

# MORD AUS STAATSRÄSON?



DAVID IRVING

**David Irving**

# **Mord aus Staatsräson?**

**Churchill und Sikorski —  
eine tragische Allianz**



Focal Point Publications

# Inhalt

## ERSTER TEIL

### **Sikorski und die große Allianz**

- I. »Soldaten müssen sterben« ..... 4
- II. Sechs Wochen zu früh..... 38

## ZWEITER TEIL

### **Die Katastrophe**

- III. Farce und Tragödie ..... 50
- IV. Bergung und Untersuchung ..... 73
- V. Winston Churchill im Gebet versunken ..... 114
- VI. Postsäcke und Frachtbriefe ..... 118

## DRITTER TEIL

### **Fragen ohne Antwort**

- VII. Die Präzedenzfälle ..... 146
- VIII. Post Mortem ..... 175
- IX. Ergebnisse ..... 200

Anhang.....216

Anmerkungen und Quellenangaben ..... 218

## ERSTER TEIL

# Sikorski und die große Allianz

### I. »Soldaten müssen sterben«

Gibraltar, 8.30 Uhr.

Schweigende Menschenmassen drängen sich auf den Bürgersteigen der engen Straßen, die von der Kathedrale der Himmelskönigin Maria zu den Marinedocks führen. Die Zuschauer, ob Briten oder Spanier, werden in der aufsteigenden Hitze langsam unruhig und recken die Hälsen, um einen Blick über die Truppenspalisaden werfen zu können. Die Sonne steigt über dem Mittelmeer empor, und hoch oben in den unterirdischen Befestigungen des Kalkfelsens von Gibraltar haben britische Wachtposten Stellung bezogen. Aus der Ferne vernimmt man dumpfen Marschrhythmus und das Klappern harter Absätze auf dem alten Kopfsteinpflaster.

In den Truppenkantinen der Briten sind alle verfügbaren Eisblöcke aufgeboden worden, um den einfachen, von der polnischen Flagge bedeckten Sarg aus Kiefernholz vor den Strahlen der Sonne zu schützen. Das Eis hat sich in der Hitze an vielen Stellen gespalten, ist blasig geworden und gibt schimmernde Prismen der polnischen Nationalfarben frei. Der Sarg birgt den in eine Marinedecke gehüllten Körper von General Wladyslaw Sikorski, Polens größtem Sohn. Ein Traktor mit sechs mächtigen Rädern zieht die Lafette, auf der der Sarg ruht. Einmal pro Minute wird die Prozession zu den Docks vom Salutschuß des Siebzehner-Geschützes oben im Fort donnernd unterbrochen.

Die britische Regierung hat versprochen, die sterblichen Überreste des polnischen Ministerpräsidenten in seine Heimat zu überführen, sobald der Krieg gewonnen sei. Dieses Versprechen wird sie niemals einlösen.

Eine Kompanie des Leichten Infanterieregiments Somerset folgt dem Sarg; an ihrer Spitze marschieren Offiziere der Alliierten, die fünf Tage

zuvor erst den General in Gibraltar willkommen heißen haben. Der katholische Bischof, mit weißer Mitra und in vollem Begräbnisornat, schreitet direkt hinter der Lafette. Im Leichenzug befinden sich außerdem hundert polnische Soldaten in britischer Kampfuniform; die Zuschauer können den grimmig-entschlossenen Ausdruck in ihren Gesichtern gut erkennen. Vom Turm der Kathedrale klingt dumpfes Glockengeläute, und auch die Besatzung des im Marinedock liegenden polnischen Kriegsschiffes weiß nun, daß sich die Sterbeprozession in Bewegung gesetzt hat<sup>1</sup>.

Der Pilot, der als einziger den Absturz der Unglücksmaschine überlebte, befindet sich im nur eine Meile entfernten Militärhospital. Nach den Berichten der Zeitungen hat er furchtbare Verletzungen erlitten und ist noch nicht vernehmungsfähig. Die Prozession hat gerade Convent Square hinter sich gelassen und passiert eine Straße, in der die Geschäfte geschlossen, die Fensterläden zugeklappt sind; weißgetünchte Wände mit maurischen Verzierungen bilden hier die Szenerie. Die Lafette mit dem Sarg durchquert die Southport Gates und wird neben den polnischen Zerstörer gefahren, der Sikorskis Leichnam mit sich nehmen soll. Kräftige Soldaten heben den mit der polnischen Flagge drapierten Sarg ihres toten Oberbefehlshabers auf die Schultern und tragen ihn über die Gangway auf Deck. Der klagende Ton einer Maatspfeife ertönt, während auf dem Kai eine britische Militärkapelle die polnische Nationalhymne intoniert. Vier polnische Soldaten beziehen beim Sarg Wachstellung und die »Orkan« sticht in See.

»Soldaten müssen sterben – durch ihren Tod jedoch verhelfen sie dem Vaterland, das sie gebar, zum Leben.« So tröstete Winston Churchill die polnische Nation in der Stunde ihres größten Schmerzes<sup>2</sup>. Ja, Sikorski ist tot. Doch welches Schicksal mußte Polen nach seinem Tod erleiden!

## 1

General Sikorski war 62 Jahre alt, als er starb. Nachdem er polnischer Generalstabschef gewesen war, ernannte man ihn 1922 zum Ministerpräsidenten seines Landes; damals stand Polen schwerwiegenden außenpolitischen Problemen gegenüber. Sikorski bestimmte die Innen- und

Außenpolitik und tat auch später, als Minister der polnischen Regierung, viel für sein Land, bevor er sich im Jahre 1925 ins Privatleben zurückzog. Nach Polens Niederlage und der Teilung zwischen Deutschland und der Sowjetunion im Jahre 1939 entkam er nach Paris, wo man ihn bewog, eine polnische Exilregierung zu bilden<sup>3</sup>.

Von allen damaligen Exilregierungs-Chefs war wohl keiner so angesehen, keiner so realistisch in der Einschätzung der Lage wie Sikorski. Hätte Stalin durch seine gegen den Westen gerichtete imperialistische Expansionspolitik nicht schon lange Zeit vorher die polnische Tragödie eingeleitet, wären die nun folgenden Darlegungen vielleicht ungeschrieben geblieben. Die Russen hatten Sikorskis Persönlichkeit in ihren Plänen nicht berücksichtigt. Auch im Exil bewahrte er den Zusammenhalt seiner Landesregierung und erreichte es, vom weitaus größten Teil der im okkupierten Polen zurückgebliebenen Bevölkerung respektiert und anerkannt zu werden. Stolz hatte er oft bemerkt, daß die Deutschen in ganz Polen nicht einen einzigen Mann von Bedeutung finden könnten, der – wie Vidkun Quisling in Norwegen – zur Kollaboration bereit war. Polnische Soldaten hatten in Frankreich und Norwegen tapfer wie nur wenige gekämpft, polnische Luftwaffenangehörige hatten geholfen, den Himmel über London zu verteidigen, und nahmen noch an der erbitterten Schlacht der Royal Air Force um die Vorherrschaft über den deutschen Luftraum teil. Die große, von Sikorski aufgebaute polnische Exilarmee leistete im Krieg einen wichtigen Beitrag. Keiner der Alliierten hätte gern auf die polnischen Truppen verzichtet.

Als im Sommer 1941 die Deutschen in Rußland einfielen, erkannte General Sikorski als einer der ersten, wie wichtig es war, die Zwistigkeiten der Vergangenheit zu vergessen. Er war der eigentliche Urheber jenes »ehrvollen« Abkommens, das im Juli 1941 von der polnischen Regierung und der Sowjetunion unterzeichnet wurde. In einer der wichtigsten Klauseln bekräftigten die Russen ausdrücklich, daß der deutsch-sowjetische Vertrag aus dem Jahre 1939 null und nichtig sei. Nach Interpretation der Regierung Sikorskis garantierten die Sowjets außerdem, mehr als eine Million Polen freizugeben, die von ihnen deportiert worden waren. Auch stimmten sie der Aufstellung einer polnischen Armee auf sowjetischem Boden zu. Die beiden letzten Punkte sind von entscheidender Bedeutung.

Im Dezember 1941 reiste General Sikorski nach Moskau, um mit Generalissimus Stalin zu verhandeln. Der Staatschef der UdSSR erklärte am Schluß des Besuches, auch er befürworte die Bildung eines starken und freien Polen nach dem Kriege – ein Versprechen, das er nach dem Tod Sikorskis im Jahre 1943 wiederholen sollte. Dem polnischen Ministerpräsidenten wurde allerdings schon im Frühjahr 1942 klar, daß die Sowjetunion auch nach Kriegsende bestimmte Absichten mit Polen haben würde. Dabei würde sie auch Forderungen stellen, denen er nach dem Willen seines Volkes keineswegs nachgeben durfte.

Die diplomatische Offensive der Sowjets setzte ein, als die Rote Armee ihren ersten großen Triumph feierte: die Deutschen waren vor Moskau zurückgeschlagen worden. Gleichzeitig sank das Kriegsglück der Alliierten auf einen Nullpunkt, und es erschien nicht opportun, über zukünftige Grenzziehungen zu verhandeln. Am 6. Januar 1942 ließen die Russen in allen ausländischen Botschaften und Missionen Moskaus ein Memorandum zirkulieren, in dem unter anderem von der polnischen Stadt Lemberg als einer der »anderen Städte der Ukraine«<sup>4</sup> die Rede war. Ein von den Alliierten zu diesem Zeitpunkt vorgebrachter scharfer Protest hätte vielleicht positive Wirkungen gehabt – diese heikle Aufgabe überließ man jedoch dem polnischen Botschafter in Moskau, Professor Kot. Er deutete an, es habe wohl ein Mißverständnis gegeben<sup>5</sup>. Die Sowjets ignorierten den Einspruch und protestierten ihrerseits gegen »beleidigende« Äußerungen der polnischen Regierung, die von einer »Okkupation« der Westukraine und des westlichen Weißrutheniens durch die Sowjets gesprochen hatte. In der Tat hatten diese Gebiete vor 1939 zu Polen gehört – die UdSSR schien aber offensichtlich nicht bereit zu sein, nach Kriegsende darauf zu verzichten. Was Lemberg betraf, so teilte das sowjetische Außenministerium mit, handle es sich hier um eine russische Stadt, und die Polen seien gar nicht in der Lage, über historische und rechtliche Begründungen des sowjetischen Anspruchs zu debattieren: gegebenenfalls würde Molotow die Annahme aller Noten verweigern, in denen die Polen ihren Standpunkt weiterhin verteidigten<sup>6</sup>. Am 26. Januar wurde klar, wie weit die Russen mit ihren territorialen Forderungen gehen würden. Damals berichtete der bei der Sowjetregierung akkreditierte englische Botschafter, Sir Stafford Cripps, General Sikorski über seine privaten

Erkundigungen in Moskau. Stalin wolle das deutsche Ostpreußen dem westlichen Polen angliedern, gleichzeitig aber Polens Ostgrenze beträchtlich zurückverlegen: selbst in nichtamtlichen russischen Kreisen wurde in diesem Zusammenhang schon die Curzon-Linie\* erwähnt.

»Mit einem Wort: Polen von Osten nach Westen drücken!« bemerkte Sikorski und unterstrich gleichzeitig: »Das kann jedoch niemals ohne polnische Zustimmung geschehen<sup>7</sup>.«

1920 hatte General Sikorski diese polnischen Ostgebiete zurückerobert. Wenn die westlichen Alliierten und die Sowjetunion sich irgendwie über die territorialen Ansprüche Rußlands an Polen geeinigt hätten, hätte er mit Sicherheit unerbittlich dagegen opponiert. Am 29. August 1918 hatten Lenin und Karachan auf sowjetischer Seite ein Abkommen unterzeichnet, in dem alle vorangegangenen Verträge über die polnischen Teilungen (in den Jahren 1772, 1793 und 1795) annulliert wurden. 1919 besetzten sowjetische Truppen Wilna, und im folgenden Jahr wurden die polnischen Armeen bis kurz vor Warschau zurückgedrängt. Hier widerstand Sikorski mit seiner 5. Armee allen weiteren Angriffen und leistete dabei – Zeitgenossen sprachen von einer der entscheidenden Schlachten der Weltgeschichte – einen wesentlichen Beitrag zur Gegenoffensive Marschall Pilsudskis, die zum polnischen Sieg führte. Im März 1921 legte man im Vertrag von Riga die neue russisch-polnische Grenze fest. Polen verzichtete auf ungefähr 55 Prozent seines ehemaligen Staatsgebietes und verpflichtete sich in aller Form, auch in Zukunft keine diesbezüglichen Ansprüche mehr zu stellen. Die Souveränität des restlichen polnischen Territoriums wurde von den Sowjets jedoch garantiert. Bald darauf ernannte man den Nationalhelden Sikorski zum Ministerpräsidenten.

Vielleicht wäre es der Sowjetunion nach Überwindung einiger Schwierigkeiten mit anderen polnischen Führern gelungen, eine Grenzrevision wie

---

\* Über Geschichte und Bedeutung der Curzon-Linie s. Sir Llewellyn Woodward, *British Foreign Policy in the Second World War*, London 1962 (HMSO), S. 201, Fußnote. Im Juli 1920 hatten die Russen im polnisch-sowjetischen Krieg die Oberhand gewonnen. Lord Curzon schlug damals vor, die polnischen Truppen sollten sich bis zu dieser fiktiven Grenze zurückziehen. Obgleich die Polen einverstanden waren, hatten sich die Russen geweigert und waren anschließend von den Polen ganz entscheidend zurückgeschlagen worden. Im Vertrag von Riga wurde acht Monate später die endgültige Grenze bestimmt: sie verlief bedeutend weiter östlich als die noch kurz zuvor von den Russen abgelehnte Curzon-Linie.

die 1942 beabsichtigte zu vereinbaren. Sikorski aber beharrte auf seinem Standpunkt, daß Polen keinesfalls allein mit territorialen Verlusten aus dem Krieg hervorgehen dürfe. Ende Januar 1942 erörterte er mit Winston Churchill die wachsende Bedrohung der polnischen Souveränität durch die Sowjets. Scharfsichtig riet er dem britischen Premier, den angekündigten Besuch bei Stalin bis zu einer neuen Niederlage der Roten Armee zu verschieben; ein solcher Fall würde sicher bald eintreten. Sikorski erklärte weiter, die Offensive der Deutschen werde im Mai oder Juni beginnen und sich höchstwahrscheinlich nach Süden gegen den Kaukasus richten. Dann würden die Angriffe gegen Moskau und Leningrad zumindest teilweise eingestellt. Erst dann, wenn die Lage der Russen ungünstig sei und sie eventuell zu Zugeständnissen bereit wären, sei der richtige Zeitpunkt für eine diplomatische Mission in Moskau gekommen. Über den Besuch, den Anthony Eden in der sowjetischen Hauptstadt gemacht hatte und der ohne Erfolg blieb, machte Sikorski seinem Ärger offen Luft. Churchill versprach dem polnischen Ministerpräsidenten feierlich, daß »das Problem der zukünftigen Staatsgrenzen in Europa auf keinen Fall erörtert würde, bevor der Sieg nicht errungen wäre«<sup>8</sup>. Während der folgenden Wochen verstärkten die von den Sowjets kontrollierten Rundfunkstationen Propagandasendungen mit Ansprüchen auf Polens Ostgebiete, und General Sikorski begann einzusehen, daß die von Churchill mündlich vorgetragene Garantieverklärung möglicherweise nicht ausreichend sei<sup>9</sup>.

Dem amerikanischen Präsidenten gegenüber äußerte sich Churchill in der Tat bereits ganz anders. Am 7. März schlug er Roosevelt vor: »Die Grundsätze der Atlantik-Charta\* sollten nicht dahingehend ausgelegt werden, daß man Rußland die zu Beginn des deutschen Angriffs besetzten Grenzen verweigert.« Wie man weiß, waren die sowjetischen Grenzen um das Jahr 1940 vorgeschoben worden und umfaßten nicht nur die baltischen Staaten, sondern auch jene Hälfte Polens, die Hitler in seinem Pakt mit Stalin 1939 der Sowjetunion zugesprochen hatte. Am 9. März sandte

---

\* Laut der von Churchill und Roosevelt am 12. August 1941 unterzeichneten Atlantik-Charta wollten England und Amerika nicht nach territorialer oder anderer Expansion streben; sie wünschten außerdem »keine territorialen Veränderungen, die nicht mit den frei geäußerten Wünschen der betroffenen Völker in Einklang stehen«. Polen und auch die Sowjetunion traten nacheinander der Charta bei.

Churchill an Stalin folgendes Telegramm: »Ich habe Präsident Roosevelt eine Erklärung gesandt und ihn darin aufgefordert, unserer mit Ihnen unterzeichneten Abmachung bezüglich der russischen Grenzziehung am Ende des Krieges zuzustimmen.« Wider Erwarten verweigerte Roosevelt seine Zustimmung jedoch und informierte die Russen, er werde keinem Vertrag – sei es ein geheimer oder ein offener – über Grenzprobleme beitreten, ehe der Krieg beendet sei. Bis zum Frühjahr 1943 blieb er seinem Grundsatz treu.

Inzwischen waren Gerüchte über bevorstehende anglo-sowjetische Vereinbarungen zur polnischen Regierung gedrungen. Im Laufe einer Unterredung mit Churchill und Anthony Eden äußerte Sikorski seine Befürchtungen; allerdings kannte er damals die erst kurz vorher zwischen Churchill, Roosevelt und Stalin über dieses Problem ausgetauschten Noten noch nicht. Er protestierte gegen die eindeutig feindselige Haltung der Sowjetunion gegen Polen, eine Haltung, die sich trotz des großen Opfers, das sein Land gebracht habe, als es im Juli 1941 den Vertrag mit der UdSSR schloß, nicht geändert habe. Seinerzeit hätten die Polen den Mantel des Schweigens über das Unrecht gebreitet, das sie durch die russische Aggression, bei der die Russen noch mit Hitler gemeinsame Sache gemacht hätten, erdulden mußten.

Sikorski erfuhr bald, daß England ein Abkommen mit der Sowjetunion vorbereitete. Er betrachtete dieses Vorhaben als reinen Wahnsinn, solange man die Russen nicht zu angemessenen Gegenleistungen bewegen konnte, und wies darauf hin, daß er es nicht »auf sein Gewissen nehmen« könne, die Folgen eines britischen Einverständnisses mit den sowjetischen Territorialansprüchen zu akzeptieren. Diese Worte sollten keine Drohung sein – klar war aber nun, daß man möglichst umgehend die gegenseitigen Verpflichtungen festlegen mußte.

Winston Churchill hat später behauptet, seine persönliche Einschätzung der Sowjetunion wäre nur in unbedeutenden Punkten von der Meinung des Generals abgewichen. Er betonte allerdings, die Russen hätten als einzige Nation erfolgreich gegen die Deutschen gekämpft: »Sie hatten Millionen von deutschen Soldaten vernichtet, und zu dieser Zeit schien uns nicht der Sieg, sondern Tod oder Überleben der mit uns verbündeten Völker das wichtigste Kriegsziel. Hätte Rußland einen Vertrag

mit Deutschland geschlossen, wäre alles verloren gewesen. Bei einem Sieg würde die Sowjetunion über ihre Grenzen entschieden haben, ohne Großbritannien vorher zu konsultieren; bei einer Niederlage wäre das Abkommen bedeutungslos geworden.«

General Sikorski ließ keinen Zweifel daran, daß er sich bei einer tatsächlichen Verständigung der Engländer mit den Russen nicht länger in der Lage sähe, bestimmte Informationen weiter zurückzuhalten. Dieses Material sei bereits ausgearbeitet, auf seinen ausdrücklichen Befehl hin aber noch nicht veröffentlicht worden. Es »würde der Weltmeinung das wahre Gesicht der Russen und ihr brutales Machtstreben offenbaren«<sup>10</sup>. Churchill versprach nichts, wünschte Sikorski aber eine gute Reise – der polnische Ministerpräsident wollte einige Tage später nach Washington fliegen. Er drückte außerdem die Hoffnung aus, Sikorski möge mit seinen Bemühungen um Unterstützung in der polnischen Grenzfrage bei Roosevelt Erfolg haben. Wie sich in Washington zeigen sollte, bezog Roosevelt in dieser Angelegenheit eine weit festere Position als Churchill<sup>\*11</sup>: die Regierung der Vereinigten Staaten gab den Entschluß bekannt, auf keinen Fall von ihrem Prinzip abzuweichen, vor Kriegsende irgendwelche territorialen Fragen zu klären, während die britische Regierung durchblicken ließ, sie wolle auch weiterhin mit der UdSSR über Nachkriegsgrenzen verhandeln (Anthony Eden hatte allerdings dementiert, daß dies der eigentliche Sinn der Verhandlungen sei<sup>12</sup>).

Letzten Endes war es nur den zwingenden Einwänden Sikorskis zu verdanken, wenn man im anglo-sowjetischen Abkommen den Russen nicht noch größere territoriale Zugeständnisse machte. Der Vertrag wurde am 26. Mai 1942 unterzeichnet<sup>13</sup>. Gegen Ende August litt dann die Sowjetunion wieder einmal unter einer deutschen Offensive – wie von Sikorski vorausgesagt, richtete sich der Angriff gegen den Kaukasus. Einige Wochen lang hatte man in Moskau darauf verzichtet, die Ansprüche auf polnisches Gebiet zu wiederholen, und bei einer zu dieser Zeit stattfindenden Unterredung zwischen Sikorski und Churchill versprach der britische Premier, auf der Friedenskonferenz nach Ende des Krieges

---

\* In einer Unterredung mit Sikorski am 31. Januar 1942 hatte Winston Churchill u. a. geäußert, Großbritannien fürchte den Kommunismus nicht: wenn Europa den Kommunismus akzeptiere, würde Großbritannien sich ihm auch nicht entgegenstellen.

den polnischen Standpunkt zu unterstützen<sup>14</sup>. Damit schien die erste größere Krise um die polnischen Ostgrenzen zunächst einmal glücklich überstanden.

