

Zeitreise nach Krakau

Einer der ältesten Flugplätze Kontinentaleuropas liegt inmitten der Stadt Krakau. Historisch ist er bis zu einem gewissen Grad vergleichbar mit Wien-Aspern, ja, die Zeitgeschichte verbindet diese Plätze sogar miteinander.

Ende des 18. Jahrhunderts ursprünglich als Herberge der Ballonbeobachter des Art. Reg. 2 gegründet, wurde 1912 der Flugpark 7 der österreichischen (k.u.k.) Luftstreitkräfte auf besagtem Platz aufgestellt. 1914 starteten von hier aus Flugzeuge und verteidigten die „Festung Krakau“. Ab 1915 diente Rakowice-Czyzny der Ausbildung von Besatzungen und der Reparatur von beschädigten Frontflugzeugen.

Nach dem ersten Weltkrieg war es dieser Platz, der von Wien-Aspern aus angefliegen wurde, und zwar im Rahmen der ersten Luftpostverbindung der Welt, von Wien nach Kiev und Odessa!

Im November 1918 wurde hier auch die erste Einheit der neugegründeten eigenständigen polnischen Luftwaffe aufgestellt. Während des polnisch-sowjetischen Krieges in den 1920er Jahren diente der Fliegerhorst als Ausbildungsstätte für den Nachwuchs der polnischen Luftstreitkräfte. Bis 1939 waren polnische Einheiten hier stationiert, der Stützpunkt war der zweitgrößte in Polen, was dazu führte, dass die deutsche Luftwaffe die Einrichtungen massiv bombardierte.

Trotzdem gelang es polnischen Jagdfliegern zu starten und ihren, technisch und zahlenmäßig den deutschen Me 109E unterlegenen, PZL-11 mehrere der Angreifer abzuschießen, was in der unglaublichen Opferbereitschaft und dem Mut zur Verteidigung der Heimat der polnischen Piloten begründet ist.

Nach der Niederlage Polens übernahm die Luftwaffe die Einrichtungen und führte umfangreiche Erweiterungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Verlängerung der Piste, durch. Im Januar 1945 wurde der Flugplatz von der Roten Armee übernommen und wenige Monate später den polnischen Luftstreitkräften übergeben. Diese wechselten allerdings relativ rasch auf den etwa 15 Kilometer entfernten Platz Krakau-Balice. Der reguläre Flugbetrieb wurde endgültig eingestellt, als 1963 auch noch die letzten Reste der staatlichen polnischen Fluglinie LOT das Flugfeld verließen und ebenfalls nach Balice übersiedelten.



Der polnische Jagdeinsitzer PZL 11

Im Gegensatz zu LOWA ist dieser Platz, Rakowice-Czyzny allerdings nicht vollkommen in Vergessenheit geraten, im Gegenteil. Die Hangars sind teilweise noch erhalten. Einige werden als Ausstellungshallen für das seit 1964 existierende „Muzeum Lotnictwa“ genutzt. Daneben befinden sich noch einige zerstörte Hallen aus Kriegszeiten auf dem Gelände. Etwa 700 Meter der Piste existieren ebenfalls noch und werden bei Bedarf für Luftfahrtveranstaltungen genutzt. Ein Museumsneubau ist bereits in Arbeit.

Am 23. Juni 2006 folgten der Verfasser dieser Zeilen und sein Journalistenkollege Dipl. Ing. Christoph „Chris“ Barszczewski der historischen Flugverbindung zwischen den einstigen k.u.k. Metropolen und flogen mit der OE-AON von Bad Vöslau nach Krakau, um als einzige österreichische Besatzung an der auf dem historischen Flugfeld stattfindenden Luftfahrtveranstaltung teilzunehmen. Eine Zeitreise in die Vergangenheit gewissermaßen.

Der Abflug sollte um 10 Uhr stattfinden. Allein, das Wetter war schlecht, so ich fand mich nach einigen Telefonaten mit Christoph erst einmal gegen 10:30 in LOAV ein.

So wenig Gepäck wie möglich hatte es geheißen. Na gut, eine Fototasche, ein Rucksack. Der Rest meiner Sachen (Reisepass, Telefon, Schlüssel, Papiere, Kugelschreiber, Feuerzeug, div. Kleinzeug, etc ...) verschwand in meinem Arbeitsoverall, den ich kurzerhand zur Fliegerkombi umfunktioniert hatte.

Dann hieß es warten. Wir beobachteten das Wetterradar. Immer und immer wieder. Safety first, im Zweifelsfall wären wir nicht geflogen. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen mit uns wackeren Luftfahrern.

