

**N**ajpóźniej do września br. wiele miejscowości w Polsce będzie musiało uporać się z problemem zmian nazw ulic, których patronami są osoby będące w panteonie bohaterów „okresu słusznie minionego”, bądź też których nazwy upamiętniają wstydlive dziś rocznice historyczne.

Powinności takie nakłada na samorządy ustawa z dnia 1 kwietnia 2016 r. o zakazie propagowania komunizmu lub innego ustroju totalitarnego przez nazwy budowli, obiektów i urządzeń użyteczności publicznej (Dz.U. z 2016 r. poz. 744). Obowiązujące w dniu wejścia w życie (2 września 2016 r.) nazwy budowli, obiektów i urządzeń użyteczności publicznej, w tym dróg, ulic, mostów i placów, upamiętniające osoby, organizacje, wydarzenia lub daty symbolizujące komunizm i inny ustrój totalitarny lub propagujące taki ustrój w inny sposób będą musiały zostać zmienione.

Nie od dziś jednak wiadomo, że „Polak potrafi” i w minionych miesią-

cach można było poczytać w lokalnej (i nie tylko) prasie o udanych próbach „przekształcenia” dawnych „bohaterów” na nowych bez zmiany nazwy ulicy. I tak np. jedną z najpopularniejszych zmian było przemianowywanie nazwy „Janka Krasickiego” (komunistycznego działacza i stalinowskiego agitatora) na „Ignacego Krasickiego” biskupa warmińskiego, a później arcybiskupa gnieźnieńskiego, poetę, wybitnego przedstawiciela polskiego oświecenia. Do bardziej kuriozalnych przypadków zaliczyć można zmianę nazwy ulicy „Jana Gacka” (komunistycznego działacza z sosnowieckiego Klimontowa) po prostu na „Gacka” (od ...popularnej nazwy nietoperza).

Również w naszym mieście znalazła się jeszcze garstka ulic uprzednio z różnych powodów nie przemianowanych, co do których można by było mieć pewne zastrzeżenia. Największe kontrowersje budzi w tym gronie ulica „Władysława Świerczewskiego”- komu-

nistycznego generała, co to „kulom się nie kłaniał” i zakończył swoją burzliwą zaprzęcającą karierę zastrzelony przez UPA w Bieszczadach w 1947 roku. Obecnie prace nad rozwiązaniem tego problemu są już na ukończeniu i niebawem Rada Miejska zadecyduje o losie nazewnictwa problematycznych ulic, zgodnie z zapisami „Ustawy dekomunizacyjnej”.

Dzisiaj jednak, wykorzystując moment, kiedy to nazwy ulic brane są pod lupę, postanowiłem uraczyć czytelników garścią informacji na temat bohaterów kaletańskich ulic, których nazwiska widzimy codziennie na tabliczkach w różnych częściach miasta i którym „wiatry historii” w żaden sposób zagrozić nie mogą. Cykl zaczynam od najbliższego centrum. Bohaterami sierpniowej historii będą patronowie ulicy, przy której znajduje się Urząd Miejski— Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura. Niebawem minie bowiem dokładnie 85 lat od ich tragicznej śmierci.

Jacek Lubos

### Żwirko i Wigura— najsympatyczniejsze „polskie skrzydła”

**D**zisiaj nazwiska tych dwóch ludzi wymawia się jednym tchem. W świadomości historycznej stali się tak nierozłączni, jak gdyby związani byli ze sobą całe życie. Tymczasem znali się niespełna trzy lata, a połączył ich sukces i tragiczna śmierć.

Franciszek Żwirko urodził się 16 września 1895 roku w Świecianach pod Wilnem. Powołany podczas I wojny do służby w armii rosyjskiej przeszedł w 1917 r. do tworzącego się korpusu polskiego, zaś po jego rozwiązaniu rok później walczył w szeregach „Białych” Rosjan przeciwko bolszewikom. W armii gen. Denikina ukończył kurs obserwatorów lotniczych. Od roku 1921 rozpoczął służbę w polskim lotnictwie.

