEŃ We wrześniu 2007 r. Henryk Żwirko składał kwiaty razem z wnucami Agnieszka i Rafałem Żwirko. Była to jego ostatnia wizyta w Cierlicku; zmarł 15 grudnia 2007 r.



1. ROCZNICA Liczni przedstawiciele polskich i czesko-słowackich władz cywilnych i wojskowych oraz aeroklubów, rodziny Żwirki i Wigury uczestniczyły w mszy polowej w Cierlicku.



WYCIECZKA Żwirkowisko było i jest celem licznych wycieczek młodzieży szkolnej. Wśród harcerzy Józef Stebel, świadek tragedii, a potem ofiarą kustosza miejsca pamięci.



RODZINY POD POMNIKIEM Z okazji 30. rocznicy na Żwirkowisko przybyły rodziny lotników – m. in. syn Henryk Żwirko z żoną i siostry Stanisława Wigury Wanda i Jadwiga.



60. ROCZNICA W 1992 r. wśród licznych przedstawicieli polskich i czeskich władz cywilnych i wojskowych oraz aeroklubów był ponownie Henryk Żwirko z żoną Cecylią.



BRAT BOHATERA Emerytowany pułkownik pilot Edward Żwirko zamieszkały w Baku (Azerbajdżan, dawniej ZSRR) odwiedził miejsce katastrofy brata Franciszka w 1986 r.



ISKRY NAD CIERLICKIEM W ramach obchodów 70. rocznicy hołd bohaterom oddali piloci zespołu akrobacyjnego „Biało-Czerwone Iskry” z Dębina.

POLSKI DOM ŻWIRKI I WIGURY

W cierlickim lesie stoi pomnik lotnika, żeby zachowany od zapomnienia był „start do wieczności“ legendarnej załogi RWD-6. Na wzgórzu, nad lasem, stanął pomnik „żywy“ – Dom Polski Żwirki i Wigury. Stanął przede wszystkim po to, żeby przypominać znakomite czyny zwycięzców przestworzy...

Zbłę pamięci poświęconą lotnikom zamierzał urządzić Józef Stebel. Razem z żoną Heleną opiekował się Żwirkowiskiem, zbierał materiały dokumentujące tragedię oraz historię tego miejsca. Zdrowie nie pozwoliło mu jednak na zrealizowanie tego ambitnego zamiaru.

Po śmierci męża Helena Steblowa udostępniła pracownię J. Stebla – mały budynek obok domu, jako lokal klubowy młodzieży z koła PZKO Cierlicko Kościelec. Młodzi zainteresowali się zbiorem żwirkowiskowych dokumentów, powiększyli go i w 1980 r. w swoim klubie wystawili. Goście nazwali ekspozycję Małym Muzeum Żwirki i Wigury. Wystawa cieszyła się zainteresowaniem, ale pod koniec 1982 r. ekspozycję musiano spakować z powodu zmiany właściciela budynku (zmarła H. Steblowa).

Zarząd Miejsowego Koła (MK) PZKO Cierlicko Kościelec postanowił w czynnie społecznym wybudować własny dom i umieścić w nim ekspozycję. W 1986 r. powołano do życia komitet budowy. Po pokonaniu barier administracyjnych (miejscowe władze pomimo deklaracji nie sprzyjały sprawie), wiosną 1989 r. rozpoczęto prace budowlane. Dom budowano mozolnie. Pomagali członkowie PZKO z okolicznych kół – wyróżniły się MK PZKO Stanisławice i Karwina Raj. Z pomocą przyszły również firmy polskie pracujące w Czechach oraz lotnicy z Bielska-Białej i „spadochroniarze” z Cieszyna (lotnik-senior M. Wędzel odpracował na budowie ponad 1000 godzin).

Finansowo pomogło wiele osób – głównie z Zaolzia, ale i z Polski i Anglii, organizacji i instytucji polskich z kraju i zagranicy – najczęściej Rada Krajowa Stowarzyszenia „Wspólnota Polska” w Warszawie.

Stałą ekspozycję zainstalowali fachowcy wojskowi z Warszawy. Sylwetki Żwirki i Wigury pokazane zostały na tle innych słynnych lotników i konstruktorów od początków lotnictwa polskiego po czasy współczesne. Zawisnął tu również precyzyjny model RWD-6. Całą ekspozycję nazwano „Zwycięzcy przestworzy“.

Dom Polski Żwirki i Wigury otwarto uroczystie w 1994 r. Pełni nie tylko funkcję muzeum, ale również domu kultury. Można tu więc obejrzeć ekspozycję, wziąć udział w imprezach kulturalnych i towarzyskich, lub zorganizować imprezę własną. Dom jest otwarty dla wszystkich.



MAŁE MUZEUM W domu prywatnym Heleny Stebel niedaleko Żwirkowiska w latach 1980 - 82 kilkaset gości obejrzało wystawę „Żwirki i Wigury start do wieczności”, zorganizowaną przez młodych ludzi z Cierlicka.



SIOSTRA BOHATERA Na otwarciu wystawy w „małym muzeum” siostra Stanisława Wigury Wanda Budkowska (w okularach) spotkała się ze świadkami tragedii i Heleną Steblową, opiekunką Żwirkowiska.



WIELKA WYSTAWA dokumentów z okazji 60. rocznicy urządzona była w Cierlicku przez Biuro Wystaw Artystycznych w Bielsku-Białej. Ekspozycja wykorzystana była do kolejnych wystaw rocznicowych.



BUDOWA Dom budowano dokładnie 2000 dni, w czynnie społecznym, więc brakowało rąk do pracy i pieniędzy.



ZNAK ułożony z liter Ż W informował bez słów o tym, komu poświęcony będzie Dom.



WSPÓŁPRACA Na budowie najczęściej pracowali razem członkowie PZKO, lotnicy i spadochroniarze – seniorzy i ludzie młodzi.



GOŚCIE Pod dachem Domu gospodarze przywitali już setki gości.



10. 9. 1994 R. Dom uroczystie otworzył Henryk Żwirko razem z Władysławem Mikułą, kierownikiem budowy i prezesem MK PZKO Cierlicko Kościelec.



DOM POLSKI ŻWIRKI I WIGURY powstał staraniem Miejsowego Koła PZKO Cierlicko Kościelec przy współudziale organizacji, przedsiębiorstw i instytucji z Zaolzia, Polski i Wielkiej Brytanii, lotników i spadochroniarzy polskich, a także dzięki ofiarności osób prywatnych.