## 2

Nun, da die Grenzstreitigkeiten allem Anschein nach abgeflaut waren, wurde in den polnischen Exilkreisen Londons eine neue Sorge wach. Es ging nicht mehr um das Staatsgebiet, sondern um die polnische Bevölkerung selbst: nach der Besetzung Ostpolens durch die Rote Armee im Jahre 1939 hatten die Russen mehr als eine Million Polen in das Innere der Sowjetunion verschleppt; Zehntausende von Offizieren und Mannschaften der früheren polnischen Armee waren in verschiedenen russischen Kriegsgefangenenlagern interniert worden. Mit Unterzeichnung des polnisch-sowjetischen Vertrages hatte man den Polen 1941 zugestanden, unter General Wladyslaw Anders auf sowjetischem Boden eine kleine Armee aufzustellen, und Sikorski hatte vor, sie bis auf mehrere Divisionen auszubauen. Weiterhin sollte den Polen gestattet werden, für das Wohl ihrer deportierten Landsleute zu sorgen; der Aufenthaltsort war nur bei ungefähr 400.000 von ihnen mit einiger Sicherheit festzustellen. Im Laufe des Jahres 1942 gerieten die Polen in London immer stärker in Sorge, und ihre dunklen Ahnungen schienen sich zu bestätigen. Im Januar hatte der polnische Außenminister den bei seiner Regierung akkreditierten russischen Botschafter, Alexander Bogomolow, informiert, nicht weniger als 12 Generäle, 94 Obersten, 263 Hauptleute und rund 7.800 weitere Offiziere seien bis jetzt noch nicht freigelassen worden. Sie befanden sich in den drei russischen Kriegsgefangenenlagern von Kozielsk, Starobielsk und Ostachkow<sup>15</sup>. Erst zwei Monate später antwortete Bogomolow, entsprechend den Vereinbarungen von 1941 seien auch diese Gefangenen freigelassen worden – die Polen müssten sich nun selbst bemühen, ihren derzeitigen Aufenthaltsort ausfindig zu machen<sup>16</sup>. Man benötigte die Offiziere dringend für die Aufstellung der polnischen Armee in der Sowjetunion, doch jeder weitere Versuch der Polen, sich über die angebliche Freilassung Gewißheit zu verschaffen, schlug fehl. Die Russen waren in

dieser Frage nicht zur Zusammenarbeit bereit.

Anfang April 1940 hatte man zuletzt Nachricht über die gefangenen Offiziere erhalten: sowjetische Behörden begannen damals, die Gefangenen aus den drei Lagern in Abständen von wenigen Tagen truppweise nach unbekanntem Zielorten im Gebiet von Smolensk zu deportieren<sup>17</sup>. Danach waren die bisher vereinzelt eingetroffenen Briefe dieser polnischen Kriegsgefangenen ganz ausgeblieben, und man hatte nichts mehr von ihnen gehört.

Wer die letzten Eintragungen im erhaltenen Tagebuch eines der polnischen Internierten aufmerksam verfolgt, ahnt die Wahrheit über das tragische Schicksal der Männer, die so tapfer gekämpft hatten, als ihre Heimat von den Armeen Hitlers und Stalins überrannt worden war. Der polnische Major Adam Solski beschreibt in seinem Tagebuch, was ihm und seinen gefangenen Kameraden widerfuhr, nachdem der Trupp am 7. April 1940 das Lager Kozielsk verlassen hatte:

Sonntag, 7. April 1940: ... Nachdem man uns um 14.45 Uhr gesammelt hatte, verließen wir Mauern und Drahtverhaue des Lagers Kozielsk (Gorki lebte einmal in diesem Ort). Um 16.55 Uhr (nach polnischer Zeit 14.55 Uhr) wurden wir auf einem Nebengleis in Kozielsk in Gefangenenwaggons verfrachtet. Man behauptet, in der Sowjetunion bestünden 50 Prozent der Personenzüge aus Gefangenenwaggons. Mit mir kommen Josef Kutyba, Hauptmann Paul Szyfter, einige Majore, Oberstleutnant und Hauptleute – im ganzen zwölf Mann. Der Platz reicht höchstens für sieben Personen.

8. April 1940: Nachts um 3 Uhr Abfahrt vom Bahnhof Kozielsk, westwärts, um 9.30 Eintreffen im Bahnhof Jelnia; seit 12 Uhr stehen wir auf einem Nebengleis in Smolensk.

9. April 1940: Man weckt uns kurz vor 5 Uhr und trifft Vorbereitungen für die Abfahrt. Wir sollen mit Lastwagen irgendwohin transportiert werden. Was dann?

Seit der Morgendämmerung hat der Tag einen außergewöhnlichen Verlauf genommen. Abfahrt in zellenähnlichen Abteilen (fürchterlich) in Gefangenentransportwagen. Irgendwo in einen Wald gefahren, zu einem landhausähnlichen Gebäude. Hier eine Sonderdurchsuchung. Ich wurde meine Uhr los, die 6.30 (8.30) anzeigte, man fragte mich nach meinem Ehering. Rubel, Gürtel und Taschenmesser weggenommen<sup>18</sup>.

Soweit der letzte Eintrag des polnischen Majors: bei dem von ihm erwähnten »Wald« handelt es sich um den Wald von Katyn – die ganze Welt weiß inzwischen, was sich dort zutrug.

Mehr als zwei Jahre waren seitdem vergangen. Im Winter 1942 erlitten die Deutschen vor Stalingrad ihre erste große Niederlage; Ansehen und Macht der Sowjetunion hatten einen Höhepunkt erreicht. Am 16. Januar 1943 brach dann der wirkliche Sturm über Polen los, und dieses Mal leugnete man nicht, daß die Initiative von Moskau ausging. Die sowjetische Regierung nützte Churchills vorübergehende Abwesenheit von England aus – er befand sich zu dieser Zeit in Nordafrika – und sandte an die Polnische Botschaft eine Note mit der Ankündigung, daß man künftig alle Bewohner des von der UdSSR 1939 annektierten Teils von Polen als sowjetische Bürger betrachten werde, ob sie nun polnischer Herkunft seien oder nicht<sup>19</sup>. Polnische Nachforschungen über das Schicksal der nach der sowjetischen Invasion 1939 deportierten Polen – es waren ein bis zwei Millionen – wurden mit der Bemerkung zurückgewiesen, die Regierung eines fremden Staates habe nicht das Recht, sich über »sowjetische Bürger« zu informieren. Dieser Trick funktionierte allerdings nur einmal: als man kurz darauf auf russischem Boden die ersten Massengräber mit Tausenden von polnischen Offizieren entdeckte, konnten die Sowjets unmöglich behaupten, diese Offiziere seien posthum ebenfalls russische Bürger geworden . . .

General Sikorski wies auch weiterhin sämtliche Territorialansprüche der Sowjets mit Entschiedenheit zurück. In einer Rede vor dem Nationalen Ministerrat erklärte er am 4. Februar in London: »Allein die Grundsätze der Atlantik-Charta und der Vertrag von Riga sind bei der Festsetzung der polnischen Ostgrenze gültig.« Vier Tage später veröffentlichte *Dziennik Polski*, eine der in London erscheinenden polnischen Exilzeitungen, eine neue Erklärung des Generals: »Wir sind der festen Überzeugung, daß sich die Zusammenarbeit zwischen Polen und Rußland in Übereinstimmung mit der sowohl von der UdSSR als auch von Polen unterzeichneten Atlantik-Charta vollziehen wird. Nach meiner Unterhaltung mit Stalin war ich überzeugt, auch er wünsche ein großes und starkes Polen. Mit mir hofft die gesamte polnische Nation, daß sich diese Haltung Rußlands nicht ändern möge.«

Im Februar 1943 schrieb der ehemalige westukrainische (also polnische) Politiker Alexander Kornejtsdiuk jedoch einen Artikel im amtlichen kommunistischen Parteiorgan *Prawda*, in dem zum erstenmal die russischen Ansprüche auf Ostpolen unverblümt konstatiert wurden. Als die Sowjetische Botschaft in Washington den Artikel in Broschürenform verbreiten ließ, konnte die polnische Regierung in London diese Provokation nicht länger ignorieren. Sie veröffentlichte einen offenen Bericht mit der Erklärung, man betrachte allein die Grenzen vom 1. September 1939 als gültig; das entsprach auch den Grundsätzen der Atlantik-Charta. Am folgenden Tag bekräftigte der polnische Nationalrat die Erklärung durch eine weitere Deklaration: der Status quo könne in keiner Weise durch »einseitiges und illegales Vorgehen einer der beteiligten Seiten« geändert werden, ob es nun um polnisches Staatsgebiet oder um polnische Bürger gehe. Außerdem dürfe es keine Rolle spielen, ob die polnischen Bürger sich innerhalb oder außerhalb ihres souveränen Staatsgebiets befänden<sup>20</sup>.

Abermals wurden sich die Polen bewußt, daß die Alliierten nun nicht mehr zögern durften, Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In Washington deutete der polnische Botschafter Präsident Roosevelt gegenüber an, auch für die Vereinigten Staaten sei eine eindeutige Stellungnahme von lebenswichtigem Interesse. Ihre Regierung solle kein einseitiges Vorgehen irgendeines Staates gegen eine andere Nation in diesem Krieg anerkennen. In London versuchte der polnische Außenminister Graf Raczynski, seinen britischen Kollegen Anthony Eden zu einer ähnlichen Deklaration zu veranlassen. Hatte jener nicht Sikorski im Juli 1941 persönlich versichert, »die Regierung Ihrer Majestät erkennt keine von den seit August 1939 in Polen vorgenommenen territorialen Veränderungen an«? Raczynski wies Eden auf die große »Aufregung« hin, die sowohl unter den Polen in Großbritannien als auch unter ihren Landsleuten im Nahen Osten über die russischen Provokationen herrsche. Er erwähnte außerdem die betont zurückhaltende Reaktion seiner eigenen Regierung – General Sikorski plane, wohl wegen der dort herrschenden Unruhe, lediglich eine Inspektionsreise zu den polnischen Truppen im Nahen Osten<sup>21</sup>. Die polnischen Vorschläge konnten jedoch weder Washington noch London zu tatsächlichen Schritten veranlassen.

Am 1. März 1943 erklärte die sowjetische Nachrichtenagentur TASS in

aller Breite, es müsse nun überall klar sein, daß die polnische Regierung in London »historische Rechte« des ukrainischen und weißrussischen Volkes auf Wiedervereinigung mit den russischen »Blutsbrüdern«<sup>22</sup> mißachte. Nach dem weiteren Wortlaut der Erklärung hatte sogar der wohlbekannteste britische Minister Lord Curzon »trotz seiner Feindschaft gegen die Sowjetunion« anerkannt, Polen habe kein Recht auf Beanspruchung der früheren ukrainischen und weißrussischen Territorien\*. Die polnische Regierung bezeichnete die TASS-Erklärung rundweg als absurd. Immer noch betonte sie ihre Bereitschaft, auf der Basis freundschaftlicher Beziehungen gegenseitiges Einvernehmen zu erreichen<sup>23</sup>. Die Russen reagierten auf ihre Weise undernannteneinige Tage später den ukrainischen Kommunisten Kornejtschuk zum stellvertretenden Volkskommissar für auswärtige Angelegenheiten.

Noch einmal wurde der britische Außenminister zum Mann der Stunde. Als er den Atlantik überquerte, um das polnische Problem mit seinen amerikanischen Gesprächspartnern zu erörtern, konzentrierte sich die Hoffnung aller Polen auf ihn. Sein Vorgehen schien jedoch vollkommen unerklärlich. Schon vor Beginn seiner Reise mußte er wissen, daß am 30. Juli 1941 zwischen Polen und der Sowjetunion wieder diplomatische Beziehungen aufgenommen worden waren; auch die Bedeutung der polnischen Grenzfrage hätte ihm klar sein sollen. Er war instruiert worden, dieses Problem nicht zu einem erdrückenden Gewicht auf Großbritanniens Schultern anwachsen zu lassen, und hatte bei der Gelegenheit vor dem Unterhaus versichert, in den zwischen ihm und General Sikorski ausgetauschten Noten sei von Garantieerklärungen in der Grenzfrage nicht die Rede gewesen.

Sicher jedoch – so hatte ein Unterhausmitglied der Labour Party insistiert – seien die bereits vorher getroffenen Zusagen an Polen noch gültig? »Es gibt, wie ich sagte, keinerlei Grenzgarantien« lautete die scharfe Erwiderung Edens<sup>24</sup>. Das ließ sich allerdings ebensowenig bestreiten: hatte doch Iwan Maiski, russischer Botschafter in London, Eden noch einige Tage vor dessen Abreise nachdrücklich darauf hingewiesen, die Sowjets wünschten eine nur geringfügig modifizierte Curzon-Linie als Nachkriegs-

---

\* Zu diesem Zeitpunkt hatten die Sowjets die Curzon-Linie abgelehnt (s. Fußnote S. 8).

grenze mit Polen . . .

In Washington argumentierte Eden bezeichnenderweise, Polen sei ganz und gar nicht die unterdrückte Nation, deretwegen Frankreich und Großbritannien 1939 den Krieg erklärt hatten, sondern die eigentlich nach Expansion strebende Macht in Mitteleuropa. So gelang es ihm, die Amerikaner argwöhnisch zu machen. Mit sieben Millionen zugewanderter Polen gehörten die USA zu den potentiell einflußreichsten Verbündeten Sikorskis<sup>25</sup>. Weshalb Eden die polnischen Ziele derartig verfälscht darstellte, wird wohl nicht mehr zu ergründen sein. Vielleicht glaubte er allen Ernstes, die sowjetischen Gebietsansprüche an Polen seien unbedeutend und könnten seitens der britischen Regierung durchaus anerkannt werden. Die Aufzeichnungen der von Vertretern der polnischen Regierung und höheren Beamten des britischen Außenministeriums geführten Gespräche zeigen die steigende polnische Besorgnis über den Druck, den die Sowjets auf Eden ausübten. Im Laufe dieser Unterredungen drangen die britischen Vertreter bei den Polen darauf, wenigstens einen Teil der sowjetischen Ansprüche zu akzeptieren – jedoch ohne Erfolg<sup>26</sup>. Dabei erwähnten die Engländer allerdings nicht, daß praktisch bereits eine definitive Vereinbarung über die russische Forderung *existierte* und daß Anthony Eden in Washington den Amerikanern geraten hatte, diese Ansprüche ebenfalls zu unterstützen.

Eden wies Roosevelt – zu Recht oder zu Unrecht – auf die Behauptung der Polen hin, sie allein würden in Mitteleuropa vom Krieg profitieren, da bei Ende der Kampfhandlungen die Kräfte Deutschlands und auch der UdSSR erlahmt sein würden. Er berichtete sogar von »territorialen Bestrebungen« Polens und schilderte mit großer Ausführlichkeit, wie der polnische Ministerpräsident einen Kreuzer – den ihm die Engländer schenken wollten – unbedingt auf den Namen »Lwów« (Lemberg) hätte taufen wollen. Da es sich um eine Stadt handle, die die Sowjets um jeden Preis für sich beanspruchten, schien Sikorskis Handlungsweise für Eden eine unnötige Provokation zu sein\*. Die britische Regierung hatte sich geweigert, dem Wunsch zu entsprechen. Eden teilte Roosevelt außerdem mit, Polen wünsche die Annektion Ostpreußens; beide Regierungen

---

\* General Sikorski hatte in Lemberg studiert. Die Stadt gehört heute zur Sowjetunion.

kamen überein, ihnen dieses Gebiet zu überlassen. Der amerikanische Präsident wurde von seinem Gesprächspartner auch vor den ständigen Konspirationen Sikorskis mit den kleinen Balkanstaaten gewarnt: angeblich sollten diese Länder die polnischen Ambitionen unterstützen.

Den Sowjets war das Vorgehen Edens bekannt. Um es kurz zu sagen: Der britische Außenminister hat der polnischen Sache mehr geschadet als genützt<sup>27</sup>.

Beim Verlassen Washingtons hatte Eden vom besorgten Roosevelt die private Zusicherung erhalten, daß er nicht die Absicht habe, sich auf einer eventuell stattfindenden Friedenskonferenz lange mit Polen und anderen kleinen Staaten aufzuhalten. Roosevelt äußerte – ebenfalls privat – seine Zustimmung zu sowjetischen Ansprüchen auf die Curzon-Linie und die baltischen Staaten; er war der Meinung, Polen würde durch Entschädigung in Form zusätzlicher Gebiete im Westen mehr gewinnen als verlieren. Vielleicht keimte im amerikanischen Präsidenten jedoch schon der von Eden gesäte Verdacht – Sikorski jedenfalls wußte nichts davon.

### 3

Anfang April 1943 näherten sich die polnisch-sowjetischen Beziehungen dem kritischen Tiefpunkt. Am 7. April verbreitete Radio Moskau einen Artikel, den zwei amerikanische Professoren polnischer Abstammung verfaßt hatten und in dem Sikorskis Regierung dringend ersucht wurde, »alle nur möglichen Maßnahmen zur Beendigung der von reaktionären polnischen Emigranten angezettelten antisowjetischen Intrigen zu treffen«<sup>28</sup>. Der Artikel, der von der sowjetischen Rundfunkstation natürlich gutgeheißen wurde, fuhr fort: »Mehr als zwei Millionen Polen verdanken ihr Leben der Tatsache, daß sie sich unter den Schutz der sowjetischen Justiz gestellt haben.«

Neutrale Beobachter in London berichteten über Anthony Edens Rückkehr aus Nordamerika und seinen anschließenden Bericht vor dem Parlament; sie hatten gesehen, wie er den polnischen Außenminister zu sich rief. Zur gleichen Zeit erfuhr man, daß Roosevelt den polnischen Botschafter in Washington ebenfalls um eine Unterredung ersucht hatte.

In der Öffentlichkeit herrschte völlige Unklarheit über den zukünftigen englischen Standpunkt in der Frage der polnischen Ostgrenze. Neutrale Korrespondenten stießen in Whitehall auf eine »Mauer des Schweigens«<sup>29</sup>, und daraus schloß man fälschlich, das Foreign Office plane, die Grenzfrage bis zum Ende des Krieges offenzulassen. Solche diplomatischen Praktiken waren zumindest anfechtbar – allen am Krieg nicht direkt Beteiligten war inzwischen nämlich klargeworden, daß die territorialen Forderungen der Russen von einem »zügellosten Imperialismus« diktiert waren,

Am 13. April 1943 schrieb Präsident Roosevelt einen Brief an General Sikorski und bat ihn, über die weitere Entwicklung der Lage auf dem laufenden gehalten zu werden; er betonte besonders seine Zufriedenheit über die Absicht des polnischen Ministerpräsidenten, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um »jeglichen Bruch der polnischen Beziehungen zur Sowjetunion« zu vermeiden<sup>30</sup>. Trotz Roosevelts vager Zusage, die Art möglicher Hilfsmaßnahmen sorgfältig überdenken zu wollen, enttäuschte der Brief den polnischen Politiker: er hatte von den Amerikanern in dem Sachverhalt, der ihm selbst so klar schien, eine eindeutige Stellungnahme erhofft.

Genau zu der Zeit, als die Besorgnis der Polen sich weiter steigerte, leitete das Propagandaministerium des Dr. Joseph Goebbels die, wie sich später zeigen sollte, erfolgreichste Kriegsoffensive der Deutschen ein. Anfang Februar hatten die deutschen Behörden im Wald von Katyn unweit von Smolensk seltsame Erdhügel entdeckt, auf denen junge Kiefern gepflanzt waren. Man stellte darunter Massengräber fest und legte sie frei, als die Frostperiode vorüber und der Boden wieder weicher war. Das erste Grab wurde am 29. März geöffnet. Es enthielt die Leichen von ungefähr 600 Offizieren der polnischen Armee. Bei einigen Toten, so bei Major Adam Solski, fand man Tagebücher sowie Briefe, die niemals zur Post gegeben waren. Die letzten Eintragungen stammten aus dem Zeitraum vom 6. bis zum 20. April 1940: damals, mehr als ein Jahr vor der deutschen Invasion, befand sich das Gebiet noch in russischer Hand<sup>31</sup>. In den folgenden Tagen wurden weitere Massengräber untersucht, und es war offensichtlich, daß hier nicht Hunderte, sondern Tausende von den Russen ermordeter polnischer Offiziere die letzte Ruhestätte gefunden hatten.

Am späten Abend des 13. April gab Radio Berlin der Welt den Fund

bekannt: »Man fand eine riesige, 28 Meter lange und 16 Meter breite Grube, die mit einer zwölf fachen Schicht von ungefähr 3.000 Leichen polnischer Offiziere angefüllt war. Sie trugen noch die vollständige Militäruniform, vielen von ihnen waren die Hände gefesselt worden, alle aber hatten im Nacken Wunden, die von Pistolenschüssen herrührten. Die Identifizierung der Toten wird keine großen Schwierigkeiten bereiten, da der Boden die Leichen gut konserviert hat und die Russen versäumten, die Ausweisdokumente ihrer Opfer zu entfernen. Es ist bereits bestätigt worden, daß sich ein General Smorawinski aus Lublin unter den Ermordeten befindet.«

Nach Schätzungen der Deutschen würde die Gesamtzahl der Opfer ungefähr 10.000 betragen; die Massengräber waren bereits von neutralen Pressekorrespondenten besichtigt worden<sup>32</sup>.

Am 15. April 1943, 11 Uhr, erörterte General Sikorski mit Mitgliedern seines Kabinetts die deutschen Berichte, die immer ausführlicher und mit größerem Nachdruck verbreitet wurden. Man beschloß, von der Sowjetischen Botschaft in London eine Erklärung zu fordern, einen vom Außen- und Informationsminister ausgearbeiteten Bericht durch das polnische Verteidigungsministerium zu veröffentlichen und mit der Bitte um detaillierte Untersuchungen an das Komitee des Internationalen Roten Kreuzes in Genf heranzutreten, das für Kriegsgefangenenprobleme zuständig war<sup>33</sup>.

Die Sowjetunion bestritt die deutschen Angaben und ließ nun ihrerseits mit vorgetäuschem Entsetzen verlauten, über das tragische Schicksal der ehemaligen polnischen Kriegsgefangenen, »die im Jahre 1941 westlich von Smolensk mit Bauarbeiten beschäftigt waren« und die nach dem sowjetischen Rückzug in jenem Sommer zusammen mit zahlreichen Russen in die Hände der Deutschen gefallen wären, könne jetzt kein Zweifel mehr bestehen<sup>34</sup>. Die polnischen Behörden schenkten der Moskauer Behauptung wenig Glauben: Warum hatten die Russen alle diese Details, welche ihnen doch lange bekannt gewesen sein mußten, nicht Sikorski oder seinen Beauftragten mitgeteilt, als diese sich wiederholt nach dein Schicksal der polnischen Offiziere erkundigt hatten<sup>35</sup>?