Po ukończeniu szkoły pilotów w Bydgoszczy (1923) i wyższej szkoły pilotów w Grudziądzu (1924) stopniowo awansował. Był osobą wybijającą się ponad przeciętność. Zainicjował m.in. pierwszy nocny lot nad Polską. Zaczął starty jako pilot sportowy zdobywając 1927 roku (wspólnie z kpt. Władysławem Popielem) 2 miejsce w międzynarodowych I Locie Małej Ententy i Polski. Na początku 1929, zachowując formalnie przydział do 1 Pułku Lotniczego, został oficerem łącznikowym przy Aeroklubie Akademickim w Warszawie. 22 listopada 1928 w Bydgoszczy ożenił się

z Agnieszką Kirska.

Stanisław Wigura był o 8 lat młodszy od Żwirki. Urodził się 9 kwietnia 1903 roku w Warszawie. Jako 17-latek walczył ochotniczo w wojnie polsko— bolszewickiej. Życie poświęcił nauce, w szczególności zaś lotnictwu, które fascynowało go od najmłodszych lat. Studiując na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej był jednym z założycieli Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów, w której spotkał m.in. Stanisława Rogalskiego i Jerzego Drzewieckiego. W grudniu 1925 studenci Sekcji utworzyli warsztaty Sekcji Lotniczej, w których budowali samoloty. W 1926 Wigura i Rogalski opracowali swój pierwszy samolot WR-1 (nazwa pochodziła od ich inicjałów), zbudowany w 1927 roku.

Rok później trójka konstruktorów stworzyła samolot RWD (Rogalski, Wi-



Stanisław Wigura i Franciszek Żwirko

gura, Drzewiecki). Niedługo potem Wigura ukończył Politechnikę zyskując tytuł inżyniera- technika, który uzupełnił

o dyplom pilota sportowego w Aeroklubie Akademickim.

Zespół RWD zaczął konstruować coraz bardziej udane samoloty - sportowy RWD-2 z 1929 roku zbudowano w liczbie 4 sztuk, a jego rozwinięcie RWD-4 z 1930 - w liczbie 9 sztuk. Samoloty te były aktywnie używane w polskim sporcie lotniczym początku lat trzydziestych, odnosząc pewne sukcesy.

W tym czasie Wigura zaczął też sam brać udział w sporcie lotniczym. Najbardziej znaczącym czynnikiem stała się jego przyjaźń ze starszym o 8 lat porucznikiem pilotem Franciszkiem Żwirką, w 1929 skierowanym przez władze wojskowe na stanowisko oficera łącznikowego przy Aeroklubie Akademickim.

Brygada RWD cały czas udoskonalała swoją konstrukcję. Powstał RWD-5, a w niedługim czasie jego sławny następca - RWD-6. To właśnie ten samolot zgłoszono do zawodów w Berlinie, które miały się odbyć w 1932 roku. Organizatorem był niemiecki aeroklub, który wymyślił wyjątkowo wyśrubowane konkurencje. Szanse w nich miały mieć jedynie specjalnie zaprojektowane maszyny najeżone technicznymi nowinkami - samolot musiał być składany, wyposażony w klapy i automatyczne sloty. Taki właśnie był RWD-6.

Polska na zawody wysłała dwie takie maszyny (oraz 3 inne - PZL 19 ). O zwycięstwie w kraju wówczas raczej nikt nie marzył. Aż 16 z 43 załóg startujących stanowili uchodzący za faworytów Niemcy, specjalne konstrukcje przysłał też Włosi, Francuzi i Czesi.

RWD-6 jak burza przeszedł przez konkurencje techniczne, osiągnął najniższą prędkość stabilnego lotu, pobił wszystkich precyzją pilotażu, a na liczącej około 7 tys. kilometrów trasie lot nad Europą zajął miejsce w czołówce.