Der Flugplan wurde aufgegeben und gegen 12 Uhr begaben wir uns zur Maschine. Dort erhielt ich von Christoph noch eine umfassende Sicherheitseinweisung.



Die OE-AON, eine Bellanca Citabria, versprüht den Charme eines alten Mercedes aus Großvaters Zeiten. Das Interior besteht aus braunem Leder und sogar einen Aschenbecher hat die Maschine im Cockpit! Die Sicht ist fantastisch, da im Dach ein Fenster eingebaut ist.

Die Maschine ist bedingt kunstflugtauglich ist, weshalb sich stets zwei Rettungsfallschirme an Bord befinden. Wenn man ihn schon dabei hat, kann man ihn auch gleich anlegen, dachte ich mir. Gesagt, getan.

Anschließend kletterte ich in die Maschine und schnallte mich gut an. Im Turm eines "Leopard 2" Panzers hat man etwas mehr Platz als am hinteren Sitz der Citabria, aber das sollte mich angesichts der bevorstehenden Reise nicht stören. Die umgehängte Spiegelreflexkameraausrüstung schränkte das Platz- und Bewegungsangebot noch zusätzlich ein.

Nachdem Christoph den Motor angelassen und die Rollinformation eingeholt hatte, rollte unsere brave OE-AON zum Rollhalt der Piste 31. Eine letzte Kontrolle der Ruder auf Freigängigkeit, des Motors auf seine Leistung, und los ging's.



Unsere Flugroute führte uns vorbei am Wienerwaldsee, dem Kahlen- und dem Bisamberg, weiter über das nördliche Niederösterreich bis an die tschechische Grenze. Die Sicht war teilweise mäßig, jedoch noch im akzeptablen Bereich. Die Wolkenuntergrenze lag bei etwa 3000 Fuß. Wir reduzierten unsere Flughöhe deshalb ein wenig und flogen in 2.500 Fuß.

Der "aviatische Grenzübertritt" erfolgte bei Nikolsburg. Anschließend flogen wir an Brünn, auf welches uns leider keine Sicht vergönnt war, sowie am Militärflugplatz Prerau vorbei. Unmittelbar darauf wurden wir an die

Flugsicherung in Ostrau übergeben, die uns überraschenderweise mit einem freundlichen "Grüß Gott" begrüßte.

Den polnischen Luftraum erreichten wir bei Czyzny. Auch dort gab's wieder ein "Grüß Gott" am Funk, als man unser österreichisches Rufzeichen vernahm. Der weitere Flugweg führte uns entlang der Beskiden bis zum internationalen Flughafen von Krakau: "Balice Papst Johannes Paul II. International".



Nikolsburg

Die Landung dort erfolgte etwa 2 Stunden und 15 Minuten nach unserem Abflug in LOAV. Strahlender Sonnenschein, 25 Grad Celcius. Was für ein herrliches Gefühl, aus der Maschine zu klettern und sich durchstrecken zu können. Ich begann, meine Glieder wieder zu spüren.



Unmittelbar darauf kam bereits die "Straz Graznica" in einem Land Rover mit Blaulicht auf uns zugefahren. Sie ist in etwa vergleichbar mit dem deutschen "Bundesgrenzschutz". Christoph, dessen Muttersprache polnisch ist, erklärte, dass wir extra aus Österreich zur Luftfahrtveranstaltung am alten Flugplatz gekommen seien.

Wenige Minuten später fuhr der Tankwagen vor, und ein - gottlob - klimatisierter VW-Bus, brachte uns zum "General Aviation Center". Nachdem die dortigen Formalitäten erledigt waren, transferierten wir zum Hauptterminal, wo wir offiziell nach Polen einreisen.

Nach dieser kurzen Ruhepause kehrten wir zu unserer treuen OE-AON zurück. Für heute stand das letzte Teilstück unserer Zeitreise an. Es sollte weiter nach "Pobiednik" gehen. Hierbei handelt es sich um einen kleinen Platz mit Graspiste, etwas außerhalb von Krakau, gelegen.

Der Lotse am Tower bat uns, etwas abzuwarten, dann könne er uns direkt über die Stadt fliegen lassen. So eine Chance lässt man sich natürlich nicht entgehen. So warteten wir die anfliegenden Maschinen von Easyjet und Alitalia geduldig ab, bevor wir starteten und direkt über die Stadt fliegen durften.