In einer solchen Situation hätte ein echter Diplomat seine wahren Gefühle hinter Phrasen verborgen. Sikorski aber war kein Diplomat im

eigentlichen Sinne, seine militärische Ausbildung sowie seine Rechtsschaffenheit als überzeugter Katholik veranlaßten ihn zu Äußerungen, deren Direktheit in den folgenden Tagen sowohl die britische als auch die amerikanische Regierung zur Verzweiflung trieb<sup>36</sup>. Am 15. April kam der polnische Ministerpräsident in Begleitung seines Außenministers und Unterstaatssekretär Cadogans vom Foreign Office zum Lunch in die Downing Street<sup>37</sup>. Bei diesem Treffen händigte Sikorski Winston Churchill eine Note aus, in der die deutschen Angaben über den Fund der Massengräber von Katyn detailliert aufgeführt waren<sup>38</sup>. Nach den Aufzeichnungen des Grafen Raczynski hatte Churchill damals zugegeben: »Leider Gottes sind die Angaben der Deutschen höchstwahrscheinlich wahr. Die Bolschewiken können sehr grausam sein.« Er hoffe jedoch, auch Sikorski würde einsehen, daß es nach den Erfordernissen der hohen Politik für das gemeinsame Ziel oft notwendig sei, solche delikatsten Angelegenheiten möglichst vorsichtig zu behandeln und auf keinen Fall zu weit zu gehen<sup>39</sup>. Churchill sagte dem polnischen General: »Wenn sie wirklich tot sind, können Sie sie durch keine Maßnahme wieder ins Leben zurückrufen<sup>38</sup>.«

Außerdem besprach man bei dieser Gelegenheit das Problem der polnischen Ostgrenze. Die von Anthony Eden in Washington unternommenen Schritte wurden den Polen weiter verheimlicht. Churchill äußerte die Bereitschaft, in einem geeigneten Moment dem polnischen Botschafter in Moskau helfen zu wollen, wenn das Problem der in der Sowjetunion zurückgebliebenen Familien polnischer Armeeinghöriger zur Sprache kommen sollte. Die Armee unter General Anders war inzwischen zum großen Teil aus Rußland in den Nahen Osten verlegt worden<sup>40</sup>. Sikorski wies auf den wachsenden Unwillen der polnischen Truppen über die Beharrlichkeit hin, mit der die Sowjets in ihrer Note vom 16. Januar auf der Gültigkeit der zwischen Moskau und Ribbentrop 1939 ausgehandelten Grenzziehung bestanden. Auch die russische Staatsbürgerschaft aller Personen, die sich im November 1939 östlich dieser Linie befunden hatten, war in der betreffenden Note abermals betont worden. Wiederum zeigte der polnische Ministerpräsident die Bereitschaft, teilweise nachzugeben, und sei es auch nur, um die Fiktion einer Solidarität der Alliierten zu wahren. Natürlich hätte er vorgezogen, die Sowjets zur Zurücknahme der gesamten infamen Note vom 16. Januar zu

veranlassen, gab sich aber damit zufrieden, einen russischen Vorschlag über die Evakuierung einer möglichst großen Zahl von Familienangehörigen polnischer Soldaten und Offiziere zu akzeptieren. In der Grenzfrage blieb er allerdings weiter hart.

Bereits am nächsten Tag zeigte sich, daß Sikorski die britischen Mahnungen zur Vorsicht und Zurückhaltung nicht befolgen wollte. Am Abend des 16. April übergab das Nationale Polnische Verteidigungsministerium den Nachrichtenagenturen ein ausführliches Kommuniqué, über dessen Wortlaut sich die Polen am Tag zuvor geeinigt hatten<sup>41</sup>. Moskau wurde in aller Offenheit aufgefordert, die Wahrheit über die vermißten polnischen Offiziere preiszugeben, während man das Internationale Rote Kreuz ersuchte, eine offizielle und neutrale Untersuchung des Massenmordes von Katyn einzuleiten. Die Polen hatten diesen außerordentlichen Schritt ohne vorherige Konsultationen mit den Regierungen in Washington und London unternommen – Briten und Amerikaner konnten nur noch voll Schrecken zusehen, wie die Dinge ihren unvermeidlichen Lauf nahmen. Drexel Biddle, der amerikanische Botschafter bei der Sikorski-Regierung, sandte ein Telegramm an den amerikanischen Außenminister Cordell Hull: »Sikorski behauptet, die bis jetzt vorgebrachten Behauptungen der Deutschen über diese ›grausige Geschichte‹ bestätigten unglücklicherweise Informationen, die ihm durch Kanäle des polnischen Geheimdienstes zugeleitet worden seien<sup>42</sup>.« England sowie Amerika zeigten trotz allem nicht einmal vorübergehend die Bereitschaft, das Verlangen der Polen zu unterstützen. Das hätte der Exilregierung eine Warnung sein sollen: man hatte in ihrer Angelegenheit bereits diplomatische Schritte unternommen, von denen sie selbst noch nichts wußte.

Das Kommuniqué der Polen enthielt detailliertes Material, das die Annahme, ihre Offiziere seien von den Sowjets umgebracht worden, bekräftigte. Während der Invasion Polens im September 1939 hatten die Russen mehr als 180.000 polnische Staatsangehörige gefangengenommen. Darunter befanden sich 10.000 Offiziere, die man in Lagern bei Smolensk, Charkow und Kalinin internierte. Nach Unterzeichnung des polnisch-sowjetischen Vertrages von 1941 war nur ein kleiner Teil der Offiziere – weniger als 400 – aus einem weit entfernten Kriegsgefangenenlager zurück-

gekommen. Das war alles. Aus den drei Hauptlagern wurden noch 8.300 Offiziere vermißt, außerdem 7.600 Unteroffiziere, andere Dienstgrade sowie Angehörige der polnischen Intelligenz. Man hatte diese Personen nie mehr gesehen, und nun nannte die Entdeckung der Deutschen der ganzen Welt den Grund. Mit Bitternis riefen die Polen der Öffentlichkeit ins Gedächtnis, wie oft\* sie schriftlich oder mündlich Erkundigungen über das Schicksal ihrer Landsleute eingeholt hatten. General Sikorski informierte in London akkreditierte Diplomaten nun privat, daß er schon während seiner Unterredung mit Stalin im Dezember 1941 wegen der »deutlichen Ausweichmanöver« des Sowjetführers den bestimmten Eindruck gewonnen habe, die polnischen Offiziere hätten ein furchtbares Schicksal erlitten<sup>43</sup>.

»Wir haben uns an die Lügen der deutschen Propaganda gewöhnt und verstehen durchaus, warum sie ihre letzten Enthüllungen veröffentlicht haben«, fuhr die polnische Verlautbarung fort. »Da die Informationen über die Entdeckung von Tausenden ermordeter polnischer Offiziere bei Smolensk jedoch äußerst reichhaltig und detailliert sind und man kategorisch erklärt hat, sie seien im Frühjahr 1940 von den Sowjets umgebracht worden, erhebt sich die Notwendigkeit, die entdeckten Massengräber von einer dafür zuständigen internationalen Körperschaft wie dem Roten Kreuz untersuchen und alle Behauptungen auf ihre Richtigkeit prüfen zu lassen.« Die Regierung Sikorski hatte aus diesen Gründen das Internationale Rote Kreuz aufgefordert, eine Delegation zur Untersuchung des Massenmordes zu entsenden.

In Berlin erkannte Goebbels sofort, daß die ganze Angelegenheit damit eine sensationelle Wende genommen hatte. Er setzte sich umgehend mit Hitler in Verbindung, der seinem Plan zustimmte: die Deutschen sollten das Internationale Rote Kreuz ebenfalls ersuchen, bei der Identifizierung der Leichen mitzuarbeiten. »Damit ist meiner Ansicht nach eine Angelegenheit ins Rollen gekommen, über deren Auswirkungen wir uns vorläufig noch kein Bild machen können«, vertraute Goebbels in jener Nacht seinem Tagebuch an<sup>44</sup>.

---

\* Im Oktober, November und Dezember 1941, im Januar, März und Mai 1942 und später zu wiederholten Malen.

Am folgenden Tag trugen die Deutschen ihr Anliegen offiziell vor<sup>45</sup>. Innerhalb der polnischen Regierung wurde man sofort unruhig und mußte erkennen, offensichtlich in eine Falle der Deutschen getappt zu sein. Die Polen beeilten sich, in London ein weiteres Kommuniqué zu veröffentlichen. Hierin wurde den Deutschen das Recht abgesprochen, aus der Angelegenheit Katyn irgendeinen Nutzen in eigener Sache zu ziehen. Die Verlautbarung lenkte erneut die allgemeine Aufmerksamkeit auf die deutschen Massenvernichtungen von Polen in den Lagern Maidanek und Treblinka und fügte das pathetische Verbot hinzu, politisches Kapital aus den großen Opfern der polnischen Nation zu schlagen<sup>46</sup>. Es war aber zu spät: in der *Prawda* wurde die Integrität der Londoner Polen unter Beschuß genommen, und man bezeichnete sie als »Hitlers politische Alliierte«. Ein Leitartikel forderte alle »rechtschaffenen« Polen auf, sich von »jenen« Polen abzuwenden, die so beflissen mit den Henkern ihrer eigenen Landsleute kollaborierten<sup>47</sup>. Um jeden noch bleibenden Zweifel aus dem Weg zu räumen, meldete TASS am 21. April, daß der *Prawda*-Leitartikel voll und ganz die Ansichten der Sowjetregierung wiedergäbe<sup>48</sup>.

Am gleichen Tag schrieb Generalissimus Stalin an Winston Churchill sowie an Roosevelt und protestierte über die Art und Weise, mit der Sikorski und dessen Nachrichtenorgane die »Verleumdungskampagne« der Nationalsozialisten aufgegriffen und verbreitet hätten. Stalin fügte hinzu: »Die Tatsache, daß in der deutschen und der polnischen Presse diese Kampagne gegen die Sowjetunion zur gleichen Zeit aufgenommen wurde und in einer ganz ähnlichen Richtung weitergeführt wird, läßt keinen Zweifel mehr daran, daß zwischen Hitler, dem Feind der Alliierten, und der Sikorski-Regierung Kontakte bestehen und sie die Kampagne in betrügerischem Einvernehmen führen<sup>49</sup>.« Vergebens protestierte Sikorski: die Deutschen hätten lediglich seine Initiative kopiert, als sie ein Ersuchen an Genf richteten, und er könne daher nicht verantwortlich gemacht werden. Das Drama näherte sich seinem Ende. Sowohl Churchill als auch Roosevelt schienen bereit, aus Rücksicht auf die notwendige Solidarität der West-Ost-Alliierten die polnische Regierung im Stich zu lassen.

Am 22. April traf in London die Nachricht aus Warschau ein, auch die dortige Behörde des Roten Kreuzes habe das Internationale Rote Kreuz angerufen, den Massenmord zu untersuchen. Im Warschauer Ersuchen

hieß es: »Auf Grund der Untersuchung von ungefähr drei Prozent exhumierten Leichen läßt sich feststellen, daß diese Offiziere durch Genickschuß ermordet worden sind. Aus der typischen Gleichförmigkeit der Wunden kann auf eine Hinrichtung durch fachlich geschulte Henker geschlossen werden . . . Aus den bei den Leichen vorgefundenen Papieren und Urkunden muß geschlossen werden, daß der Mord ungefähr in den Monaten März bis April 1940 stattgefunden hat\*<sup>50</sup>.« Obgleich sich eine Flut von Beweismaterial gegen die Sowjetunion richtete, hatte Churchill nach Überbringung eines Stalinschen Telegramms durch den russischen Botschafter Maiski am 23. April nichts anderes zu tun, als schon am folgenden Tag dem sowjetischen Diktator zu versichern: »Wir werden uns mit Bestimmtheit gegen jede ›Untersuchung‹ wenden, die auf irgendeinem unter deutscher Herrschaft befindlichen Territorium durch das Internationale Rote Kreuz oder andere Körperschaften vorgenommen werden sollte. Derartige Untersuchungen wären Schwindel, da die Ergebnisse durch Terrorakte bestimmt würden.« Er hoffe, die Sowjets würden ihre Drohung, die diplomatischen Beziehungen mit den Polen »aufzuheben«, noch einmal überdenken<sup>51</sup>. Ober Sikorski sagte er in diesem Telegramm: »Seine Position ist äußerst delikater. Er ist weit davon entfernt, prodeutsch oder mit den Deutschen verbündet zu sein, es besteht aber die Gefahr, daß er von denjenigen Landsleuten gestürzt wird, nach deren Meinung er nicht standhaft genug gegen die Sowjets vorgegangen ist. Sollte er gehen, würden wir nur jemanden bekommen, der schlimmer ist.«

Eden berichtete General Sikorski, die sowjetische Regierung drohe mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen. Er übte jeden nur möglichen Druck auf den polnischen Ministerpräsidenten aus, sein Ersuchen an das Internationale Rote Kreuz zurückzuziehen, und forderte Sikorski entsprechend der von Churchill erteilten Weisung auf, unter keinen Umständen mit den Deutschen in Verbindung zu treten. Natürlich hatte Sikorski niemals solche Absichten gehabt. Er gab Eden die Antwort, er sei nicht in der Lage, die englischen Vorschläge hinsichtlich einer Annullierung des Ersuchens an Genf zu befolgen. Churchill könne jedoch Stalin

---

\* Berichte über den Massenmord von Katyn waren inzwischen in der britischen Presse nicht mehr erschienen.

wissen lassen, die Polen seien bereit, sich in ihren Exilzeitungen über die Frage der vermißten Offiziere »zu mäßigen«, wenn der sowjetische Staatschef es wünsche<sup>52</sup>.

In einem geheimen und persönlichen Telegramm konnte Churchill am 25. April Stalin informieren, daß »Sikorski auf Edens eindringliche Vorstellung hin bereit sei, nicht noch stärker auf eine Untersuchung des Roten Kreuzes zu drängen, und daß er die Repräsentanten des Roten Kreuzes in Bern dahingehend unterrichten würde«. Er sagte, er sei Überzeugt, daß zwischen General Sikorski und den Deutschen keinerlei Einvernehmen geherrscht habe, und er versprach Stalin, er selbst würde Möglichkeiten erwägen, wie man die polnischen Zeitungen in London – die im Moment eine eindeutig antisowjetische Haltung eingenommen hatten – »zur Ruhe bringen« könne<sup>\*53</sup>. In einem weiteren Telegramm an Stalin umschrieb er diese Publikationen am 30. April als »erbärmliche Schundblätter, die Sikorski hier angreifen«.

Alles in allem kann nicht behauptet werden, daß die Engländer in der Angelegenheit Katyn eine sehr feine Rolle gespielt hätten. Die größten Skeptiker Londons befanden sich ausgerechnet im Außenministerium. Monatelang herrschte hier die Ansicht, die deutsche Propaganda hätte den Massenmord von Katyn allein ausgebrütet. Das Foreign Office fuhr fort, ausländische Botschafter in London darauf hinzuweisen, wie seltsam es sei, daß die Deutschen erst jetzt die Massengräber entdeckt hätten – befanden sie sich doch schon seit längerer Zeit (Juli 1941) im Gebiet von Smolensk. Ebenso befremdlich fand man, daß die Toten angeblich immer noch mit Kennmarken und Papieren ausgerüstet seien<sup>54</sup>. Sir Archibald Clark Kerr, britischer Botschafter in Moskau, hatte dagegen diese Illusionen längst aufgegeben. Bereits jetzt ahnte er den hauptsächlichen Beweggrund der Sowjets, ihre diplomatischen Beziehungen zu den polnischen Repräsentanten in London zu unterbrechen – nämlich den Versuch, die eigene Schuld zu bemänteln<sup>55</sup>.

---

\* Die Technik, die die britischen Behörden im Krieg zur Unterdrückung lästiger Zeitungen anwandten, bestand im Widerruf der vom Versorgungsministerium erteilten Lizenz. Das passierte z. B. dem gaullistischen Blatt *La Marseillaise*; auch das Informationsministerium verweigerte die Erlaubnis einer weiteren Publikation dieses Organs. Eine Anzahl polnischer Zeitungen in London wurde im Herbst 1943, nach dem Tod Sikorskis, unterdrückt.

Die Anschuldigung der Sowjets, General Sikorski habe im Einvernehmen mit den Deutschen gehandelt, war an Niedertracht kaum noch zu überbieten. Sie verletzte den General um so mehr, als er ein Mann von Prinzipien, ein echter Liberaler war und es niemals fertiggebracht hätte, ähnliche Verleumdungen in die Welt zu setzen. Seine Ideale hatten ihn früher schon einmal gezwungen, ins politische Exil zu gehen. Damals konnte er sich nicht mit der seiner Ansicht nach antidemokratischen polnischen Regierung abfinden, die nach dem Staatsstreich Marschall Pilsudskis im Jahre 1926 an die Macht gekommen war<sup>56</sup>. Außerdem haßte er die Nationalsozialisten, ob sie nun eine Uniform trugen oder nicht, abgrundtief und gehörte auch zu den Befürwortern der RAF-Bombenangriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung. »Mögen deutsche Frauen und Kinder erleiden, was polnische Bürger in Warschau durchmachten«, äußerte er einmal vor einem amerikanischen Auditorium<sup>57</sup>.

Noch bevor die beiden Telegramme Churchills ihren Adressaten in Moskau erreichten, hatte das Internationale Rote Kreuz schon mitgeteilt, es wäre zu einer Untersuchung des Massenmordes von Katyn nur dann bereit, wenn alle betroffenen Parteien einschließlich der Sowjets darum ersuchen würden. Natürlich war auch in Genf klar, daß sich die Russen niemals an einem solchen Gesuch beteiligen würden<sup>58</sup>. Die Ankündigung des Roten Kreuzes wurde in den Moskauer Zeitungen nicht erwähnt, und die Sowjets machten keinerlei Anstalten, etwas zu unternehmen, obgleich sie noch kurz vorher behauptet hatten, die Deutschen seien für die Massaker verantwortlich<sup>59</sup>.

Das Internationale Rote Kreuz hatte eine elegante Lösung gefunden, um sich der Verantwortung zu entziehen – Genf verfügte immerhin über bessere Diplomaten als das Kabinett Sikorski. Die Untersuchung der Morde von Katyn wurde vom Roten Kreuz niemals durchgeführt<sup>60</sup>.

In einem unveröffentlichten Abschnitt seiner Tagebücher schreibt Goebbels: »Das Kernereignis der Ostertage ist natürlich der Konflikt Moskau-Sikorski. Es ist im Augenblick noch nicht auszudenken, was daraus früher oder später entstehen kann, Jedenfalls werden wir keine Gelegenheit versäumen, einen Keil in das Lager der Feindmächte zu treiben<sup>61</sup>.«

Winston Churchills spätere Stellungnahme zur Katyn-Affäre besteht in

einer unglückseligen und spitzfindigen Apologie<sup>62</sup>. Ungefähr im Jahre 1950 verfaßte er seine Memoiren und mußte spätestens damals eingesehen haben, daß es ein großer Irrtum gewesen war, die Polen im Jahre 1943 nicht unterstützt zu haben. Das gab er allerdings nicht zu, sondern wies auf die sowjetische Untersuchung des Massenmordes hin, wo – natürlich – die Schuld der Deutschen bewiesen worden war. Wie hätte er zugeben können, daß er Stalin schon als den Lügner und Mörder, der er war, durchschaut hatte, als er ihn noch als zuverlässigen Freund und Verbündeten akzeptierte?

Dann rollte der letzte kurze Akt des Dramas ab. Am Montag, dem 26. April 1943, rief der sowjetische Außenminister kurz nach Mitternacht den polnischen Botschafter in Moskau zu sich und verlas eine Note mit der Ankündigung, die sowjetische Regierung wolle ihre diplomatischen Beziehungen zur polnischen Regierung in London »unterbrechen«<sup>63</sup>. Neutrale Beobachter wußten sofort, daß nicht etwa Entrüstung über die geplante Katyn-Untersuchung, sondern die unbeugsame Haltung Sikorskis in der Frage der polnischen Ostgebiete die Sowjets zu dieser drastischen Maßnahme bewogen hatte. Schweizer Zeitungen meldeten, daß – während das britische Außenministerium den Schritt der Russen mit Schweigen überging – inoffiziell eingestanden worden wäre, der Abbruch der Beziehungen habe »ein Loch in die Einheitsfront der Vereinigten Nationen geschlagen, das so schnell wie möglich verdeckt und ausgefüllt werden müsse«<sup>64</sup>. Die Hauptsorge Großbritanniens sah so aus: »Wer 1939 in den Weltkrieg gezogen ist, um zu verhindern, daß Polen das Gebietsriemchen ›Korridor‹ verliere, muß sich wohl auch einige Mühe geben, um diesen Schützling davor zu bewahren, daß ihm 1943 die ganze Haut über die Ohren gezogen wird. Gibt man ihn preis, dann traut die nichtangelsächsische Welt der Atlantik-Charta so viel oder so wenig wie der ›Europäischen Ordnung‹ der Achse«<sup>65</sup>.

Diese Meinung wurde in den Basler Nachrichten, einer Zeitung, der man wirklich keine prodeutsche Einstellung nachsagen konnte, von einem Leitartikel vertreten, der auf die wahren russischen Motive für die Verschärfung der Kontroverse aufmerksam machte.