Pewne obawy budziła jedynie ostatnia konkurencja - lot z maksymalną prędkością. Mocowanie skrzydeł do kadłuba było zbyt delikatne. W jednym z wcześniejszych prototypów skrzydła się po prostu urwały, a maszyna runęła na ziemię.

Na rozgrywanych w dniach 26-28 sierpnia 1932 roku zawodach w Berlinie jednak wszystko poszło dobrze. RWD-6 osiągnął 216 km/h i nie dał się dogonić niemieckim konkurentom. Na berlińskim lotnisku wojskowa orkiestra zagrała Mazurka Dąbrowskiego. Na pamiątkę tego tryumfu Święto Lotnictwa Polskiego ustanowiono właśnie na 28 sierpnia.

Kiedy Żwirko i Wigura 29 sierpnia wracali do Polski w Warszawie na ich

część wiwatowało ponad 100 tysięcy osób...

W Polsce zostali tylko dwa tygodnie. W glorii chwały i błysku fleszy, oblegani przez dziennikarzy. To miał być początek wielkiej kariery pilota i mechanika, a także świat wielkości polskiego lotnictwa. Będąc jeszcze w Berlinie obiecali kolegom z Czechosłowacji start na mityngu w Pradze. I tak 11 września 1932 roku niczego nieświadomi ruszyli w swoją ostatnią drogę...

Aż do Cieszyna lot przebiegał spokojnie. Jednak tuż po przekroczeniu granicy Czechosłowacji RWD-6 wleciał prosto w burzę. Żwirko i Wigura w ostatniej chwili próbowali zawrócić, niestety samolot nie do końca reagował na ich polecenia. Mocowanie skrzydeł do kadłuba, o które tak się bano podczas berlińskich zawodów, nie wytrzymało naporu wiatru. Płat z jednej strony maszyny oderwał się i samolot spadł na las obok cieszyńskiej wsi Cierlicko, Obaj lotnicy zginęli na miejscu.

W ostatnią drogę wyruszyli z polskojęzycznego (był to teren tzw. polskiego Zaolzia) Cierlicka konduktem pogrzebowym. Polskie władze zorganizowały specjalny żałobny pociąg, który przez Cieszyn i Kraków wjechał do Warszawy. Wokół trasy przejazdu gromadziły się nieprzebrane tłumy ludzi. Pogrzeb Żwirki i Wigury na Powązkach przerozdził się w wielką manifestację patriotyczną.

Dwa lata później zawody samolotów sportowych zorganizował Aeroklub Warszawski. Na samolotach RWD-9S Polacy zajęli dwa pierwsze miejsca. Gdyby sukces z 1932 oraz 1934 roku został powtórzony, puchar zawodów zostałby przyznany Polsce na własność. Jednakże Challenge 1936 już się nie odbył. Polska, jako zwycięzca, zrezygnowała z organizacji ze



RWD-6. Foto: Narodowe Archiwum Cyfrowe



Miejsce katastrofy RWD-6 pod Cierlickiem

względu na koszty, natomiast pozostałe państwa, przewidując zbliżającą się wojnę, przesunęły zainteresowania na rozwój samolotów wojskowych.

Berliński tryumf i katastrofa pod Cierlickiem spowodowały niespotykany do tamtej pory w Polsce wzrost popularności lotnictwa. Szkoła w Dęblinie stała się oblegana, zaś nowe kadry pilotów próbujących dorównać dwóm bohaterom za kilka lat skutecznie obroniły Wielką Brytanię przed niemiecką Luftwaffe.

Żwirko i Wigura stali się ponadczasowym symbolem polskich możliwości i takimi zapamiętała ich historia.

Jacek Lubos



Kondukt pogrzebowy Żwirki i Wigury w Warszawie. Foto: Narodowe Archiwum Cyfrowe