OE-AON in Krakau Balice

Diese einmalige Gelegenheit ermöglichte es uns auch, den Sonderlandeplatz, das alte Flugfeld Rakowice- Czynny, den wir am nächsten Morgen anfliegen würden, aus der Luft zu inspizieren. Christoph speicherte die genauen Koordinaten sicherheitshalber auch in seinem GPS ab. Sicher ist sicher.



Krakau aus der Luft - die Weichsel in der Bildmitte

Pobiednik war gar nicht so leicht zu finden, denn eine Graspiste wie man sie von österr. Flugplätzen gewohnt ist, gibt es eigentlich nicht. Die Begrenzungssteine links und rechts fehlen, und auch die Pistenrichtung ist nicht gekennzeichnet. So suchte Christoph nach den Hangars aus der Luft. Als er sie gefunden hatte, wusste er, wo zu landen war.

Nur gut, dass er erst 2 Wochen zuvor diesen Platz schon einmal angefliegen hatte. Denn ich konnte bis zum Aufsetzen keine "Piste" erkennen, obwohl auch ich in meiner eigenen Flugausbildung mehrmals auf Graspisten gelandet war.

Wir meldeten uns im Anflug zunächst auf Englisch am Funk. Keine Antwort. Christoph versuchte es auf Polnisch. Wieder keine Antwort. Also beobachteten wir den Luftraum ganz genau. Kein Verkehr in Sicht. Christoph gab auf Polnisch unsere Positionsmeldungen "blind" (Queranflug, Endanflug ...) durch und wir setzten auf der "Piste" von Pobiednik auf.



So langsam wie möglich – um das Flugzeug und unsere Bandscheiben zu schonen - rollten wir zum Vorfeld, wo wir von den polnischen Fliegerkameraden äußerst gastfreundlich empfangen wurden.



Flugplatz Pobjednik

Eine derartige Fliegerkameraschaft hat in Österreich auf vielen Flugplätzen leider mittlerweile Seltenheitswert. Man stellte sogar die eigenen Flugzeuge im Hangar um, nur damit für unsere OE-AON Platz war! Etwas später traf einer der Organisatoren der Luftfahrtveranstaltung ein und brachte uns zum erst am nächsten Tag geöffneten Sonderlandeplatz, Rakowice- Czynny, mitten in der Stadt!

Dieser alte Flugplatz erinnert, wie eingangs bereits erwähnt, etwas an Aspern und Schleißheim bei München, die ebenfalls beide aus dem Jahr 1912 stammen. Zahlreiche Gedenktafeln erinnern an die geschichtsträchtigen Ereignisse dieser historischen Stätte der Luftfahrt.

Unter freiem Himmel sind unzählige MiG's, eine Li 2 (sowjetischer Lizenzbau der DC 3), eine Tu 134 sowie etliche Hubschraube ausgestellt. Bei den im Freien abgestellten Maschinen gibt es Exponate, die in einem sehr guten Zustand sind und welche, die dringend einer Restaurierung bedürfen. Doch wie bei den meisten Museen fehlt es auch hier leider am Geld. Auch darf man nicht vergessen, dass einige Ausstellungsstücke seit nunmehr 43 Jahren im Freien stehen!



Die Verständigung vor Ort war kein Problem. Englisch spricht hier fast jeder und mancher sogar etwas Deutsch, sei es, weil er als Gastarbeiter in Österreich oder Deutschland gearbeitet, oder aber deutsche Vorfahren (z.B. aus Ostpreussen) hat. Man bot uns sofort Kaffee oder Vodka an. Ich lehnte dankend ab und



erbat mir ein Glas Wasser. Mit einem hämischen Grinsen und entsprechenden Kommentaren („Wasser ist was für Hunde“), aber immerhin, wurde mein Wunsch positiv beschieden. Sogar als ich ein weiteres Glas erbat, erhielt ich es, obwohl ich anfangs die Befürchtung hatte, dass man mir nun Wodka kredenzen würde ...

Nach dieser ersten Besichtigung der Örtlichkeiten, wurden wir zu unserem vorreservierten Quartier gebracht. Dort trafen wir auch zwei Fliegerfreunde von Christoph, die mit ihrem UL vom Spitzerberg aus angereist waren.

Dieses ist eigentlich ein Studentenwohnheim und liegt inmitten einer Plattenbausiedlung.