## 4

Die polnische Untergrundarmee war sowohl antisowjetisch als auch anti-deutsch. Ihren Angehörigen sagte man einen ganz spezifischen Humor, eine bittere Ironie nach, wie sie nur ein tapferes, aber seit langer Zeit unterdrücktes Volk hervorbringen konnte. Wenige Tage nach den deutschen Bekanntmachungen über die Massengräber von Katyn hatte die Untergrundarmee Tausende von Plakatanschlägen drucken und verbreiten lassen, deren sprachliche und stilistische Aufmachung den im Generalgouvernement Polen veröffentlichten Bekanntmachungen der nationalsozialistischen Besatzer vollkommen glich. Der in polnischer und deutscher Sprache abgefaßte Text lautet:

### **»Bekanntmachung Nr. 38 der Regierung des Generalgouvernements, Hauptabteilung Propaganda.**

Auf Anregung der Hauptabteilung Propaganda der Regierung des Generalgouvernements hat sich am 11. April ein Ausschuß der Repräsentanten der polnischen Bevölkerung nach Smolensk begeben, um sich an Ort und Stelle von der Brutalität der sowjetischen Polenmörder zu überzeugen. Dadurch soll die polnische Bevölkerung aufgeklärt werden, welches furchtbare Los ihrer harre, wenn es den Sowjets gelungen wäre, ins zeitweise von Deutschen besetzte polnische Gebiet einzudringen.«

Bis hier ähnelte die Bekanntmachung haargenau einer typischen Proklamation der Nationalsozialisten – dann jedoch tauchten neue, originellere Töne auf: »In Zusammenhang damit wird auf Anordnung der Regierung des Generalgouvernements in nächster Zeit ein analoger Ausflug nach dem Konzentrationslager in Auschwitz für ein Komitee aller im Generalgouvernement beheimateten Volksgruppen organisiert. Dieser Ausflug soll beweisen, wie humanitär im Vergleich zu den bolschewistischen Methoden die deutschen Einrichtungen sind, mit Hilfe derer die Massenliquidation der polnischen Bevölkerung durchgeführt wird. Die deutsche Wissenschaft hat hier Ungeheures für die europäische Kultur geleistet, denn anstatt eines grausigen primitiven Massenmordes der unbequemen Bevölkerung kann man in Auschwitz Gas- und Dampf-

kammern, elektrische Platten usw. sehen, mit deren Hilfe Tausende von Polen in kürzester Zeit auf eine Weise, die der Ehre des großen deutschen Volkes entspricht, vom Leben zum Tode befördert werden können. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß das Krematorium allein am Tage 3.000 Leichen einäschern kann. In den Sommermonaten sind weitere Ausflüge mit Sonderzügen nach den Konzentrationslagern in Mauthausen, Oranienburg, Dachau, Ravensbrück und andere vorgesehen<sup>66</sup>.«

Eine Abteilung der deutschen Abwehr aus Krakau kabelte am 20. April 1943 den Text dieses makabren Plakates nach Berlin. Admiral Canaris ließ Abschriften, die als »streng geheim« klassifiziert waren, herumgehen; auf keinen Fall durfte etwas davon an die Presse gelangen, da sonst der ganze Propagandaeffekt der Angelegenheit Katyn ins Gegenteil hätte umschlagen können.

Jetzt war der Triumph der deutschen Propaganda vollständig. Goebbels hielt die Nachricht vom Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Polen und der Sowjetunion einen Tag lang zurück, um zu überlegen, wie man sie am besten auswerten könnte, und gab sie erst am 28. April an die deutsche Presse weiter. »Man bewundert die außerordentliche List und Geschicklichkeit, mit der wir es verstanden haben, an dem Fall Katyn eine hochpolitische Frage aufzuhängen«, vertraute er seinem Tagebuch an<sup>67</sup>. Es war den Deutschen gelungen, die Sowjetunion in den Augen der Welt zu diskreditieren und für einen Augenblick die gespenstische Erscheinung eines bolschewistischen Ungeheuers zu beschwören, das über die westliche Zivilisation herfiel. Außerdem hatten sie General Sikorski wider dessen Willen zu einem Werkzeug umfunktioniert, mit dessen Hilfe sie unter Umständen einen Keil in die unheilige Allianz zwischen den westlichen Großmächten und der Sowjetunion treiben konnten. Nun war der polnische Ministerpräsident den Deutschen sein Gewicht in Gold wert – wenigstens solange er am Leben blieb. Konnten sie ihm da noch etwas Schlechtes wünschen?

Am 22. April schrieb der Reichsführer-SS Heinrich Himmler dem deutschen Außenminister Joachim Ribbentrop: »Zur Angelegenheit im Walde von Katyn kommt mir der Gedanke, ob wir nicht die Polen in eine scheußliche Lage versetzen würden, wenn wir Herrn Sikorski unter Zusicherung freien Geleites über Spanien einladen würden, mit einer von

ihm zu wählenden Begleitung nach Katyn zu fliegen, um sich von den Tatsachen selbst zu überzeugen. Es ist nur ein Gedanke von mir, der vielleicht nicht durchführbar ist. Ich wollte ihn Dir aber doch mitteilen<sup>68</sup>.«

In Wirklichkeit stammte die Idee nicht von Himmler selbst, sondern war eine Woche vorher von Reichsleiter Bohle, dem Leiter der Auslandsorganisation der Partei, vorgetragen worden. Nach Bohles Prophezeiung würden die feindlichen Regierungen Sikorski die Annahme dieser Einladung zwar untersagen, der Propagandaeffekt des Angebots wäre aber auf jeden Fall enorm, vor allem, da Sikorski auf alle seine Bitten, über den Verbleib der vermißten polnischen Kriegsgefangenen unterrichtet zu werden, vom Kreml nur schroffe Abfuhren erfahren hatte<sup>69</sup>.

Ribbentrop verwarf den Plan, obgleich er auch für ihn verlockende Aspekte bot. Er antwortete Himmler am 26. April: »Ich gebe zu, daß dieser Gedanke unter propagandistischen Gesichtspunkten zunächst etwas Verlockendes hat, jedoch sind die grundsätzlichen Gesichtspunkte für die Behandlung der polnischen Frage, die jedweden Kontakt mit dein Chef der polnischen Emigrantenregierung für uns zur Unmöglichkeit machen, doch so wichtig, daß sie nicht zugunsten einer im Augenblick vielleicht ganz verlockenden Propagandaaktion außer acht gelassen werden dürfen<sup>70</sup>.«

Auf die folgende Tatsache muß noch hingewiesen werden: in den Akten Himmlers und der SS befinden sich weitere Korrespondenzen über die Ergebnisse der Untersuchung, die von ausländischen und neutralen Gerichtssachverständigen durchgeführt wurde. Auch das anschließend, im Herbst 1943, von den Deutschen veröffentlichte Weißbuch wird des öfteren besprochen – in allen diesen Schriftstücken ist General Sikorski aber mit keinem Wort mehr erwähnt<sup>71</sup>.

»Einen Keil in das Lager der Feindmächte treiben« – diese Möglichkeit schwebte den Deutschen immer noch vor Augen. Goebbels kam das Gerücht zu Ohren, in Moskau würde eine kommunistische polnische Regierung gebildet: »Damit würde den angelsächsischen Mächten ein Faustschlag ins Gesicht versetzt«, schrieb er am 30. April. »Amüsant wirkt es, wenn wir in den Verdacht kommen werden, wir wollten in dem Augenblick, in dem die Sowjets eine sowjetisch-polnische Regierung aufstellen, unsererseits in Warschau eine aufstellen. Damit hätten wir dann

glücklich drei Regierungen, die nichts zu sagen haben . . .<sup>72</sup>«

Goebbels jedoch erkannte, daß die Briten gern die Deutschen in die ganze Querele hineingezogen hätten, und widerstand der Versuchung: »Wir haben die Dinge so weit vorgetrieben, daß sie sich von selbst weiterentwickeln werden.« Der Beweis für die Wirksamkeit ihrer Propagandamaßnahmen erreichte die Deutschen Anfang Mai, als sich zwei führende Vertreter der polnischen Emigrantengruppen in Frankreich – einer davon war früher polnischer Finanzminister gewesen – mit folgendem Angebot an die deutsche Botschaft in Paris wandten: sie wollten ein Nationales Komitee bilden, das bei der Aufstellung einer neuen Regierung in Polen mit den Deutschen kollaborieren sollte. So hatte Katyn dem polnischen Volk endlich noch einen »Quisling« beschert<sup>73</sup>. Das deutsche Außenministerium lehnte die Bildung eines polnischen Nationalkomitees ab. Ober den Propagandaeffekt von Katyn konnten nun allerdings nicht mehr die leisesten Zweifel bestehen<sup>74</sup>. Der schwedische Außenminister teilte einem italienischen Diplomaten in einer privaten Unterredung mit, die Entdeckung der Massengräber habe die öffentliche Meinung Amerikas außerordentlich beeindruckt, was sicherlich ernste politische Konsequenzen nach sich ziehen würde<sup>75</sup>. Natürlich übermittelte die deutsche Abwehr auch diese Nachricht pflichtschuldig an Ribbentrops Büro in Berlin.

## 5

Es ist kaum zu glauben, daß die Regierungen in Washington und London die wahren politischen Ziele der Sowjets – bedingungsloses Einverständnis mit den sowjetischen Gebietsforderungen in Polen und den baltischen Ländern – immer noch nicht erkannten. Sie meinten nach wie vor, die russischen Querelen mit General Sikorski seien im Grunde nur eine vorübergehende Verstimmung wegen der Katyn-Affäre, und suchten Trost darin, daß die Russen von »Aufhebung«, nicht aber von »Abbruch« der Beziehungen zu Polen gesprochen hatten. Die wirklichen Absichten der Sowjets konnten inzwischen nicht mehr bezweifelt werden. Hätte es sich nur um eine momentane Verstimmung gehandelt, würden sie ihren bei

der polnischen Regierung akkreditierten Botschafter abberufen haben, anstatt die Beziehungen »aufzuheben«.

Die Neutralen erkannten die Sachlage besser. Wenn überhaupt eine Passage in der russischen Note besonders signifikant sei, dann die sowjetische Weigerung, mit »dieser« polnischen Regierung zusammenzuarbeiten<sup>76</sup>. Hatten die Sowjets die Bildung einer Alternativregierung in Moskau vorbereitet? Der amerikanische Botschafter in der Sowjetunion wies Washington eindringlich auf diese Gefahr hin<sup>77</sup>; zwei Wochen vorher hatte er bereits gemeldet, es seien verlässliche Anzeichen vorhanden, daß die Rote Armee ein 1,5 Millionen Mann starkes Spezialheer für die Okkupation neuer Territorien ausrüste<sup>78</sup>. Am 30. April unterrichtete Churchill Stalin über den Goebbelschen Verdacht, Moskau beabsichtige die Bildung einer eigenen polnischen Marionettenregierung, und er gab seinem russischen Partner warnend zu verstehen, Großbritannien sei auf keinen Fall bereit, eine solche Institution anzuerkennen<sup>79</sup>.

Während der folgenden vier Wochen erwogen die Regierungen in Washington und London Möglichkeiten zur Bildung einer gemäßigten, fügsameren polnischen Exilregierung in London, die den Sowjets zu weiterem Ärger keinen Anlaß mehr böte. Ihre höflichen Vorschläge stießen jedoch auf den festen Widerstand Sikorskis. Insbesondere weigerte er sich, Professor Kot, seinen Informationsminister, zu ersetzen; als früherer Botschafter in Moskau gehörte Kot zu den größten Gegnern einer Wiederannäherung an die Russen<sup>80</sup>.

Churchill, der immer noch nicht begriffen hatte, daß der eigentliche Grund der Krise in den sowjetischen Territorialforderungen lag, teilte Stalin mit, Sikorski sei »bei weitem der nützlichste Mann, den man zum Nutzen der gemeinsamen Sache finden könne«<sup>80</sup>. Am gleichen Tag tadelte er den sowjetischen Botschafter Maiski persönlich wegen einer Bemerkung über den »Emigrantencharakter« der Regierung Sikorski und unterstrich dabei, diese Regierungsform dürfe »nicht ohne ursächlichen Zusammenhang« mit der deutschsowjetischen Okkupation Polens im Jahre 1939 gesehen werden. Maiski wies schamlos darauf hin, daß Polen eine Nation mit nur 20 Millionen Einwohnern sei, die direkt an einen Staat mit 200 Millionen Bewohnern angrenze – diese Bemerkung hätte jeden Staatsmann erschauern lassen, der Drohungen gegenüber weniger empfänglich war als

Churchill<sup>81</sup>.

In der englischen Presse begann eine Kampagne gegen General Sikorski. *Times*, *Daily Telegraph*, *News Chronicle*, *Daily Express* und *Daily Mail* veröffentlichten Artikel, in denen der polnische Ministerpräsident mehr oder weniger unverblümt aufgefordert wurde, sein Kabinett entsprechend den Forderungen Moskaus umzubilden. Sikorski ließ sich dadurch nicht beeindrucken. Am 30. April insistierte Anthony Eden persönlich, er möge sich dem Verlangen der Sowjets beugen<sup>82</sup>, und ging dabei so weit, von Sikorski eine öffentliche Erklärung zu verlangen, in der das Ersuchen seiner Regierung an das Rote Kreuz, die Morde von Katyn offiziell zu untersuchen, zurückgezogen werden sollte. Gleichzeitig sollte der polnische Politiker die Verantwortung für das schreckliche Geschehen den Deutschen zuschieben. Sikorski antwortete, er würde so etwas niemals tun. In einer Rundfunksendung, die drei Tage später, am polnischen Nationalfeiertag, verbreitet wurde, sagte er düster: »Es gibt Grenzen der Nachgiebigkeit, die kein Angehöriger der polnischen Nation überschreiten wird<sup>83</sup>.« Gleichzeitig erklärte er in einem Schreiben an Präsident Roosevelt, er habe erkannt, daß sein Ersuchen an Genf in einigen Teilen der Welt auf Kritik stoßen könne. Da jedoch zahlreiche, in England und im Nahen Osten lebende Polen Familienmitglieder oder Kameraden hatten, die bei dem Massaker den Tod gefunden hätten, sei es unmöglich für ihn gewesen, die diesbezüglichen Nachrichten zu ignorieren<sup>84</sup>. Noch einmal bat er die Amerikaner um Unterstützung Polens – Roosevelt unternahm nichts und ließ mehr als einen Monat verstreichen, ehe er den Brief überhaupt beantwortete.

Am 4. Mai berichtete Stalin Churchill: »In der Gefolgschaft der polnischen Regierung befinden sich so zahlreiche Hitleranhänger und Sikorski ist derart hilflos und eingeschüchtert, daß es unsicher geworden ist, ob er der Sowjetunion gegenüber loyal bleiben kann, auch wenn er es wollte<sup>85</sup>.« Die Alliierten machten das Spiel der Russen auch weiterhin mit. Das Foreign Office und State Department wollten Sikorski allerdings nicht *zwingen*, ein prosovjedisches Regierungsmitglied in sein Kabinett aufzunehmen: der amerikanische Außenminister glaubte, dadurch würde ein »unglücklicher Präzedenzfall« geschaffen. Es sei auch nicht ratsam, so betonte der bei Sikorskis Regierung akkreditierte amerikanische Bot-

schafter, sich im gegenwärtigen Stadium des Krieges auf irgendwelche Verhandlungen über die zukünftigen Grenzen einzulassen<sup>86</sup>. Sowohl der britische als auch der amerikanische Botschafter gingen mit ihren Regierungen nicht konform. Sie betonten, es bestünden keinerlei Aussichten auf dauernden Erfolg, bevor nicht die »fundamentalen Ursachen« für den Abbruch der polnisch-sowjetischen Beziehungen, also die Grenzfrage und die Zusammensetzung der polnischen Regierung, geklärt seien<sup>87</sup>. Nach Ansicht ihrer Botschafter mußten die Alliierten vor allem versuchen, den polnischen Ministerpräsidenten zur Entfernung der Kabinettsmitglieder zu veranlassen, die jede Übereinkunft mit der Sowjetregierung unmöglich machten. Zumindest die Briten mußten aber inzwischen eingesehen haben, daß der General selbst das größte Hindernis eines polnisch-sowjetischen Einverständnisses war, solange die Ostgebiete Polens auf dem Spiel standen.

Die Sowjetunion wurde in ihren Forderungen immer eindeutiger, und mindestens einmal betonte sie ganz offen die Notwendigkeit, das gesamte Kabinett Sikorski durch eine Regierung zu ersetzen, die gegen die Sowjetunion freundlich gesinnt sei<sup>88</sup>. Auch Botschafter Maiski ließ Sikorski durch einen Mittelsmann wissen, er sei der Meinung, Professor Kot und andere antisowjetisch eingestellte Regierungsmitglieder müßten entfernt werden – Sikorski erwiderte auf demselben Wege mit einem bei ihm ungewohnten Anflug von Galgenhumor, wenn Molotow seinerseits durch einen weniger antipolnischen Mann abgelöst würde, sei er bereit, auf Maiskis Wunsch einzugehen<sup>89</sup>. Churchill telegrafierte an Stalin, daß er wie die Sowjets meine, die polnische Regierung müsse verbessert werden, und er fügte hinzu: »Ich glaube wie Sie, daß man Sikorski und einige andere auf jeden Fall behalten sollte<sup>90</sup>.« Am gleichen Tag informierte Eden Botschafter Maiski, der polnische Ministerpräsident habe die Absicht, in seiner Eigenschaft als polnischer Oberbefehlshaber eine Inspektionsreise zu seinen Truppen im Nahen Osten zu unternehmen; in diesem Augenblick wolle die britische Regierung nicht eine Umbildung der polnischen Regierung in London erzwingen. Er versicherte Maiski aber, daß man bald Änderungen vornehmen würde<sup>91</sup>.

Goebbels kommentierte: »Der sogenannte polnische Außenminister Raczynski gibt eine Erklärung ab, in der er die in der Sowjetunion noch

befindlichen Polen zurückverlangt. Sikorski ist etwas in den Hintergrund zurückgetreten, offenbar um die Sowjets nicht allzusehr zu reizen. Aber an der polnischen Politik hat sich im Grunde genommen nichts geändert.« Am nächsten Tag fuhr er fort: »Die Polen mosern immer weiter gegen die Sowjetunion. Man hat in keiner Weise den Eindruck, daß ein Ausgleich hier in absehbarer Zeit in Sicht wäre. Die Sikorski und Genossen zeigen keine Neigung, den Drohungen der Sowjets nachzugeben. Man wundert sich, daß sie eine so harte Haltung einnehmen können, und legt sich die Frage vor, wer sie denn eigentlich finanziert; denn die englische Regierung hat sicherlich an diesem Konflikt kein besonderes Interesse<sup>92</sup>.«

Sikorski traf Vorbereitungen, London in der letzten Maiwoche zu verlassen. Kurz vor der Abreise schrieb er Churchill, der soeben von einem kurzen Amerikaaufenthalt zurückgekehrt war, einen letzten Brief. Er fügte ein Dokument bei, das ihm aus dem okkupierten Polen zugeleitet worden war und aus dem hervorging, daß man in der Heimat mit seiner Politik vollkommen einverstanden sei. Der polnische Ministerpräsident äußerte den Wunsch, polnische Truppen sollten sich an der eventuell bald stattfindenden Invasion des Kontinents beteiligen. »Wie Sie wissen«, schloß er, »reise ich in Kürze in den Nahen Osten, um die dort befindlichen polnischen Truppen zu inspizieren. Ich habe aber das Gefühl, Ihnen noch vor meiner Abreise von ganzem Herzen zu den Reden, die Sie in Amerika gehalten haben, gratulieren zu müssen. Sicher wird Ihnen die Gewißheit Freude bereiten, daß alle Polen, ob sie nun in der Heimat kämpfen und leiden oder ob sie sich innerhalb der Grenzen des britischen Imperiums befinden, ein geradezu mystisches Vertrauen in Großbritannien und Ihre Führung setzen<sup>93</sup>.«

In diplomatischen Kreisen war man über die bevorstehende Abreise des Generals erleichtert. Es ließ sich nicht leugnen, daß sich die internationalen diplomatischen Querelen wieder einmal um Polen drehten; im Mittelpunkt dieser Streitigkeiten stand Sikorski, beharrlich und nicht bereit, seine Position preiszugeben oder auch nur zu modifizieren. Auch von optimistischen Staatsmännern der Alliierten war die sowjetische Politik seit 1941 mit Mißtrauen beobachtet worden, und jetzt endlich traten ihre Ziele deutlich zutage: die Sowjetunion wollte die baltischen Staaten, die Polen seit jeher der eigenen Interessensphäre zugerechnet hatte, und sie

wollte die Curzon-Linie. Kein Mitglied der polnischen Regierung, am wenigsten aber General Sikorski, hätte diese Grenze akzeptiert. Katyn war für die Russen nur ein Vorwand gewesen, um die Beziehungen zu den Londoner Polen zu unterbrechen und den Weg für eine Marionettenregierung in Nachkriegspolen vorzubereiten. Eine solche Regierung würde zweifellos alle Forderungen der Sowjets erfüllen. Die britische Regierung hatte bei den üblichen Beschwichtigungsmaßnahmen Zuflucht gesucht, konnte den Ambitionen der Russen dadurch aber kaum ernsthaft in den Weg treten: Appeasement-Politik, nicht mehr unverhüllt und erniedrigend wie im Jahre 1938, sondern Appeasement hinter verschlossenen Türen. Und die am meisten Betroffenen, die Polen selbst, kannten die Einzelheiten dieses Arrangements immer noch nicht!

Obgleich wir den unschätzbaren Vorteil haben, den Zeitraum von 1941 bis zum Ende des Frühjahrs 1943 aus der Rückschau überprüfen zu können, ist nicht leicht zu zeigen, zu welchem Zeitpunkt und auf welche Art und Weise die britische Regierung anders hätte vorgehen können. Sikorski hätte zu beweisen versucht, daß die Engländer den Sowjets in einem Augenblick, als die britische Position im Krieg vergleichsweise günstig war, unnötige Zugeständnisse gemacht hätten, ohne ausreichende Gegenleistungen zu fordern. 1943 dagegen, als die Situation genau umgekehrt war und das Kriegsglück sich der UdSSR zuzuwenden begann, hätten die Briten naiverweise geglaubt, auf der gleichen freundschaftlichen Basis weiterverhandeln zu können. Wahrscheinlich käme Sikorski damit der Wahrheit ziemlich nahe.

Auch muß der Historiker einen gewissen Grad von Nachsicht walten lassen: es wäre ungerecht, die britischen Minister, die an den geheimen Verhandlungen beteiligt waren, nur deshalb als Schurken zu bezeichnen, weil sie unter tragischen Umständen nicht in Übereinstimmung mit ihren früheren Prinzipien handelten. Eines ist allerdings nicht zu leugnen: Die tatsächlichen Aktionen der britischen Regierung ließen sich mit ihren mündlichen Beteuerungen zugunsten der Polen nicht vereinbaren.

## II. Sechs Wochen zu früh

Wäre General Sikorski bereits im Mai oder Juni 1943, auf dem Höhepunkt der Kontroverse zwischen westlichen Alliierten und der Sowjetunion, plötzlich gestorben – viele der scheinbar unlösbaren Probleme hätten sich dann von selbst erledigt. Aber der polnische Politiker lebte noch, und niemand konnte ihm die uneingeschränkte Führung der Exilregierung streitig machen. Alle im westlichen Ausland lebenden Polen, ganz gleich, was sie von seiner früheren liberalen Haltung der Sowjetunion gegenüber halten mochten, hatten eingesehen, daß sein Schicksal untrennbar mit dem Schicksal Polens verbunden war. Es gab keinen Politiker von ähnlichem internationalen Ansehen, der Sikorski hätte ersetzen können, und einem eventuellen Nachfolger wäre es kaum möglich gewesen, Rechte und Machtbefugnisse geltend zu machen, wie man sie Sikorski auf regulärem und legalen Wege zugestanden hatte.