Dafür allerdings nur 10 Gehminuten vom Museum entfernt. Die Fahrstühle dort sind nichts für Menschen, die ohnehin Angst vor Aufzügen haben. Die Zimmer sind klein, aber ausgesprochen sauber. Das Personal ist sehr freundlich, spricht gutes Englisch. Die Zimmerpreise sind günstig. Wer also einen Besuch des "Muzeum Lotnictwa" plant, der ist mit dieser Unterkunft gut beraten. Allerdings sollte man sich ein großes Handtuch und Seife selbst von zu Hause mitnehmen.



Mittlerweile war es schon gegen 20:30, und wir verspürten Hunger und Durst. Im letzten Stock des Studentenwohnheims befindet sich eine Pizzeria. Mangels Alternativen suchten wir diese auf. Über das Essen dort möchte ich mich lieber ausschweigen. Nur soviel: obwohl das Lokal bei weitem nicht voll war, wartete man rund 45 Minuten auf eine Pizza, die mit Ketchup garniert war. Ich bekam eine Art "Krautstrudel", den ich gar nicht bestellt hatte. Egal, wenn man hungrig ist, dann isst man bekanntlich (fast) alles.

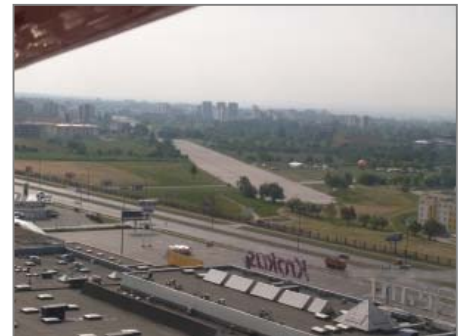
Da wir am nächsten Tag um 7 Uhr abgeholt werden und nach Pobiednik gebracht werden sollten, gingen wir gegen Mitternacht zu Bett. Tagwache war um 06:30, kurz vor 07 Uhr nahmen wir schnell noch ein ausgezeichnetes Frühstück zu uns.



Anschließend wurden wir von unseren polnischen Fliegerkameraden zum Flugplatz gebracht. Dort erfolgte ein Briefing, und Flugzeug nach dem anderen startete und nahm Kurs auf Czynny.

Nach dem Start in Pobiednik - Kurs auf Czynny

Der Anflug auf den – heute von Hochhäusern, Schnellstraßen und Hochspannungsleitungen umgebenen - Sonderlandeplatz war ein Erlebnis und weckte Erinnerungen an den alten Flughafen von Hongkong, Kai Tak.



Er führte uns in geringer Höhe direkt über die Häuser der Stadt. Beim Einkurven in den Endanflug bot sich ein



Blick in so manches Wohnzimmer. Ein Aufsetzen unmittelbar am Pistenbeginn ist nicht möglich, da Bäume dies verhindern. Am anderen Ende der nur rund 700 Meter langen Piste befindet sich eine Hochspannungsleitung.

Durch die Häuser und die Bäume bestand zudem die Gefahr von Luftverwirbelungen. Der Anflug war dementsprechend anspruchsvoll und nichts für Anfänger. Während Christoph all sein Können auf eine gelungene Landung verwendete, fotografierte ich



vom hinteren Sitz aus „blind“ abwechselnd mit 2 Kameras und bemühte mich dabei, die Steuerausschläge meines Piloten nicht zu behindern. Nach der geglückten Landung wurden wir freundlich empfangen und erhielten unsere "ID-Cards". Damit konnten wir uns als „Flight Crew“ am gesamten Gelände (auch in den für reguläre Besucher gesperrten Zonen) frei bewegen.

Endanflug ...

Wir waren mit unserer OE-AON eine der ersten eintreffenden Maschinen gewesen. Nach und nach trafen die anderen Teilnehmer ein, wobei der ständig stärker werdende (Seiten-) Wind, die ohnedies bereits anspruchsvolle Landung für die Piloten noch schwieriger machte.

Im Flug wurden u.a. folgende Flugzeugtypen vorgeführt:

- Robinson R 44
- Orka (eine polnische Zweimot)
- div. Zlinks, Yak's und polnische Maschinen, deren Typenbezeichnungen mit (noch)

- Curtiss Jenny
- Bücker Jungmann
- L 4
- Piper Super Cup
- Antonov 2
- Let 410 der polnischen Marineflieger
- "unsere" OE-AON, geflogen von Christoph Barszczewski



Besonders interessant waren die Flugvorführungen des Robinson R44 und der Antonov 2. Der vorgeführte R44 verfügte über diverse Blaulichter und eine Sirene, war also ein "fliegendes Einsatzfahrzeug".

Mit der Antonov 2 führte ein polnischer Pilot, der lange Jahre als Argrapilot in Ägypten zugebracht hatte, gleich 2 Loopings vor. Sehr zum ungläubigen Erstaunen und doch zur Begeisterung der Zuseher und des Verfassers dieses Berichtes.

Am Abend wurde für die teilnehmenden Flugzeugbesatzungen eine Hangarparty mit reichhaltigem Buffet und ebenso reichhaltigem Angebot an Wodka veranstaltet. Wie schon gesagt: Wasser ist etwas für Hunde, nicht für Flieger. Es war schon ein eigenartiges Gefühl in der Dämmerung auf diesem alten k.u.k. Flugplatz zwischen Raritäten der Luftfahrtgeschichte spazieren zu gehen, in dem Bewusstsein, dass der Platz 2 Tage später wieder in seinen Dornröschenschlaf verfallen würde.



Curtiss „Jenny“





Me 209 und chinesischer Lizenzbau der Mig 15 in der Ausführung als Doppelsitzer



Ernst Udet's Curtiss Hawk von den Olympischen Spielen von 1936



„Aviator“ Christoph Barszczewski im Interview mit einem polnischen Radioreporter



Der Hauch der Geschichte umwehte die Anwesenden, als polnische Kriegsveteranen geehrt wurden, die im September 1939 von genau diesem Platz aus mit ihren Maschinen gegen die Luftwaffe zur Verteidigung ihrer Heimat gekämpft hatten und nach der Niederlage Polens nach England emigriert waren, wo sie im Dienste der RAF weiterflogen.



Polnische Veteranen des Zweiten Weltkrieges

Als einer dieser alten Herren dann mit fester Stimme den "Marsz Lotnikow", den Pilotenmarsch, anstimmte und selbigen in seiner Ansprache "den Fliegern aller Nationen" widmete, erhoben sich die Anwesenden und applaudierten.

Zu späterer Stunde - mittlerweile musste oder durfte ich - mit einem der besten polnischen Testpiloten Wodka trinken (Wir erinnern uns - „Wasser ist etwas ...“), ergab sich für uns die Gelegenheit in den historischen Flugzeugen des Museums Platz zu nehmen! Wo sonst hat man die Gelegenheit, einfach mal so in eine originale Bucker Jungmann oder Spitfire klettern zu dürfen um sich fotografieren zu lassen?



Aufnahme einer Spitfire der polnischen Luftwaffe inkl. Cockpit

Viel zu früh, gegen 1:30 verließen wir das Hangarfest dann und begaben uns zu unserem Hotel. Christoph dolmetschte, und das Rezeptionspersonal versprach, mich um 04:30 zu wecken und für ein Taxi zu sorgen, dass um 05:00 vor Ort sein sollte.

Und tatsächlich, um 04:20 hämmerte es an der Türe. Ich murmelte auf polnisch ein verschlafenes "Danke" und machte mich fertig zum Aufbruch. Das Taxi kam pünktlich, der Fahrer sprach Englisch und war sehr freundlich. Was mich allerdings etwas beunruhigte, war der Umstand, dass die Tankuhr auf 0 stand und die gelbe Lampe leuchtete. Allein, wir schafften es glücklicherweise zum Flughafen Krakau-Balice, wo ich für meinen Flug eincheckte, der um 07:47 mit Ziel Wien-Schwechat startete.

Dort war die Piste 16 in Betrieb. Dadurch hatte ich Gelegenheit, im Landeanflug die Reste des ehemaligen Wiener Flughafens, Aspern, zu fotografieren.



Die Überreste des alten Asperner Flughafens, von dem aus im Jahr 1918 über Rakowice- Czynny die erste regelmäßige Luftpostverbindung der Welt aufgenommen wurde

Christoph kehrte 2 Tage später mit der OE-AON aus Krakau nach Bad Vöslau (LOAV) zurück.

Fazit:

Diese Reise war ein sehr beeindruckendes und unvergessliches Erlebnis sowie die Erfahrung gelebter Fliegerkameradschaft. Auch abseits der einmal im Jahr stattfindenden Veranstaltung ist das "Muzeum Lotnictwa" einen Besuch wert! Und für allfällige Begleitpersonen, die dieser Art von Museum nichts abgewinnen können, bietet sich ein Besuch der wunderschön restaurierten Krakauer Altstadt geradezu an.

<http://www.muzeumlotnictwa.pl/>

Text & Fotos: Patrick Radosta (<http://www.flughafen-aspern.at>) , 2006. Alle Rechte vorbehalten