Die Alliierten hätten die Ernennung eines anderen Regierungsoberhauptes dazu benutzen können, die Polen unauffällig zu einer Umbildung ihres Kabinetts zu zwingen und so die offensichtlich von den Russen geforderten prosowjetischen Elemente einzuschleusen. Auf diese Weise hätte man den Weg zu einem Ausgleich finden können, ohne das Gesicht zu verlieren.

Aber General Sikorski war nicht tot, ganz im Gegenteil. Die offene Bedrohung der polnischen Ostgebiete hatte ihm neue Kraft verliehen, als er seine Inspektionsreise in den Nahen Osten antrat. Für die Engländer, denen das polnische Problem am meisten auf der Seele lastete, bestand keinerlei sichere Aussicht, daß irgendein freundlicher Attentäter – ähnlich dem irregeleiteten Franzosen, der fünf Monate vorher Admiral Darlan getötet hatte – das Ableben dieses äußerst rührigen Polen beschleunigte. Die Deutschen brauchten ihn zur Fortführung ihres Propagandafeldzugs, für die Sowjets war er der Vorwand, auch weiterhin die polnische Regierung in London nicht anzuerkennen – zugleich aber waren beide, Deutsche und Russen, Sikorskis einzige wirkliche Widersacher. Allein die Möglichkeit, der polnische Politiker könne auf geheimnisvolle Weise plötzlich das Opfer eines Sabotageanschlags werden und von der Bildfläche verschwinden, während die Augen der gesamten Weltöffentlichkeit auf ihm ruhten,

muß die führenden Männer des Foreign Office damals unruhig gemacht haben.

Zwei polnische Minister hatten versucht, General Sikorski von seinem Reisevorhaben abzubringen, da sie fürchteten, er würde unter Umständen nicht mehr lebend nach Großbritannien zurückkehren: sowohl den polnischen als auch den britischen Behörden war gemeldet worden, die polnische Armee unter General Anders sei geradezu ein Treibhaus von Ressentiments gegen Sikorski, und zwar aufgrund seiner früheren, kompromißbereiten Haltung zur Sowjetunion<sup>94</sup>. Es bestand also durchaus die Gefahr, ein Fanatiker aus den Reihen der polnischen Truppen könne ihn niederschließen. Andere Politiker dagegen waren der Ansicht, Sikorski hätte weit mehr zu fürchten als seine Feinde unter den eigenen Landsleuten. Ein Offizier der Informationsabteilung des polnischen Verteidigungsministeriums, Stanislaw Strumph-Wojtkiewicz, berichtet, daß kurz vor der Abreise des polnischen Ministerpräsidenten ein Chiffrierbeamter aus dem britischen War Office empfahl, Sikorski solle unter keinen Umständen in den Nahen Osten reisen<sup>95</sup>. Der General ignorierte jedoch alle düsteren Vorzeichen und trat am 24. Mai 1943 seine Reise an.

Nach einer einstündigen Konferenz mit Anthony Eden im Foreign Office sowie einem Essen im Dorchester mit seinem Stellvertreter, Stanislaw Mikolajczyk, und vier Ministern seines Kabinetts – Kot, Kwapinski, Seyda und Popiel – wurde General Sikorski von einer kleinen Gruppe polnischer Politiker an den Bahnhof Paddington gebracht, wo er einen Zug zum Flugplatz des Transportkommandos der RAF in Lyneham bei Bristol nehmen sollte. Ursprünglich hatte man vor, vom Londoner Flugplatz Hendon aus nach Lyneham zu fliegen, der Plan war jedoch wegen ungünstiger Wetterbedingungen fallengelassen worden<sup>96</sup>.

Der polnische Verteidigungsminister, General Kukiel, begleitete die Gruppe. Kurz vor Abfahrt des Zuges klagte Sikorski über ein leichtes Unwohlsein; sein Herzleiden machte ihm öfters zu schaffen. Kukiel nahm die Tochter Sikorskis, Frau Zofia Lesniowska, beiseite und fragte, ob sie wisse, was zu tun sei, wenn solche Unpäßlichkeiten wiederholt aufträten; Frau Lesniowska erwiderte, sie sei gut vorbereitet – in ihrer Reiseapotheke führte sie Medikamente und Injektionsmaterial mit sich<sup>97</sup>. Um 16.12 Uhr verließ der Zug den Bahnhof Paddington, und die Reise, von der Sikorski

niemals zurückkehren sollte, begann.

Man verließ Lyneham mit einem Bomber amerikanischer Herkunft, einem »Liberator« der Consolidated Vultee Aircraft Corporation, San Diego. Die Maschine hatte die Registriernummer AL 523. Der Leser wird im weiteren Verlauf des Berichts mit dieser Nummer vertraut werden, da der polnische Ministerpräsident in derselben Maschine den Tod finden sollte<sup>98</sup>. Pilot des Flugzeugs war Edward Maks Prchal, ein außerordentlich erfahrener Fliegerhauptmann der tschechoslowakischen Luftwaffe.

Es war vollkommen dunkel, und der Regen fiel in Strömen, als das Flugzeug zehn Minuten nach Mitternacht von der Piste abhob und Richtung auf den Atlantik nahm, um die von den Deutschen besetzten europäischen Küsten zu vermeiden<sup>99</sup>. Als sich der Liberator der britischen Kronkolonie Gibraltar näherte, klarte das Wetter auf, und bei der Landung auf dem kurzen Landstreifen hinter dem Felsen von Gibraltar, am 25. Mai um 9.30 Uhr, schien die Sonne.

Der Militärgouverneur der Kolonie, General Mason-Macfarlane, und die höheren Offiziere der Festung erwarteten die Gäste auf dem Flughafen. Sikorski und seine Begleiter wurden zum Regierungsgebäude von Gibraltar, dem man den Spitznamen »Convent« verliehen hatte, gebracht, um dort ein Frühstück einzunehmen. Anschließend führte Sikorski Gespräche mit Vertretern der polnischen Mission<sup>100</sup>; er teilte ihnen mit, daß er in ungefähr sechs Wochen wieder Zwischenstation in Gibraltar machen und ihnen dann neue Instruktionen erteilen werde. Die Hauptaufgabe der polnischen Militärmission in Gibraltar bestand darin, die Evakuierung der polnischen Flüchtlinge aus Spanien und Nordafrika zu organisieren<sup>101</sup>.

Sikorski und der britische Gouverneur waren alte Freunde. Am Abend inspizierten sie eine Gruppe polnischer Offiziere und Mannschaften und vereinbarten mit der RAF den Weiterflug nach Kairo, der am folgenden Morgen stattfinden sollte.

Sikorskis Mitarbeiter in London erfuhren am 25. Mai um 18 Uhr, daß der General das erste Ziel seiner Reise wohlbehalten erreicht habe. Am nächsten Tag dann ereignete sich ein Vorfall, den man zumindest als düsteres Omen betrachten mußte. Sikorskis Minister hatten in ihren Londoner Büros während des ganzen Vormittags mit ängstlicher Spannung die Meldung von der sicheren Ankunft ihres Vorgesetzten in

Kairo erwartet. Einer von ihnen, Minister Karol Popiel, befand sich in seinen Räumen im polnischen Arbeitsministerium in der Clifton Street, London W. 1. Mikolajczyk hatte versprochen, ihn dort zu benachrichtigen, sobald er Genaueres wüßte. Das Telefon läutete, und als Popiel den Hörer abnahm, fragte ihn eine Stimme in gutem Polnisch: »Spreche ich mit Herrn Popiel?« Popiel bejahte, und die Stimme fuhr rasch fort: »Haben Sie schon die Neuigkeit gehört, Minister? Die Maschine General Sikorskis ist in Gibraltar abgestürzt, und alle Passagiere sind dabei umgekommen.« Zunächst nahm Popiel an, jemand wolle ihm einen dummen Streich spielen, und fragte ärgerlich: »Was für einen Unsinn reden Sie da . . . und wer sind Sie überhaupt?« Es kam jedoch keine Antwort mehr, der unbekannte Anrufer hängte ein. Popiel war überzeugt, das Opfer eines makabren Scherzes oder eines Einschüchterungsversuches gewesen zu sein, rief aber trotzdem bei Mikolajczyk an, um sich zu vergewissern, ob inzwischen die Nachricht von Sikorskis sicherer Ankunft in Kairo eingetroffen sei. Mikolajczyk teilte ihm mit, er und auch General Modelski, der stellvertretende Verteidigungsminister, hätten soeben ganz ähnliche Telefonanrufe erhalten. Besorgt setzte sich der stellvertretende Ministerpräsident mit den britischen Behörden in Verbindung; man versicherte ihm, General Sikorski habe Gibraltar ordnungsgemäß verlassen und befände sich zur Zeit auf dem Weiterflug nach Afrika<sup>102</sup>. In der Tat – dem Liberator war bis jetzt noch nichts zugestoßen. Erst sechs Wochen später sollten Sikorski und alle seine Begleiter bei dem Flugzeugunglück in Gibraltar ums Leben kommen.

## 1

Wer könnte in Gibraltar einen Sabotageanschlag auf ein Flugzeug der Alliierten verüben? Zunächst würde man unwillkürlich die deutsche Abwehr, den von Admiral Canaris geleiteten militärischen Nachrichtendienst, verdächtigen. General Erwin Lahousen befehligte die 2. Abteilung der Abwehr, eine Sabotageorganisation, die fast überall Helfer und Mittelsmänner hatte – ihre Saboteure wurden von U-Booten vor der amerikanischen Küste abgesetzt, landeten mit Fallschirmen in England,

während man die Briten durch Bombardements nahe gelegener Städte ablenkte, und wurden mit allen möglichen Mitteln und Tricks in feindliche Gebiete eingeschleust, um dort Kriegseinrichtungen zerstören und möglichst unentdeckt entkommen zu können.

Ein auf spanischem Boden befindliches Hauptquartier der Abwehr organisierte die deutschen Sabotageaktionen in Gibraltar. Oberleutnant Hummel leitete die Dienststelle, während Major Rudloff die verschiedenen Operationen koordinierte. Gemeinsam mit ihren bezahlten Agenten führten sie einen pausenlosen Kleinkrieg mit den britischen Behörden am Felsen, verübten Anschläge auf das Kraftwerk, auf Treibstofflager, stationierte Flugzeuge, Lebensmitteldepots und andere Ziele. Lediglich im Juni 1941 beendete Berlin zeitweise die Kampagne, da man einen deutschen Saboteur verhaftet und auf kriegsübliche Weise behandelt hatte. Dann setzten die Sabotageaktionen jedoch wieder ein und erreichten im Frühjahr 1942 ihren Höhepunkt; die Briten trafen Gegenmaßnahmen und wiesen mehrere hundert als potentielle Agenten verdächtige spanische Arbeiter aus<sup>103</sup>. Die deutsche Abwehr bewerkstelligte es 1942 trotzdem immer wieder, in doppelten Chassisböden von Motorfahrzeugen ausreichende Mengen von Explosivstoffen in die britische Kronkolonie einzuschmuggeln. Ihre Agenten brachten zahlreiche Zeitbomben und Haftminen an bzw. in Handels- und Kriegsschiffen an, und es gelang ihnen auch, einige Schiffe zu versenken<sup>104</sup>. Im September 1942 wurde Hummel plötzlich nach Berlin beordert, wo Admiral Canaris ihn instruierte, daß weitere Anschläge auf die britische Kolonie im Augenblick zu unterbleiben hätten. Das geschah offensichtlich aus politischen Motiven<sup>105</sup>. Erst am 1. Juni 1943, also eine Woche nach dem mysteriösen Anruf bei Minister Popiel, hob das Hauptquartier der deutschen Abwehr die Einschränkung der unmittelbar gegen Gibraltar gerichteten Sabotageaktionen wieder auf. An jenem Tag erörterten Admiral Canaris und Raeders Sonderbeauftragter, Admiral Weichold, in einer Sonderkonferenz über die Arbeit der Abwehr in Island auch neue Möglichkeiten, die Sabotageakte in Gibraltar wiederaufzunehmen. Weichold schlug Canaris vor, die Operationen direkt gegen den inneren Hafen der Festung und die Bucht von Gibraltar zu richten; auch der angrenzende, exterritoriale Mittelmeerstreifen sollte nicht verschont bleiben. Aus politischen

Erwägungen sah man von der letzten Möglichkeit ab, während die ersten beiden Vorschläge gutgeheißen wurden<sup>106</sup>.

Eine Woche darauf wurde Hummel abermals aus Spanien nach Berlin gerufen und informiert, Admiral Canaris wolle eine halbe Million Peseten für Sabotageanschläge auf die unterirdischen Waffen- und Warendepots im Hauptfelsenkomplex der Kronkolonie zur Verfügung stellen<sup>107</sup>. Hier senkt sich der Vorhang über die weitere Aktivität der deutschen Abwehr auf der Iberischen Halbinsel.

Das Leben General Sikorskis wurde zum Gegenstand wachsender Sorge; in London äußerte man offen Angst um die Sicherheit des polnischen Ministerpräsidenten. Zwei Minister seines Kabinetts hatten ihm bereits gemeinsam einen Brief geschrieben und ihn darin dringend aufgefordert, die Reise in den Nahen Osten nicht anzutreten, da er sich dadurch ihrer Meinung nach einer unverhältnismäßig großen Gefahr aussetzte: er sei unersetzlich für sein Land. Aus dem okkupierten Polen trafen Warnungen ein, Sikorski möge sich vorsehen<sup>108</sup>. Freunden gegenüber hatte Sikorski geäußert, er sei schon so oft gereist und habe dabei »so viel Glück gehabt«, daß es vielleicht klüger wäre, kein weiteres Risiko auf sich zu nehmen<sup>109</sup>. Sein einziges Kind, Zofia, hatte er mitgenommen, da er in Notfällen jemanden brauchte, der erste ärztliche Hilfe leisten konnte<sup>110</sup>. Außerdem war Zofia Lesniowska Leiterin des polnischen Frauenhilfskorps und sollte polnische Fraueneinheiten im Nahen Osten inspizieren. Ihr Mann befand sich in Kriegsgefangenschaft in einem deutschen Lager. General Sikorski wußte, daß der Tod ihn überall auf seiner Reise ereilen konnte; in London hatte er deshalb ein Dokument mit politischen Direktiven vorbereitet, das im Falle seines Todes für die polnische Regierung bestimmt war. Diese Tatsache war allgemein bekannt<sup>111</sup>.

In der letzten Juniwoche hatte man die anstrengende Reise beinahe beendet. Trotz einer einwöchigen Ruhepause in Beirut war General Sikorski physisch völlig erschöpft – Hitze und dauernde Anspannung hatten ihn zu sehr mitgenommen. Radio Moskau hatte inzwischen die Kampagne gegen die polnischen Ostgebiete mit unverminderter Intensität fortgesetzt: am 20. Juni wurde die Deklaration eines »Verbands polnischer Patrioten« in der Sowjetunion gesendet, in der polnische Ansprüche auf

deutsche und tschechoslowakische Territorien angemeldet wurden. Dieser »Verband« ließ weiter verlauten, Polen wünsche keinen Fußbreit Boden der Ukraine, Weißrußlands oder Litauens<sup>112</sup>.

Der Londoner *Dziennik Polski* erwiderte, die polnische Regierung habe ursprünglich keine derartigen Forderungen gestellt, sei aber auch nie bereit gewesen, auf Lemberg und Wilna zu verzichten. Weiter hieß es: »Der sogenannte Verband polnischer Patrioten in Moskau ist eine Fiktion, deren Weiterbestehen ein Hindernis für die Aufnahme einer polnisch-sowjetischen Zusammenarbeit bildet.«

Am 23. Juni berief General Sikorski eine Geheimkonferenz aller polnischen Militärführer und Politiker im Nahen Osten ein und versicherte ihnen, die polnische Regierung sei im Besitz einer britischen Garantieerklärung: Großbritannien werde niemals territorialen Veränderungen in Polen zustimmen. Inzwischen hatte er aber von Roosevelt Antwort auf den Brief erhalten, den er viele Wochen vorher an den amerikanischen Präsidenten gerichtet hatte. Diese Antwort muß Sikorski bitter enttäuscht haben. Der Präsident drückte in allgemein gehaltenen Wendungen den Wunsch aus, Polen möge mit der Sowjetunion zusammenarbeiten, und sprach von seinen Bemühungen um »Sieg und einen dauernden, auf Gerechtigkeit und dem gemeinsamen guten Willen basierenden Frieden«. Der Inhalt des Schreibens war vage, von einer Garantie der polnischen Ostgrenze nach dem Kriege war überhaupt nicht die Rede<sup>113</sup>. Sikorski konnte nicht wissen, daß Eden den amerikanischen Präsidenten vor den territorialen »Ambitionen« Polens nach Kriegsende gewarnt hatte. Selbst vor seinen näheren Freunden hielt er den Inhalt des Briefes geheim.

Auf seiner Inspektionsreise zu den polnischen Truppen hielt der Ministerpräsident zahlreiche Reden und sprach ganz offen von seiner Sorge über das Schicksal Polens. Seinen in Palästina stationierten Landsleuten rief er die Forderung ins Gedächtnis, daß er als erster das Banner Polens aufrechterhalten müsse: »Das ist wohl wahr. Es ist aber auch wahr, daß bereits vor dem Fall Frankreichs vier polnische Truppenverbände aufgestellt wurden, die in heroischen Schlachten dem Namen ihrer Heimat alle Ehre machten. Das war der erste Meilenstein in unserem Kampf für Polen. Der zweite war meine historische Begegnung mit Winston Chur-

chill nach der Niederlage Frankreichs, bei der ich ihm mitteilte, wir hätten die feste Absicht, den Kampf fortzusetzen. Churchill ergriff impulsiv meine Hand und sagte, damit hätten wir – auf Ehrenwort – ein Bündnis auf Leben und Tod geschlossen.« Sikorski berichtete seinen Truppen, daß Großbritannien daraufhin Schiffe für die Evakuierung der polnischen Einheiten aus Frankreich zur Verfügung gestellt hatte. Der »dritte Meilenstein« schließlich sei der von ihm unterzeichnete Vertrag mit der Sowjetunion gewesen, ein Vertrag, den die Staatsräson verlangt habe. Der General fügte hinzu: »Ich kann euch versichern, daß wir nichts getan haben, was als Bruch dieses Vertrages ausgelegt werden könnte. Wir haben es diesem Abkommen zu verdanken, daß ihr, Soldaten Polens, heute hier seid<sup>114</sup>.«

Wieder in Kairo, kündigte Sikorski wenige Tage später an, eine vollständig motorisierte polnische Armee werde »bald auf den Schlachtfeldern Europas kämpfen«. Alle Wege nach Polen führten über diese Schlachtfelder, fügte er hinzu und schloß: »Wir Polen befinden uns auf dem Heimweg ins Vaterland.« Auf einer Pressekonferenz bestätigte er, daß die polnische Regierung nach wie vor an einen losen osteuropäischen Staatenbund glaube: ein enges Bündnis mit der Tschechoslowakei und lockere Bindungen an Jugoslawien sowie Griechenland – dieses System würde helfen, Deutschland in seinen Schranken zu halten und die Zusammenarbeit mit der Sowjetunion zu verbessern<sup>115</sup>. »Polen wird nichts unternehmen, was der Wiederaufnahme der Beziehungen zur Sowjetunion abträglich wäre«, äußerte er. »Das Verhältnis beruht auf den Grundsätzen, die im Vertrag vom Dezember 1941 niedergelegt wurden und den Stalin und ich gemeinsam unterzeichneten<sup>116</sup>.«

In Privatgesprächen mit Anders und anderen polnischen Offizieren in Kairo gab Sikorski allerdings zu, er habe inzwischen erkannt, daß die Sowjets nicht die Absicht hätten, ihre mit den Polen getroffenen Vereinbarungen einzuhalten, und daß die Fernziele von Generalissimus Stalin den polnischen Interessen diametral zuwiderliefen<sup>117</sup>. Polen mußte also auf die Hilfe Amerikas und Großbritanniens hoffen, wenn es seine Unabhängigkeit bewahren wollte.

Wer General Sikorski in Kairo aus der Nähe erlebte, sah sofort, daß er völliger physischer Erschöpfung nahe war. Frau Lesniowska, die Tochter

des polnischen Ministerpräsidenten, hatte ebenso düstere Vorahnungen wie ihr Vater. Sie vertraute Zazulinski ihre ernstliche Befürchtung an, sie würde umgebracht werden und den Tod durch Ertrinken erleiden, und ihre Leiche würde niemals aufgefunden, sondern von den Fischen des Meeres vertilgt werden. Sikorski machte sich heftige Vorwürfe, seiner Tochter die Teilnahme an der Reise erlaubt zu haben, und er fügte bewegt hinzu, er trage ihrer Mutter gegenüber eine immense Verantwortung. Welchen Wert man auch diesen Erinnerungen post facto beimessen mag, eines stand für alle Beteiligten fest: Sikorski brauchte Ruhe und Erholung. Zazulinski schlug ihm am 29. Juni vor, ein paar Tage zu verreisen und sich dabei die wundervollen Ausgrabungen in Luxor und Assuan anzusehen. Sikorski nahm die Anregung dankbar auf, doch als Reuter und weitere Nachrichtenagenturen bereits gemeldet hatten, der polnische General verschöbe seine Rückkehr nach England, trafen aus London Nachrichten ein, die Sikorski bewogen, seinen Plan wiederum zu ändern<sup>118</sup>.

Bei einem Essen mit Lord Moyne am 30. Juni erreichte ihn ein Telegramm Churchills:

»Bin erfreut, von Casey über den uneingeschränkten Erfolg Ihrer Reise zu hören. Wäre froh, Sie daheim begrüßen zu können.

Churchill.«

Die Polen zumindest faßten das Telegramm als »ungeduldigen« Rückruf nach London auf<sup>119</sup>. Noch am selben Abend startete in Gibraltar der Liberator AL 523, der die polnische Gruppe bereits in den Nahen Osten geflogen hatte. Der Pilot, Fliegerhauptmann J. E. F. Ware, nahm Kurs auf Kairo, um den General und seine Mitarbeiter abzuholen. In Kairo befand sich allerdings schon Hauptmann Prchal mit seiner dem Untergang geweihten Besatzung: sie waren am 27. Juni aus Lyneham abgeflogen, hatten die Nacht in Gibraltar verbracht und Kairo mit einem anderen Liberator, der die Nummer AL 616 trug und gewöhnlich von Prchal geflogen wurde, am späten Abend des 28. Juni erreicht<sup>120</sup>. Somit hatten sich alle Teilnehmer an General Sikorskis Reise in die Ewigkeit in dieser Stadt versammelt und warteten, daß der polnische Politiker das Zeichen zum Abflug gab.

Während Churchill sich in London überschwenglicher Lobpreisungen erfreuen konnte, war Sikorskis Stern im Sinken begriffen. Voll dunkler Ahnungen war er im Nahen Osten von einer polnischen Einheit zur anderen geeilt, hatte seine Truppen inspiziert und versucht, ihnen Dinge zu erklären, die er selbst nicht begreifen konnte. Die englischen Zeitungen erwähnten den Massenmord von Katyn mit keinem Wort mehr, schwiegen über die polnische Grenzfrage und übergingen Sikorski. In den beiden auf den 27. April folgenden Wochen erschien sein Name noch an sieben Tagen in der englischen Presse – in der letzten Junihälfte wurde er nur noch einmal erwähnt<sup>121</sup>.

Am 30. Juni, als Sikorski in Kairo das Telegramm Churchills las, wurde der englische Premier durch jubelnde Menschenmengen in die von Bomben heimgesuchte Londoner Innenstadt gefahren, wo man ihm in der Guild Hall den Orden »Freedom of the City« verleihen wollte. Es waren nicht nur Passanten, die die Straßen bevölkerten – Männer in Overalls, Soldaten in Uniform, Zivilisten aus den befreundeten Ländern, alle waren in die Hauptstadt des Empire geeilt, um ihr Oberhaupt zu sehen<sup>122</sup>. Churchill, lächelnd und die unvermeidliche Zigarre im Mund, war strahlender Laune und wurde nach seiner Rede begeistert gefeiert. Er wußte bereits, daß Truppen der Alliierten in wenigen Tagen auf feindlichem Gebiet – in Sizilien – landen und eine neue Front gegen die Achsenmächte bilden würden.

Was die auswärtigen Angelegenheiten betraf, so verdunkelte nur noch die polnische Frage den Horizont. Moskau hatte inzwischen die Bildung einer polnischen Nationalversammlung angekündigt. Dann aber gab der Vatikan am 1. Juli vollkommen unerwartet bekannt, daß er die Regierung Sikorski diplomatisch anerkannt hätte – das polnische Kabinett erhielt damit als erste Exilregierung überhaupt einen vatikanischen Geschäftsträger<sup>123</sup>. In Kairo hielt General Sikorski seine letzte Pressekonferenz ab und berichtete stolz von den polnischen Truppen, die er inspiziert hatte: »Ich freue mich, Ihnen die Mitteilung machen zu können, daß ich die ersten Truppen, die wieder nach Polen kommen, persönlich befehlen werde<sup>124</sup>.«

## 2

Sikorskis Abreise aus Kairo war für den 3. Juli 1943 festgesetzt worden. Ein polnischer Journalist, der am vorhergehenden Tag mit ihm sprach, fand den General völlig erschöpft und in außerordentlich nervösem Zustand. Als Sikorski seine Tochter erblickte, die soeben mit vielen Paketen beladen von einem Einkaufsbummel zurückkehrte, fragte er sie gereizt, ob sie auch nodi Sphinx und Cheopspyramide mitnehmen wolle<sup>125</sup>. Bald darauf erschien ein Offizier der RAF, um das Gepäck der polnischen Gruppe zu wiegen – ein Detail, das für die Sicherheit der Maschine von nicht geringer Bedeutung war. Jede Kleinigkeit mußte ordnungsgemäß verstaut werden, um die Fluglage der Maschine später nicht ungünstig zu beeinflussen<sup>126</sup>. Sikorski ließ durch den polnischen Konsul bei der RAF anfragen, ob man ihm wieder denselben Piloten zur Verfügung stellen könne, den er schon beim Abflug aus England gehabt habe: Fliegerhauptmann Edward Prchal habe ihn durch seine Erfahrung und seine Geschicklichkeit außerordent-



**General Sikorski und General Kukiel mit Ehepaar Churchill. Hinter dem englischen Ministerpräsidenten steht exil-polnischer Außenminister Graf Raczynski.**

lich beeindruckt. Man erfüllte seine Bitte, und das Transport Command der RAF kommandierte Prchal und dessen Besatzung ab, um Sikorski mit der polnischen Gruppe nach England zurückzubringen. Dabei sollte wieder der Liberator AL 523 benutzt werden. Um zu zeigen, wie sehr er Prchal schätze, ließ General Sikorski in Kairo ein silbernes Zigarettenetui besorgen, mit einer Widmung versehen und dem Offizier überreichen<sup>127</sup>. Die Tatsache, daß Prchal ausschließlich aufgrund einer besonderen Bitte Sikorskis zum Piloten des Rückflugs bestimmt wurde, spielte später, nach dem Unglück, bei der Widerlegung bestimmter Behauptungen eine gewichtige Rolle.

Am Tage des Abflugs stand Sikorski bereits um 3 Uhr morgens auf, um noch in Kairo seine Korrespondenzen zu beenden und die restlichen Papiere zu unterzeichnen, bevor die Hitze des Tages es unmöglich machte. Nach einem kleinen Frühstück brach er um 5 Uhr mit seinen Begleitern zum Wüstenflugplatz »Cairo-West« auf. General Anders hatte am Tag zuvor einen Malariaanfall erlitten und konnte Sikorski nicht zum Flugzeug begleiten. Als die Gesellschaft den bereitstehenden Liberator bestieg, kritzelte der polnische Ministerpräsident noch schnell eine letzte freundliche Notiz für Anders: »Ich wünsche Ihnen eine schnelle Genesung, General, und erfolgreiche Arbeit für die Sache Polens<sup>128</sup>.«

Minuten später hob der Liberator von der Piste ab und begann seinen langen Flug nach Gibraltar.

## ZWEITER TEIL

# Die Katastrophe

### III. Farce und Tragödie

In Gibraltar rief der Militärassistent des Gouverneurs, Major Anthony Quayle, den dort stationierten polnischen Verbindungsoffizier, Oberleutnant Graf Ludwik Lubienski, an und bat ihn, sofort zur Residenz zu kommen. Als der Pole den Vorraum zum Gouverneursbüro betrat, überfiel Quayle ihn mit den Worten: »Lubienski, ich sitze ganz schön in der Patsche. Soeben höre ich aus Kairo, daß Sikorski den Rückflug angetreten hat und am Nachmittag hier ankommen wird. Er hat gebeten, die Nacht hier zu verbringen, bevor er morgen abend nach London weiterfliegt.«

Es hatte sich die folgende peinliche Situation ergeben: der russische Botschafter in London, Iwan Maiski, sollte auf einer Reise nach Kairo ebenfalls Station in Gibraltar machen, und das Foreign Office hatte die russische Gruppe für eben diesen Nachmittag in der Kronkolonie avisiert, obwohl man in Whitehall natürlich wußte, daß die Sowjets alle diplomatischen Beziehungen zur polnischen Regierung abgebrochen hatten. Wie üblich, so erklärte Mason-Macfarlane, habe sich das Foreign Office auch diesmal ganz schön in die Nesseln gesetzt. Auch Maiski und seine Begleitung hatten den Wunsch geäußert, die Nacht in der Gouverneursresidenz verbringen zu können<sup>129</sup>. Macfarlane konnte natürlich nicht zur gleichen Zeit Gastgeber für die Russen und die Polen spielen. Eine zufällige Begegnung der beiden Parteien unter seinem Dach hätte außerdem zu einer peinlichen Szene, unter Umständen gar zu diplomatischen Verwicklungen führen können. Also mußte das Foreign Office nun eine Farce aushecken, für die es in der internationalen Diplomatie wohl keinen Präzedenzfall gibt: die heitere Overtüre eines Tages, der mit einer

Tragödie enden sollte.

Der britische Militärgouverneur hatte bei seiner Entscheidung, welche der beiden angekündigten Gäste er vorziehen sollte, keinerlei Schwierigkeiten. Wenn er mit bestimmten Persönlichkeiten absolut nicht einverstanden war, konnte er jede diplomatische Verbindlichkeit fahrenlassen; als General Montgomery zum Beispiel eines Tages Zwischenstation in Gibraltar machte, hatte Macfarlane unter einem fadenscheinigen Vorwand das Bett gehütet – nur um nicht einen Mann begrüßen zu müssen, der ihm verhaßt war<sup>130</sup>. Sikorski schätzte er außerordentlich und sah in ihm einen persönlichen Freund, während seine Gefühle der Sowjetunion gegenüber sich abgekühlt hatten, als er die britische Militärmission in Moskau leitete. Gegen Botschafter Maiski, um den es hier ging, hegte er eine besondere Aversion<sup>131</sup>.

Er informierte Lubienski über seine Absicht, ein Telegramm folgenden Inhalts nach London zu schicken. er könne den russischen Botschafter nicht aufnehmen, da der Gouverneurspalast besetzt sei; er schlug vor, Maiski solle seine Ankunft auf den folgenden Morgen – Sonntag, 4. Juli – verlegen<sup>132</sup>. Wenige Stunden später könne er dann den Flug nach Kairo fortsetzen.

General Sikorski sollte um 18.30 Uhr eintreffen. Mason-Macfarlane bat Lubienski, dem Empfang des polnischen Ministerpräsidenten auf dem Flugplatz beizuwohnen.

Macfarlane war ein glänzender, aber etwas unberechenbarer Offizier. Schnelle Auffassungsgabe und diplomatische Fähigkeiten machten seine Haupttalente aus<sup>133</sup>. Seine Aufzeichnungen und teilweise fertiggestellten Memoiren zeigen ihn zunächst als Militärattaché in den verschiedensten europäischen Hauptstädten, die bei den Verwicklungen der Vorkriegszeit eine Schlüsselstellung einnahmen. 1940 war er Leiter des britischen Geheimdienstes in Frankreich und später, kurz nach der Invasion der Deutschen im Jahre 1941, hatte man ihn zum Chef der britischen Militärmission in Moskau gemacht. Er hatte das Unglück, oft Unfälle erleiden zu müssen – als junge hatte er sich beim Polospiel eine Verletzung an der Wirbelsäule zugezogen, und als britischer Militärattaché in Ungarn war sein Rückgrat bei einem Autounfall noch einmal verletzt worden. Diese Unfälle waren nicht ohne Folgen geblieben, und Macfarlane litt

unter leichten, schleichenden Lähmungserscheinungen in Armen und Beinen. Er hatte die nervöse Angewohnheit, mit den Fingern zuckende Bewegungen zu vollführen. Seine Füße konnte er nicht mehr richtig vom Boden abheben, sondern schlurfte leicht mit einwärts gewandten Zehen, wobei sein Kopf sich wegen der nur teilweise verheilten Genickverletzung seltsam bewegte. Mit unglaublicher Härte ging er gegen diese körperlichen Behinderungen und gegen seine Schmerzen an. Er bestand darauf, jedem wichtigen Gast der Kronkolonie persönlich den Felsen mit den labyrinthischen Tunnelgängen zu zeigen; oft stolperte er, fiel dabei hin und kehrte fast immer mit blutenden Knien von solchen Besichtigungstouren zurück.

Es zeugt von Macfarlanes Fähigkeiten und von seiner Integrität, daß er die körperlichen Handikaps gemeistert hatte und zum Gouverneur einer der stolzesten Kolonien Großbritanniens ernannt worden war. Man braucht also nicht lange nach den Gründen für die Freundschaft zwischen General Mason-Macfarlane und General Sikorski zu suchen. Daß der hochgeschätzte Mann jedoch auf dem Territorium des Gouverneurs selbst den Tod finden sollte, war ein Schicksalsschlag, den Mason-Macfarlane nicht ahnen konnte, als er sich zum Flugplatz begab, um dort die Ankunft des RAF-Liberators zu erwarten.

Gegen 18.30 Uhr hatte sich Mason-Macfarlane mit Geschwaderkommandeur Simpson, dem Chef der in Gibraltar stationierten RAF-Einheiten, sowie Admiral Edward Collins, Oberleutnant Lubienski und einer Gruppe weiterer Offiziere an der Rollbahn versammelt. Kurz darauf konnte man den schweren Bomber am Himmel ausmachen, und um 18.37 Uhr landete die Maschine glatt auf der kurzen Piste. Simpson äußerte anerkennend, der Pilot müsse außerordentlich erfahren und tüchtig sein, da er das schwere Flugzeug so genau aufgesetzt habe<sup>134</sup>. Der Liberator rollte von der Piste und kam unweit des Gouverneurs und seiner Gruppe zum Stehen. Schwirrend setzten die Triebwerke aus.

Man öffnete den hinteren Flugzeugeinstieg, und General Sikorski erschien. Seine Tochter und die fünf anderen Polen folgten ihm; Frau Lesniowska trug ihre Uniform. Der General schritt an den wartenden Offizieren vorbei, um mit Macfarlane und dessen Adjutanten Grüße zu wechseln<sup>135</sup>. Der Gouverneur führte die Gäste zu den bereitstehenden Automobilen. Bei der Abfahrt fragte Sikorski, ob er mit seinen Begleitern

die Nacht in Gibraltar verbringen könnte – sie seien alle sehr müde (er selbst war seit drei Uhr morgens auf den Beinen gewesen und hatte schon gearbeitet). Macfarlane teilte ihm mit, daß alles vorbereitet sei: »Mein Haus steht zu Ihrer Verfügung.« Bei der Weiterfahrt schenkte man den beiden britischen Zivilisten, die das Flugzeug ebenfalls verlassen hatten, kaum Beachtung. Die beiden Engländer waren mit Erlaubnis Sikorskis an Bord genommen worden, außerdem noch ein britischer Offizier, Brigadegeneral Whiteley, der mit der polnischen Gruppe nichts zu tun hatte. Die Zivilisten wurden von einem Angehörigen der in Gibraltar stationierten militärischen Abwehrorganisation empfangen, der sich um sie kümmern würde, bis das Flugzeug am nächsten Abend die Kolonie wieder verließ. »Wir interessierten uns nicht dafür, wer sich in der Maschine befand«, erklärte Oberleutnant Lubienski später. Bei gewöhnlichen Passagiertransporten des Transport Command vom Nahen Osten nach England hätten Offiziere der »Air Despatch and Reception Unit« (ADRU), einer Sonderabteilung der RAF, das Flugzeug bestiegen und Insassen sowie Ladung gemäß Formblatt 1256 des Luftfrachtbriefes kontrolliert, um gegebenenfalls Schmuggelware oder Passagiere ohne Flugberechtigung festzustellen. Bei Maschinen mit »Very Important Persons« (VIP's) an Bord befolgte man diese Vorschriften weniger genau<sup>136</sup>.

Als die Insassen des Liberator AL 523 am Abend des 3. Juli ihre Maschine verließen, konnte der von der ADRU für die Kontrollabfertigung abgestellte Offizier, Fliegerleutnant Briggs, nur tatenlos und leicht irritiert im Hintergrund stehen und die Insassen abzählen: zehn Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder\*. Ob diese Zahl der Abfertigungsliste entsprach, konnte er nicht wissen, da man ihm die Kopie des Formblatts 1256, wie bei VIP-Flügen aus »Cairo-West« üblich, nicht zugeleitet hatte<sup>137</sup>. Außerdem war ihm nicht gestattet, das Flugzeug zu betreten. Mit Ausnahme von ungefähr einem Dutzend kleiner Reisetaschen, die von den

---

\* Die zehn Passagiere waren: General Wladyslaw Sikorski; Generalmajor Tadeusz Klim-ecki, polnischer Generalstabschef; Oberst Andrzej Marecki, polnischer Verbandsstabschef; Oberleutnant Jozef Ponikiewski, Marineadjutant; Adam Kulakowski, Sikorskis Persönlicher Sekretär; Zofia Lesniowska, Leiterin des polnischen Frauenhilfskorps; Colonel Victor Cazalet, britischer Abgeordneter, Verbindungsoffizier; Brigadegeneral J. P. Whiteley, britischer Abgeordneter; W. H. Lock, angeblich Repräsentant der Transportabteilung des Kriegsministeriums; Mister Pinder, Oberfeldwebel der Navy-Funker. Liste der Besatzungsmitglieder s. Fußnote S. 118.

Gästen des Gouverneurs für die Nacht benötigt wurden, blieb die gesamte Gepäckladung, eine nicht unerhebliche Menge, an Bord des Flugzeugs. Nur fünf kleinere Behälter mit Diplomatenpost wurden noch auf eine reguläre Maschine der BOAC umgeladen, da Linienmaschinen weniger Gefahr liefen, von Flugzeugen der deutschen Luftwaffe angegriffen zu werden.

Für jede Staffel des Transport Command in Gibraltar war auf dem Flugplatz »North Front« eine Wartungseinheit stationiert<sup>138</sup>. Sergeant Norman Moore, ein Experte für Liberators, kommandierte die Einheit der Staffel Nr. 511; er hatte in Kalifornien an einem Wartungslehrgang teilgenommen, den die Herstellerfirma veranstaltet hatte. Zusammen mit zehn Mitgliedern seiner Wartungseinheit wartete er an jenem Samstagnachmittag auf die Ankunft des Liberator, um die Maschine gründlich zu überprüfen. Unter den Männern befanden sich drei Corporals: der Monteur Davis, der Elektriker Hopgood sowie Alexander, der für die Instrumentenwartung zuständig war. Sergeant Moore begab sich zum Flugingenieur des Bombers und fragte, ob etwas Besonderes los sei. Der Ingenieur und sein Vorgesetzter, Hauptmann Prchal, erklärten, das Flugzeug sei vollkommen in Ordnung<sup>139</sup>. Moore rief seinen dienstältesten Corporal, William Davis, und befahl, ab sofort Wachtposten für die Maschine einzuteilen\*. Ob ein Wartungssergeant normalerweise solche Befehle erteilen konnte, läßt sich heute nicht mehr mit Bestimmtheit klären. Was dann geschah, war allerdings auf jeden Fall ungewöhnlich: Moore instruierte Davis, ein Flieger müsse während der Dunkelheit im Flugzeug bleiben<sup>140</sup>. Davis teilte die Männer zur Bewachung der Maschine

---

\* Bei der Zeugenvernehmung der betreffenden Männer ergab sich später vor dem Untersuchungsgericht über diesen Punkt eine gewisse Unklarheit. Moore sagte aus: »Anschließend befahl ich Corporal Davis, dem dienstältesten Corporal meiner Wartungsgruppe, sofort eine Wache bei dem Flugzeug aufstellen zu lassen; er tat es, und der betreffende Flieger hielt Wache, bis er von einem bewaffneten Militärposten abgelöst wurde.« Davis erklärte: »Er [Moore] gab Anweisung, die Maschine von Angehörigen unserer Wartungsabteilung dauernd bewachen zu lassen, und befahl außerdem, daß einer von uns während der Nacht im Flugzeug schlafen müsse.« Hauptmann Jack Williams, der für den beim Liberator AL 523 bereitgestellten Militärposten verantwortlich war, sagte jedoch aus, seine Wache hätte um 18.30 Uhr Posten bezogen und sei bis zum Abflug der Maschine dort geblieben. Es ist also nicht ganz klar, ob es sich bei dem Wachtposten der RAF um eine Art Lückenbüßer handelte oder ob er zusätzlich, also außer der Armeewache, bereitgestellt worden war.

ein und informierte jeden, wie lange er Wache halten müsse bzw. wer ihn ablösen werde. Dann zogen sich die drei Corporals in ihre Unterkunft zurück und zogen Karten, um durch das Los zu bestimmen, wer das Ungewöhnliche – und, zumindest für Staffel 511, Einmalige – erledigen sollte: die »Schlafwache« im Liberator. Das Los traf Corporal Francis Hopgood, der bei Anbruch der Nacht sein Nachtlager im Flugzeug aufschlagen mußte<sup>141</sup>.

Als die Fahrzeuge des Stabs die in der Nachmittagssonne glühenden Straßen Gibraltars passierten, berichtete der Militärgouverneur Sikorski über den Fauxpas des Foreign Office und erklärte die Maßnahmen, die er treffen wollte, um eine zufällige Begegnung zwischen General Sikorski und dem sowjetischen Botschafter unter seinem Dach zu vermeiden. Die Russen sollten früh am nächsten Morgen eintreffen.

Macfarlane bat Sikorski und seine Begleiter, sie sollten die ihnen zugewiesenen Räume keinesfalls vor 11 Uhr verlassen. Dann hätte er die Sowjets glücklich wieder auf die Reise gebracht<sup>142</sup>: um den Abflug der russischen Gäste zu beschleunigen, hatte er mit dem höchsten Offizier seiner RAF-Einheiten, Geschwaderkommandeur Simpson, abgesprochen, in einem günstigen Augenblick kurz nach der Ankunft der Gruppe Maiskis in Gibraltar durch einen Sonderkurier die Meldung bringen zu lassen, über dem Flughafen von Kairo verschlechterte sich das Wetter zusehends. Dadurch würden die Russen gezwungen, ihren Abflug vorzuverlegen.

Sikorski verstand die Situation und ergötzte seinerseits den Gouverneur mit Reiseerlebnissen aus dem Nahen Osten. Er war überzeugt, die Einigkeit unter den dort stationierten polnischen Truppen wiederhergestellt zu haben, und betonte seine Zufriedenheit darüber. Auch den Brief Roosevelts, den er in Beirut erhalten hatte, erwähnte Sikorski und erklärte, jetzt nach London zurückkehren zu müssen, »da der Premierminister ihn wegen außerordentlich wichtiger politischer und militärischer Beratungen erwarte«<sup>143</sup>.

Nach der Ankunft im Gouverneurspalast war Sikorski ziemlich erschöpft. Er und Lubienski hatten beim Tee noch eine kleine Unterredung mit Macfarlane, bis Sikorski sich entschuldigte und seine Zimmer aufsuchte, um sich niederzulegen. Kurz darauf ließ er Lubienski rufen, der ihn über die Fortschritte bei der Evakuierung polnischer Soldaten aus dem

spanischen Internierungslager »Miranda del Ebro« und andere Angelegenheiten informieren sollte. Der Oberleutnant erstattete Meldung<sup>144</sup>, und Sikorski schlug vor, er solle mit ihm zusammen nach London zurückfliegen, da seine Aufgaben in Gibraltar praktisch erledigt seien.

Nachdem er seinem Oberbefehlshaber Bericht erstattet hatte, begleitete Lubienski die Tochter Sikorskis und dessen Sekretär, Adam Kulakowski, auf einen Einkaufsbummel in die Stadt. Dann dinierte die ganze Gesellschaft en famille mit dem Gouverneur<sup>145</sup>. General Sikorski erhielt das Abendessen auf sein Zimmer serviert. Kurze Zeit später zog sich der größte Teil der polnischen Gäste zur Nachtruhe zurück.

**Das letzte Bild:  
General Sikorski  
inspiziert polnische  
Truppen in  
Gibraltar am  
Nachmittag des  
4. Juli 1943.**



Bevor Sikorski sich zurückzog, hatte er noch ein Telegramm mit guten Wünschen an Präsident Roosevelt aufgesetzt, das am nächsten Tag – dem amerikanischen Nationalfeiertag – abgehen sollte. Mason-Macfarlane veranlaßte, daß es in den frühen Morgenstunden des 4. Juli übermittelt wurde: »Heute, am 4. Juli, möchte ich der großen amerikanischen Nation meine aufrichtige Hochachtung bezeugen, um so mehr, als ich mich als Gast des Gouverneurs von Gibraltar an einem Ort befinde, an dem ich früher einige Ihrer hohen Offiziere kennenlernen konnte. Ich bin über-

zeugt, daß unter Ihnen, Herr Präsident, dem begnadeten Oberhaupt der amerikanischen Nation, sowie in enger Zusammenarbeit mit Großbritannien bald der Sieg für die Alliierten errungen wird. Dieser Sieg wird nicht nur den Feind vernichten, sondern auch Ihre Grundsätze von Freiheit und Gerechtigkeit verwirklichen<sup>146</sup>.«

Gibraltar begab sich zur Ruhe. Von der Bucht her war das Geräusch aufeinandertreffender metallischer Gegenstände zu vernehmen – Froschmänner der Royal Navy waren, befehligt von ihrem dreiundzwanzigjährigen Taucher-Offizier, Oberleutnant William Bailey, damit beschäftigt, die Unterseite aller vor Anker liegender Schiffe zu untersuchen. Meter für Meter prüften sie die Schiffsböden auf ihrer Suche nach Haftminen, die der Feind dort angebracht haben konnte<sup>147</sup>.

In seinem Beobachtungsstand, der auf spanischem Territorium lag, beobachtete ein Agent der Deutschen mit einem Fernrohr die Bewegungen im Hafen und auf dem Flugfeld der Kronkolonie. Er hatte bereits nach Berlin gemeldet, daß ein Kreuzer der »Cairo«-Klasse, der in Gibraltar gelegen hatte, um 23.40 Uhr wieder Kurs auf das Mittelmeer genommen habe, gefolgt von einem Kreuzer der »Aurora«-Klasse<sup>148</sup>. Auf dem Fluggelände waren mehr als zweihundert Flugzeuge stationiert; auf einer gesonderten Abstellpiste stand, von Scheinwerfern hell erleuchtet, ein RAF-Liberator, bei dem britische Soldaten mit schußbereiten Gewehren und aufgepflanzten Bajonetten patrouillierten<sup>149</sup>.

Gegen Mitternacht fuhr Oberleutnant Lubienski mit dem Privatsekretär Sikorskis, Adam Kulakowski, zum Flugfeld: der General hatte beschlossen, einigen in Gibraltar stationierten Offizieren hohe polnische Orden zu verleihen, die Tasche mit den Auszeichnungen und Ordensbändern aber im Flugzeug vergessen. Die polnischen Gäste hatten nur das unbedingt nötige Gepäck mitgenommen und den Rest im Liberator zurückgelassen. Zwei Wachen versperrten Lubienski den Weg. Er erklärte ihnen, was er benötige, und man begleitete ihn und Kulakowski zu der verschlossenen Tür im Rumpf der Maschine. Einer der Posten schlug gegen die Tür, worauf sie von einem Unteroffizier in RAF-Uniform von innen geöffnet wurde. Lubienski nahm an, daß diese Wache entsprechend den üblichen Vorschriften über Nacht im VIP-Flugzeug bleiben mußte; der Flugplatzkommandant tat offensichtlich alles, um eventuelle Sabotage-

akte auf die Maschine zu verhüten. Man händigte Kulakowski die Akten- tasche aus, und die beiden Polen fuhren gemeinsam zurück zum »Convent«<sup>150</sup>.

Am Sonntagmorgen traf Botschafter Maiski um 7 Uhr auf dem Flugplatz von Gibraltar ein, geschäftig und jovial wie immer<sup>151</sup>. Sein Flugzeug wurde unweit des Sikorskischen Bombers abgestellt, und man teilte eine Wartungsgruppe zur Überprüfung ein<sup>152</sup>. Auch die russische Gesellschaft wurde zum »Convent« gebracht, wo der Gouverneur seinen neuen Gästen die eigenen, in einem entfernten Flügel der Residenz gelegenen Räume zur Verfügung stellte. Man überließ die Russen zunächst sich selbst, damit sie sich in aller Ruhe erfrischen konnten.

Mit einem verschwörerischen Blick erzählte Mason-Macfarlane Lubienski, die Sowjets seien eingetroffen und er werde sie um 11 Uhr zum Flugplatz zurückbegleiten. »Als Zeichen, daß die Luft rein ist, werde ich ein weißes Taschentuch in der Hand halten, und Sie können dann die Gesellschaft Ihres Ministerpräsidenten aus den Schlafzimmern be- freien<sup>150</sup>.«

Als der russische Botschafter und seine Begleiter frühstückten, traf pünktlich ein Bote aus dem RAF-Quartier ein mit der Nachricht, Seine Exzellenz müsse schon um 11 Uhr den Weiterflug antreten, weil die Wetterverhältnisse sich verschlechterten und unter Umständen die Flug- sicherheit beeinträchtigen könnten. Major Anthony Quayle, der Maiski das Frühstück serviert hatte, machte mit dem Botschafter noch eine eilige Besichtigungstour, bei der Maiski den Engländer (der inzwischen als Schauspieler bekannt ist) durch eine abfällige Bemerkung über das englische Theater in Harnisch brachte<sup>153</sup>. Auf der Spitze des Felsens ange- kommen, warfen beide einen Blick über den Flugplatz und das Niemands- land zwischen Gibraltar und Spanien: in der Ferne verschwanden die niedrigen spanischen Bergketten im Dunst. Maiski bemerkte: »Major Quayle, was wird Ihrer Meinung nach mit Spanien geschehen?« Der britische Offizier konnte sich nicht verkneifen, zu erwidern: »Es gibt nur eine Hoffnung für das Land, nämlich die Wiederherstellung der Mon- archie!« Maiski gab scharf zurück: »Ich glaube nicht, daß Spanien das ge- eignete Land und 1943 das richtige Jahr ist, um über die Wiederherstellung von Monarchien zu reden.«

Im stillen vergnügt darüber, den Botschafter zu diesem Ausbruch gereizt zu haben, brachte Quayle den hohen Gast zum »Convent« zurück. Bevor der Gouverneur sich zur verabredeten Zeit, um 11 Uhr, von seinen Gästen verabschiedete, ereigneten sich keinerlei Zwischenfälle mehr. »Ich begleitete ihn dann mit großer Erleichterung, kehrte nach Haus zurück und fand dort Sikorski und die Polen vor, die inzwischen amüsiert ihre Schlafzimmer verlassen hatten«, erinnerte Macfarlane sich später<sup>154</sup>.

Selten war General Sikorski besserer Laune gewesen als am letzten Tag seines Lebens. Er hatte ausgezeichnet geschlafen, befand sich unter Freunden, und der Tag war warm und sonnig. In der Nacht war ein polnischer Kurier aus Warschau in der britischen Kolonie eingetroffen. Eine lange und beschwerliche Reise lag hinter ihm: schon Ende Februar hatte er seine gefährliche Tour durch das von den Deutschen okkupierte Europa sowie Spanien angetreten. Endlich auf britischem Boden angekommen, übergab er eine für die Behörden in London bestimmte Mappe mit geheimen Dokumenten<sup>155</sup>. Um 11 Uhr wurde er vom Quartier der polnischen Flüchtlinge zum Regierungsgebäude gebracht und stand nach einer einstündigen vertraulichen Unterredung mit General Klimecki und Oberst Marecki dem polnischen Ministerpräsidenten und Oberbefehlshaber persönlich gegenüber. Diesen Mann hätte er am wenigsten in Gibraltar erwartet<sup>156</sup>. Sikorski überzeugte sich selbst von der Wichtigkeit der Geheimdokumente, die der Kurier, Artillerieunteroffizier Gralewski (Deckname »Pankowski«), bei sich führte, und beschloß, Gralewski solle am Abend Lubienskis Platz im Liberator einnehmen und mit ihm zusammen nach London zurückfliegen.

Gralewski kehrte zu seinem Quartier zurück und notierte die folgenden Worte in sein Tagebuch: »Ich hatte Angst, der Alte würde mir Vorwürfe machen, weil die Reise von Warschau hierher so lange gedauert hat. Er war aber sehr nett und befahl mir, mit ihm zurückzufliegen. Heute endet ein Abschnitt meines Lebens und ein anderer beginnt. Ich möchte wissen, was er mir bringt<sup>157</sup>.«

Nach einer Stunde rief der polnische Ministerpräsident Oberleutnant Lubienski zu sich und diktierte seinem Persönlichen Sekretär Kulakowski eine Rede in französischer Sprache für die Ordensverleihung am Nachmittag. Anschließend unterhielt er sich dann lange mit Lubienski über

seine Pläne für die Zukunft Polens. Graf Lubienski, vor dem Krieg Persönlicher Sekretär von Minister Beck, war dabei der ideale Gesprächspartner. Zum Schluß der Unterhaltung teilte Sikorski ihm mit, Gralewski werde seinen Platz im Liberator einnehmen. Lubienski rief bei der ADRU-Abteilung des Flugplatzes an, und der diensthabende Offizier telefonierte mit dem Piloten. Prchal war mit der Mitnahme des Sonderpassagiers einverstanden, sofern dieser kein großes Gepäck mit sich führte<sup>149</sup>. Nun mußte der bedauernswerte ADRU-Offizier an die Ladeliste der Maschine herankommen, um den neuen Passagier einzutragen. Prchal entnahm der Dokumentenkassette des Flugzeugs für kurze Zeit den eigenen Durchschlag des Formblatts 1256, und man fügte den Namen Gralewskis hinzu. Fliegerleutnant Briggs warf einen flüchtigen Blick auf die Rubrik, wo das Gewicht der Nutzlast verzeichnet war, und glaubte, die Ziffer 5510 (engl.) Pfund (rund 2400 kg) zu lesen – damit war der Laderaum des Liberator noch nicht einmal ganz ausgelastet<sup>158</sup>.

Der Sikorski zugeteilte politische Verbindungsoffizier der Briten, Victor Cazalet, spielte mit Major Quayle ein paar Racket-Partien, während andere Mitglieder der polnischen Gruppe noch die Stadt besichtigten<sup>159</sup>. Um 13 Uhr inspizierte General Sikorski eine Ehrenwache der Leichten Infanterie Somerset, die mit der Regimentskapelle im Garten des Regierungsgebäudes Stellung bezogen hatte. Anschließend verließ er General Mason-Macfarlane und dem Kommandierenden Admiral Gibraltars, Sir Frederick Edward-Collins, im Namen seines Staatspräsidenten den Orden »Polonia Restituta«, eine traditionsreiche, hohe polnische Auszeichnung<sup>160</sup>. Ohne zu stocken hielt er seine kurze französische Rede und schloß mit den Worten: »Ich verleihe Ihnen diese Auszeichnung in Anerkennung der großen Dienste, die Sie beide für die gemeinsame Sache und für die Erringung des entscheidenden und endgültigen Sieges geleistet haben. Immer waren Sie dabei von einer echten, tiefen Freundschaft zu Polen, seinen Soldaten, Marineangehörigen und Fliegern beseelt<sup>155</sup>.«

Anschließend gab der Gouverneur im angenehm kühlen Residenzgebäude ein offizielles Essen, an dem außer den Oberkommandierenden der in Gibraltar stationierten Truppengattungen, Sikorski und dessen Begleitern auch der örtliche Vertreter des Londoner Kolonialministeriums teilnahm. Hauptmann Borzemski und Oberleutnant Rosycki, der die

polnische Kompanie in Gibraltar befehligte, befanden sich ebenfalls unter den Gästen.

Um 14.45 Uhr marschierten 95 polnische Soldaten im Paradeschritt in den Garten des Gebäudes; Sikorski inspizierte sie und hielt auch vor ihnen eine kurze Ansprache. Dabei ereignete sich einer jener unerwarteten Zwischenfälle, vor denen jeder Kompaniechef Angst haben muß. Sikorski stoppte vor einem polnischen Soldaten und fragte ihn, was für ein Gefühl es sei, wieder eine polnische Uniform zu tragen. Fassungslos mußte Oberleutnant Rosycki die scharfe Entgegnung seines Untergebenen mitanhören, daß er sich nicht darum kümmere, da er von Beruf Seemann sei und nicht den leisesten Gefallen am Soldatendasein fände; und wenn man ihm erlaube, wieder auf See zu gehen, würde er sich nicht im mindesten darum scheren, unter welcher Flagge er führe. Der Soldat wider Willen wurde sofort aus der Parade genommen und mußte seine Uniform abgeben. Sikorski wollte seine Großmut zeigen und befahl, trotz dieser groben Unhöflichkeit keine Disziplinarmaßnahmen gegen den Mann einzuleiten<sup>155</sup>.

Nach einer kurzen Mittagsruhe – Sikorskis Tochter und Oberst Marecki »vergnügten« sich in der glühenden Hitze mit einer Tennispartie – verbrachten der polnische Ministerpräsident und sein Marineadjutant den Rest des Nachmittags bei der Besichtigung der Wachgänge und Verteidigungsanlagen der Festung. Sie wurden begleitet von Sir James Grigg, dem britischen Kriegsminister, der soeben mit einem Sonderflugzeug, ebenfalls auf dem Rückflug aus dem Nahen Osten, Zwischenstation in Gibraltar gemacht hatte<sup>161</sup>.

Man inspizierte alle Tunnel und Stollen, die seit 1940 im Innern des Felsens angelegt worden waren. Wenn der Feind, wie Mason-Macfarlane bemerkte, im Juni oder Juli 1940 den »uneinnehmbaren« Felsen angegriffen hätte, würde er ihn noch schneller erobert haben als Singapur oder Hongkong, die kurz darauf eingenommen wurden. Damals hatte man gerade einen bescheidenen Anfang gemacht und die Küstenbefestigungen gegen Angriffe von der See her verstärkt. Auch die Luftabwehr auf dem Felsen war ausgebaut worden, gegen Angriffe aus dem angrenzenden spanischen Territorium jedoch war man nicht gewappnet. Die alten Wachgänge und Stollen stammten zum Teil noch aus dem späten 18.

Jahrhundert, und auch die Mauern der Festung waren mehr als hundert Jahre alt. 1940 hätte die Garnison nicht lange Widerstand leisten können; erst dann war man daran gegangen, eine Anzahl von Luftschutzbunkern zu bauen – die dafür notwendigen Mittel waren nicht von London, sondern von der Kronkolonie selbst aufgebracht worden.

Im Juli 1943 hatte sich die Situation vollkommen geändert: nur wenige Leute kannten das tatsächliche Ausmaß der Befestigungsarbeiten, die in den vergangenen drei Jahren ausgeführt worden waren. Als der Felsen im Zweiten Weltkrieg zum ersten Mal strategische Bedeutung erlangte, nämlich 1942, während der Landung der Alliierten in Nordafrika, hätte die Festung lange Zeit einer Belagerung widerstehen können. Kanadische Tunnelbaugesellschaften hatten Millionen von Tonnen Gestein aus dem Felsen herausgeschlagen, und die so entstandenen unterirdischen Anlagen beherbergten nun Truppen der Garnison, Vorräte und Munition<sup>162</sup>.

Müde und mit schmerzenden Füßen kehrte die Gesellschaft von der Besichtigung zurück und fuhr zur Bibliothek der amerikanischen Mission, wo man mit einer Cocktailparty im Garten den 4. Juli feierte<sup>163</sup>. Inzwischen war es 18 Uhr geworden: noch rund fünf Stunden bis zum Abflug. Zum Fest kamen auch zahlreiche einheimische Honoratioren, die erst jetzt erfuhren, daß sich der polnische Ministerpräsident in ihrer Stadt befand. Sikorski teilte Mitgliedern der französischen Vertretung seine Absicht mit, in ungefähr vier Wochen in Algier die politischen Gespräche fortzusetzen, die er bereits mit de Gaulles »Freiem Französischem Komitee« begonnen habe<sup>164</sup>. Nach einer Weile nahm Macfarlane die höheren polnischen Offiziere beiseite und lud sie ein, vor dem Abflug noch im »Convent« an einer Dinner-Party im kleinen Kreis teilzunehmen.

Hier sprach man wieder den Getränken zu. Vier Dudelsackpfeifer der »Royal Scots«, bekleidet mit dem traditionellen Schottenrock, sollten zur Unterhaltung der Gesellschaft beitragen. Sikorski tat so, als habe er an den seltsamen Klängen der Blasinstrumente wirklich sein Vergnügen, und zuckte auch nicht mit der Wimper, als die Schotten sich an der polnischen Nationalhymne übten<sup>161</sup>. Obgleich er so gut wie keinen Alkohol trank und Nichtraucher war, stand der polnische Politiker Lustbarkeiten dieser Art durch. Im Augenblick war seine glänzende Laune durch nichts zu schmälern. Seine Englischkenntnisse reichten für eine fließende Unter-

haltung nicht aus – man mußte Französisch verstehen, um einen Eindruck von Sikorskis geistigen Fähigkeiten zu gewinnen und seine anziehende Persönlichkeit näher kennenzulernen<sup>165</sup>. Glücklicherweise war Macfarlane sprachbegabt: er sprach Russisch und Französisch und hatte Spanischunterricht genommen, sobald man ihn zum Gouverneur von Gibraltar ernannt hatte<sup>166</sup>. Als er seinen Gast betrachtete, sah er, daß auf dessen offenen, und sympathischen Zügen ein Schatten von Trauer lag – dieser Schatten verließ ihn nicht einmal bei einer fröhlichen Geselligkeit wie heute. Die graublauen Augen hatten nach wie vor ihren seltsam durchdringenden Blick, und Sikorski unterhielt sich sehr lebhaft<sup>167</sup>. Oberleutnant Lubienski hörte, wie er seiner Tochter anvertraute: »In Kairo hatte ich das seltsame Gefühl, ich würde London niemals wiedersehen. Aber jetzt sind wir unter Freunden, was machen die paar Flugstunden schon noch aus! Wir fliegen während der Nacht!<sup>149!</sup>« Noch einmal drückte er seine große Zufriedenheit über den Piloten aus, der sie hergebracht hatte und auch am Abend wieder den Steuerknüppel übernehmen würde: Prchal sei ein außerordentlich erfahrener Offizier und habe außergewöhnliche Fähigkeiten<sup>164</sup>.

Obleich Sikorski in der Nacht und auch während der kurzen Mittagspause gut geschlafen hatte, konnte er seine Müdigkeit kaum noch unterdrücken. Das heiße Klima Gibraltars hatte seine Kräfte so mitgenommen, daß seine Tochter ernstlich beunruhigt war. Sie hatte Angst, der lange nächtliche Flug nach England könne ihm schaden, und fragte deshalb unter vier Augen einen Offizier der RAF, ob man für ihren Vater eine Schlafstelle im Flugzeug einrichten könne<sup>168</sup>. Der Offizier stimmte zu, und bald darauf war die Wartungseinheit Sergeant Moores schon damit beschäftigt, eine eiserne Bettstelle im Bombenraum der Maschine zu installieren. Es war 22 Uhr geworden, und die Dunkelheit brach allmählich an. Moore selbst führte die tägliche Routineinspektion des Flugzeugs durch und unterschrieb dann das Wartungsformular<sup>169</sup>. Seine Einheit hatte die Maschine bereits gründlich überprüft und versorgt. Zweitausend Gallonen Flugzeugtreibstoff waren in die Tanks gepumpt worden, für weiteres Benzin blieb kaum noch Platz. Nach einer Stunde hatten die Männer auch das Bettgestell installiert und festgeschraubt<sup>170</sup>.

Alle Maschinen, die Gibraltar in Richtung England verließen, mußten

den letzten Teil des Flugs bei Dunkelheit zurücklegen, um möglichst nicht von deutschen Jagdflugzeugen entdeckt und abgefangen zu werden. Die langsamen Nachschubflugzeuge hatten deshalb schon einige Zeit vorher von der einzigen Startpiste des Flughafens abgehoben; insgesamt sollten etwa vierzig Maschinen an diesem Abend Gibraltar verlassen. Der Liberator, eines der schnelleren Flugzeuge, würde erst spät – fast zum Schluß – abgefertigt werden<sup>171</sup>. Hauptmann Edward Prchal und seine Mannschaft verbrachten in der Offiziersmesse einen trockenen Abend. Kurz nach 22 Uhr rief der Pilot im Regierungsgebäude an und hinterließ die Nachricht, er wolle um 23 Uhr starten. In der folgenden halben Stunde trafen die Passagiere in kleinen Gruppen auf dem Flugplatz ein. Hauptmann Perry, Luftwaffenadjutant des Gouverneurs, brachte seinen alten Freund Victor Cazalet und Oberleutnant Ponikiewski im Jeep an die Rollbahn; man unterhielt sich über belanglose Dinge, und Perry machte Cazalet noch Komplimente zu den eleganten braunen Wildlederstiefeln, die sein Freund trug. Der britische Abgeordnete erwiderte, er habe die Schuhe in Kairo erstanden; einen Augenblick später fügte er, über die auffällige Sorglosigkeit der Passagiere und der Besatzung einigermaßen beunruhigt, hinzu: »Weißt du, daß ich der einzige bin, der sich beim Start anschnallt?«

Perry hatte ebenfalls den Eindruck gewonnen, die ganze Reisegesellschaft nehme den Flug nicht sehr ernst: halb amüsiert, halb entrüstet hatte er erfahren, daß die gesamte Mannschaft und ein Teil der Insassen in Gibraltar große Mengen von zollfreiem Whisky und Sherry erstanden hatten. Die Alkoholika wollte man mit nach England nehmen, da dort solche Annehmlichkeiten des Lebens praktisch gar nicht mehr erhältlich waren<sup>172</sup>. Er sah, wie die Kisten mit den Flaschen achtlos und ziemlich unordentlich im Rumpf des Flugzeugs aufgestapelt wurden – aber schließlich würden die Aufsichtsbeamten des Flugplatzes und auch der Pilot sich auf jeden Fall noch vergewissern, daß die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wurde.



**Edward Prchal**

Man hatte nun die letzten Gallonen hochoktanigen Treibstoffs in die

Tanks des Liberator gefüllt, und die Besatzung bestieg den Bomber. Wie immer kurz vor dem Start, herrschte auch diesmal ein durchdringender Benzingeruch im Innern: Bomber dieses Typs rochen so, als gäbe es irgendwo ein Treibstoffleck. Kurz nach dem Start würde der Luftzug den Gestank jedoch vertrieben haben. Die beiden geheimnisvollen britischen Passagiere, von den übrigen Insassen für Agenten des englischen Geheimdienstes aus Kairo gehalten, fuhren heran und gingen ebenfalls an Bord. Dann traf die Gruppe General Sikorskis in mehreren Automobilen ein, begleitet vom Gouverneur und den kommandierenden Offizieren der Kronkolonie. Die diensthabenden Angehörigen der RAF und die Besatzung des Liberator waren wohl die einzigen, die an den Vergnügungen des Abends nicht teilgenommen hatten<sup>173</sup>. Doch warum sollte man den anderen daraus einen Vorwurf machen? Sie befanden sich nicht im Dienst, es war Nationalfeiertag – zwar der amerikanische, aber immerhin –, und es war Sonntagabend. »Wir alle machten uns in bester Stimmung zum Flugplatz auf«, notierte Mason-Macfarlane später<sup>174</sup>.

Hauptmann Prchal teilte Sikorski mit, die Maschine sei startbereit. Das Abschiednehmen begann. General Mason-Macfarlane kannte Prchal gut, da er vorher schon einige Male von ihm geflogen worden war. Er erklärte später, keinerlei Anzeichen außergewöhnlicher Erregung an dem Piloten bemerkt zu haben: »Er machte einen absolut normalen Eindruck, er war wirklich der Prototyp eines zuverlässigen Piloten der Vorkriegs-Zivilluftfahrt – so haben wir ihn alle gekannt.« Prchal trug die übliche Fliegerkluft der Royal Air Force. Ein wachsameres Gesicht mit leicht eingefallenen Wangen – der typische junge Offizier der Alliierten. Er hatte seine »Mae West«, die Rettungsweste, die man in Kreisen der RAF allgemein auf den Namen der bekannten amerikanischen Filmschauspielerin getauft hatte, nicht angelegt, was niemanden überraschte, der ihn kannte. »Wie alle Piloten, hatte auch er seine kleinen Eigenheiten«, erinnerte sich Macfarlane anschließend, »und er trug die Mae West unter keinen Umständen, weder beim Start noch bei der Landung. Sie hing immer über der Lehne seines Sitzes, wo er sie im Bedarfsfall erreichen konnte.« Das widersprach noch nicht einmal den Vorschriften der Air Force, wo lediglich gefordert wurde: »Rettungswesten ... müssen immer für jeden Insassen eines Flugzeugs mitgeführt werden, das über größere Wasserflächen fliegt ... Sie müssen

sofort verfügbar sein, brauchen aber nicht getragen zu werden, sofern der Erste Pilot es nicht ausdrücklich anordnet<sup>175</sup>.«

Links im Cockpit des Liberator setzte Prchals Kopilot, Major William Herring, die Motoren der Maschine nacheinander in Gang; es schien etwas länger als sonst zu dauern, schließlich liefen aber alle vier Triebwerke weich und regelmäßig, und die Propeller begannen zu kreisen<sup>176</sup>.

Auch Sikorski folgte der Aufforderung des Piloten und bemerkte, zu den Offizieren der Kolonie gewandt: »All right, ich werde mich verabschieden.« Seine Tochter, der die Kampfuniform und die Militärmütze außerordentlich gut standen, kletterte als erste durch die Heckluke in den Rumpf der Maschine, und die anderen Mitglieder der Gruppe folgten ihr. Frau Lesniowska hielt eine große Pralinenschachtel, die der Gouverneur ihr zum Abschied überreicht hatte, in der Hand. Major Quayle, der mit dem RAF-Stationskommandanten, Oberst Bolland, bei dem Flugzeug stand, warf einen kurzen Blick ins Innere und sah, wie die Insassen nach vorn gingen<sup>177</sup>.

Lubienski stand am Fuß der kurzen Einstiegleiter, als sein Oberbefehlshaber, General Sikorski, als letzter den Bomber bestieg. In der Türöffnung drehte Sikorski sich noch einmal um und sagte zu ihm: »*Hauptmann* Lubienski, wir werden uns bald in London sehen!«

Hinter ihm schloß sich der Einstieg.

Als man mit dem Bau des Hauptsystems von Tunneln im Felsen begonnen hatte, hatten die britischen Behörden auch eine Verlängerung der einzigen, im Niemandsland zwischen der Kolonie und der spanischen Grenze liegenden Landebahn des winzigen Flughafens angeordnet. Riesige Mengen von Bauschutt, den man beim Tunnelbau gewonnen hatte, sowie von der Nordseite des Felsens abgesprengtes Gestein waren in die Bucht von Gibraltar geschüttet worden, um hier das Fundament für eine Piste von 135 m Breite und über 800 m Länge zu bilden<sup>178</sup>. Prchals schwerer Bomber rollte langsam die Bahn entlang und wendete, als er das westliche Ende erreicht hatte. Die Motoren wurden noch einmal gedrosselt. Von der Kanzel aus blickte man nun in Richtung Mittelmeer.

Seit Anbruch der Dämmerung war der gesamte Flugplatz durch zahllose, in Bodenvertiefungen oder an Felsvorsprüngen angebrachte Scheinwerfer hell erleuchtet worden. Im hölzernen Beobachtungsturm – er

war für die Preisrichter bestimmt gewesen, als dieser Teil der Kolonie noch als Pferderennbahn gedient hatte – sah Fliegerhauptmann »Jock« Fraser, der diensthabende Kontrolloffizier, wie der Liberator am Ende der Piste langsam drehte. Er griff nach dem altmodischen Militärtelefon und wählte die Eins: dieses Signal war für den Kontrolloffizier der Armee bestimmt, der oben in einem Felsenbunker Dienst hatte. Nun wurden alle Scheinwerfer ausgeschaltet. Das Flugfeld war in Dunkelheit getaucht, nur an den Rändern der über 1,5 km langen Piste glimmten die Positionslichter, und eine Reihe schwacher roter Leuchtkörper markierte das Ende der Startbahn. Im verdunkelten Cockpit erledigten Pilot und Kopilot die obligatorischen Kontrollen. Prchal prüfte, ob der Steuerknüppel sich einwandfrei bis zum vorderen Anschlag schieben ließ – ob also Quer- und Höhenruder für den Sinkflug intakt waren –, und stellte gleichzeitig das Seitenruder rechts aus. Dann bewegte er die Steuersäule bis zum hinteren Anschlag, um zu kontrollieren, ob Quer- und Höhenruder auch für den Steigflug betriebsklar waren, und stellte probeweise das Seitenruder nach links aus. Alles funktionierte einwandfrei. Der Pilot meldete: »Fahrt- und Steuerungskontrollen erledigt!«

»Türen und Luken?« Alle Türen und Luken waren ordnungsgemäß verschlossen. Nur an den Tragflächen und der Unterseite der Maschine befanden sich noch Öffnungen: sie waren für das Fahrwerk bestimmt.

Noch einmal wurden die vier Triebwerke nacheinander angelassen, um sie für den Flug vorzubereiten. Heulend erreichten sie die volle Umdrehungszahl, 1000 pro Minute. Die Menschentraube, die sich zur Verabschiedung der Gesellschaft versammelt hatte, begann sich allmählich aufzulösen. Während zwischen dem Cockpit des Liberator und dem Kontrollturm die letzten Signale ausgetauscht wurden, vergingen zwei weitere Minuten. Ein Lautsprecher übertrug die Meldungen aus der Kommandozentrale des Flugzeugs in den Turm – Fliegerhauptmann Fraser hatte allerdings schon das Interesse am Liberator verloren und telefonierte mit dem Kontrolloffizier, der für Jagdflieger zuständig war und den Felsenbunker seines Kollegen von der Armee teilte<sup>179</sup>. General Mason-Macfarlane war mit einigen Begleitern an den Rand der Startbahn gegangen, wo man dem Bomber noch einmal zuwinken konnte, wenn er vorbeigleiten würde. Zwanzig Minuten waren vergangen, und immer noch

hörte man, wie in der Ferne, am Ende der Piste, die Motoren angelassen wurden. Die Kühle der Nacht hatte die laute Fröhlichkeit der Versammlung verstummen lassen.

Am Ende der Rollbahn begannen jetzt die Motoren zu brüllen, die roten und grünen Positionslampen des Flugzeugs bewegten sich langsam auf die Gruppe zu. Der über 25 Tonnen schwere Bomber gewann an Geschwindigkeit, passierte die Wartenden, und sein Bug hob bereits ganz leicht vom Boden ab. Eine gewaltige Staubwolke hüllte die Zuschauer ein. Durch das geöffnete Fenster im Kontrollturm sah Fraser die Maschine herankommen und rief ins Telefon: »Warte einen Augenblick, bis dieser verdammte Liberator weg ist!« Das vorbeirasende Flugzeug konnte er dabei nicht mehr sehen, da es sich schon außerhalb seines Gesichtskreises befand. Vielleicht berührten die Räder des Fahrwerks immer noch die Startpiste. Alle, die sich auf dem Flugplatz befanden, beobachteten das Schauspiel – der Start eines Liberator hatte immer etwas von einem Feuerwerk: Knalle, Blitze und Kaskaden von Funken. Endlich, 450 m vor dem Ende der Piste, hatte die Maschine vom Boden abgehoben und befand sich in der Luft. Befriedigt dachte Mason-Macfarlane: »Well, wieder einmal eine kostbare Fracht gut auf den Marsch gebracht<sup>180</sup>.«

Er wollte sich gerade auf den Heimweg machen, als er sah, daß die allmählich in der Ferne verschwindenden Positionslampen plötzlich nicht mehr an Höhe gewannen – im Gegenteil, sie hatten bereits zu sinken begonnen. Trotzdem war der Gouverneur keinen Augenblick lang beunruhigt. Er wandte sich Geschwaderkommandeur Simpson, einem der »drei bösen Geister« des Felsens (diesen Spitznamen hatte Macfarlane seinen obersten Offizieren verliehen) zu und kommentierte: »Jeder kann sehen, daß Prchal am Steuerknüppel sitzt!« Simpson stimmte zu – der tschechische Pilot hatte nämlich eine ganz individuelle Starttechnik für Liberators entwickelt. Er ließ die Maschine zunächst steil aufsteigen, machte dann einen flachen Bogen nach unten, um so an Geschwindigkeit zu gewinnen und anschließend schneller die endgültige Flughöhe erreichen zu können.

Immer noch hörte man das regelmäßige Motorengeräusch, während die Lichtpunkte ganz schwach geworden waren. Zu ihrem steigenden Erstaunen und Entsetzen mußten die Zuschauer aber mit ansehen, daß die

Positionslampen auch weiterhin an Höhe verloren und ganz langsam, in einem Winkel von ungefähr 10 Grad, absackten. Dann verschwanden sie vollständig unter dem Rand der Startbahn, die rund 4,5 m über der Meeresoberfläche lag. Das Röhren der Motoren verstummte plötzlich, und eine Wand dunklen Schweigens blieb zurück. Einen Augenblick lang wagte sich niemand zu bewegen, dann schrie Bolland: »Mein Gott, es ist ins Meer gestürzt!<sup>181!</sup>«

Die polnischen Offiziere stießen einen Schrei des Entsetzens aus und begannen, die Piste entlangzulaufen. Sie hofften verzweifelt, das Flugzeug könne ganz am Ende der Startbahn wieder gelandet sein und stünde nun dort mit ausgeschalteten Motoren. Überall sah man umherrennende Menschen; aus dem Abfertigungsgebäude am Flugfeld stürzten weitere polnische Offiziere und Flieger hervor. Stabsfahrzeuge mit blendenden Scheinwerfern überholten sie auf der Piste, und die Männer sprangen auf die Trittbretter der Autos, um schneller an das Ende der Bahn zu kommen. Doch auch hier konnte man nichts erblicken – nur das Meer. Ein paar Leute ließen die kleine Rettungsjolle zu Wasser, die der Kommandeur für Notfälle auf einer Helling hatte anbringen lassen, und ruderten mutig aufs Meer hinaus.

Der diensthabende Kontrolloffizier hatte unwillkürlich dieselben Worte wie Bolland ins Telefon gerufen, das er immer noch in der Hand hielt. Geistesgegenwärtig befahl Fraser dann aber, die Scheinwerfer am Felsen so schnell wie möglich auf die Unglücksstelle zu richten, und forderte den Kontrolloffizier für Jagdflugzeuge auf, sofort über UKW-Funk alle Rettungseinheiten zu alarmieren<sup>179</sup>. Die an der östlichen Seite des Felsens installierten Suchscheinwerfer versuchten inzwischen, auf dem Meer das Wrack des Flugzeugs auszumachen. Die Luft/See-Rettungseinheiten waren in der Bucht von Gibraltar, also an der anderen Seite des Felsens, stationiert, da die Ostseite für die kleinen Schiffe zu gefährlich war, bis zu ihrer Ankunft würden noch acht oder zehn Minuten vergehen. Jetzt hatte ein Scheinwerfer einen schwarzen Gegenstand erfaßt, der ungefähr 640 m vom Ende der Piste entfernt an der Meeresoberfläche schwamm – das Wrack des Liberator! Wie der Flügel eines überdimensionalen Tauchvogels erhob sich eine Tragfläche leicht über dem Wasser. Der Gouverneur und Graf Lubienski begannen, ins Meer

hinauszuwaten, um die Jolle noch zu erreichen, wurden von den Wellen aber bald zur Umkehr gezwungen. Obgleich man inzwischen andere Scheinwerfer auf das Wrack gerichtet hatte, war es nur undeutlich auszumachen. Ein polnischer Flieger, der bei Major Quayle stand, weinte leise und wiederholte immer wieder die Worte: »Das ist das Ende für Polen. Das ist das Ende für Polen<sup>182</sup>.«

General Sikorskis Maschine war in das Mittelmeer gestürzt. Alles, was man im Augenblick tun konnte, war Warten – Warten auf das Eintreffen der ersten Schnellboote.

## 1

Erstarrt vor Entsetzen begab sich General Mason-Macfarlane zurück zum Kontrollturm des Flugplatzes. »Selten war ich mir so hilflos vorgekommen«, schrieb er später in sein Tagebuch. Ein kleines Suchflugzeug der Marine kreiste über ihm und seinen Begleitern, nahm Kurs auf die hellerleuchtete Stelle, wo man das Flugzeugwrack zuletzt gesichtet hatte, und schoß über dem ganzen Gebiet Lichtsignale ab, die für Unterseeboote bestimmt waren. Hohe Offiziere drängten sich in »Jock« Frasers Kontrollturm. Major Derek Pilcher, sein Vorgesetzter, Bolland, Simpson und der Gouverneur erfuhren nun, das Funkgerät habe kurz vor Verstummen der Flugzeugmotoren noch einen Notruf des Liberator-Piloten aufgefangen: »Bruchlandung«. Im Turm hatte man ständigen Funkkontakt mit dem Kapitän der »Royal Navy Naval Volunteer Reserve«, der das jeweils patrouillierende Rettungsschiff kommandierte, und auch zu den beiden Schnellbooten, die inzwischen ihre Liegeplätze auf der Westseite des Felsens verlassen hatten, bestand Verbindung. Kaum waren Mason-Macfarlane und seine Begleiter eingetroffen, hatte ein Schnellboot schon die erste Botschaft gefunkt: man hatte die Unglücksstelle erreicht, dort aber nur kleinere Wracküberreste gefunden. Die Besatzung hatte den Piloten, der noch am Leben war, entdeckt und an Bord genommen, außerdem drei andere Verunglückte, von denen einer schwach atmete. »Wer atmet noch?« fragte der Gouverneur, der das Mikrofon an sich genommen hatte. Der Kapitän des Bootes erwiderte, es sei schwierig, die

Verunglückten zu identifizieren, da deren Uniformen zum größten Teil zerfetzt seien. Mason-Macfarlane befahl, daß ein Schnellboot umgehend mit den Toten und den beiden Überlebenden zum Hafen zurückkehren solle<sup>183</sup>.

Oberleutnant Lubienski bat den Gouverneur, ihn zur Unglücksstelle hinauffahren zu lassen – die Furcht, sein Oberkommandierender könne dort draußen irgendwo im Meer ertrinken, verfolgte ihn. Macfarlane lehnte ab; es sei besser, sich gemeinsam zum Hafen zu begeben und dort die Rückkehr des Schnellbootes abzuwarten. Sie erreichten die Docks, als das erste Boot festmachte, dessen Motoren noch leise liefen. Auf Deck lagen drei in Marinedecken eingehüllte Körper – der Verunglückte, der zunächst noch Lebenszeichen von sich gegeben hatte, war gestorben, kurz nachdem man ihn eingeholt hatte. General Mason-Macfarlane konnte es nicht über sich bringen, die Toten zu sehen, und bat Lubienski, sie zu identifizieren<sup>184</sup>. Offensichtlich hatte Edward Prchal, der Pilot, als einziger den Absturz überlebt. Man hatte ihn in der Nähe der Unglücksstelle auf dem Meer treibend aufgefunden, noch bei Bewußtsein, aber unfähig zu sprechen. Offiziere der RAF trafen Vorbereitungen, Prchal sofort ins Hospital bringen zu lassen. Lubienski befand sich nun an Bord des Schnellbootes und hob die Decken, die über den drei Leichen lagen. Er erblickte General Sikorski, der augenscheinlich sofort nach dem Unglück einer furchtbaren Kopfverletzung erlegen war, General Klimecki, seinen Stabschef, der auf den ersten Blick kaum verletzt schien, und den Brigadegeneral Whiteley. Der britische Abgeordnete war gleich nach der Übernahme ins Boot gestorben<sup>185</sup>.

Der furchtbare Anblick, der sich ihm bot, beschäftigte den Militärgouverneur von Gibraltar im Moment nur in zweiter Linie: er grübelte über eine Einzelheit nach, die den Piloten betraf. Prchal, der offenbar einen nervösen Schock erlitten hatte, war inzwischen auf einer Tragbahre der Air Force fortgebracht worden. Als man ihn aus dem Meer herausgeholt hatte, *trug er seine Mae West, und zwar nicht nur eilig übergehängt, sondern mit sorgfältig geschlossenen und befestigten Riemen und Schnallen*<sup>186</sup>.



**Abgestürzt:** Zum ersten Male hier veröffentlicht, das Bild wurde von einem tieffliegenden Flugzeug am Vormittag nach dem Absturz aufgenommen. Man sieht Hauptflügel mit vier Motoren ziemlich unbeschädigt auf dem Meeresboden in zehn Meter Wassertiefe liegend. Größere Ölflecke sind noch auf den Wellen zu erkennen.



**Luftbild des Fliegerhorsts Gibraltar (»RAF North Front«) mit Verlängerung ins Meer.**

## IV. Bergung und Untersuchung

Damit ist das erste Geheimnis aufgetaucht. Um den Beginn der Rettungsarbeiten zu schildern, müssen wir jedoch zwanzig Minuten zurückgehen. Drei Rettungsbarkassen lagen an der Westseite des Felsens an der »Flying Boat Station«, vor Anker – Schnellboote der RAF-Luft/See-Rettungseinheit Nr. 71, die von Fliegerhauptmann Albert Posgate kommandiert wurde. Posgate, ein etwas schwächlicher, schmalgesichtiger Offizier von 28 Jahren, war wegen seiner peinlichen Genauigkeit unbeliebt bei seinen Untergebenen, aber er galt als allgemein geschätzter Fußballspieler. Zwei Rettungsbarkassen wurden ständig in Bereitschaft gehalten, während die dritte in Reserve lag. Da der Hafenbaum nachts geschlossen war, hatte man die Schnellboote von 22 Uhr bis 8 Uhr außerhalb des Hafens vertäut. An diesem Abend hatte die schwächere Barkasse den ersten Bereitschaftsdienst, und es würde ungefähr neun Minuten dauern, bis sie das östliche Ende der Rollbahn, also die Stelle, wo der Liberator abgestürzt war, erreichte<sup>187</sup>.

Gleich nach dem Absturz rief der diensthabende Flugkontrolloffizier die für den Einsatz der Rettungseinheiten zuständige zentrale Befehlsstelle im Bunker an. 30 Sekunden nach Befehl zum Auslaufen, um 23.10 Uhr – seit dem Unglück waren insgesamt drei Minuten vergangen –, war das erste Schnellboot, geführt von Fliegerhauptmann Atkins, bereits unterwegs und hatte mit der Flugkontrollstation Funkkontakt aufgenommen<sup>188</sup>. Um 23.20 Uhr hatte auch die stärkere Barkasse, die von Posgate persönlich kommandiert wurde, den Befehl zum Auslaufen erhalten. Sie erreichte die Unglücksstelle sechs Minuten später.

Die kleine, von sieben Fliegern geruderte Rettungsjolle der RAF war schon gegen 23.15 Uhr an der Absturzstelle angekommen. Auf dem Meer schwammen Wrackteile herum, und es war immer noch ziemlich dunkel. Die Männer vernahmen Hilferufe und fanden daraufhin den Piloten des Liberator, der in einer aufgeblasenen Rettungsweste, jedoch ohne Fallschirmgurte, auf dem Wasser trieb. Er war noch bei Bewußtsein, konnte

aber nicht mehr zusammenhängend sprechen. Man hob ihn in die Jolle, legte ihn nieder und ruderte auf der Suche nach anderen Überlebenden weiter. Wenige Minuten später holten die Männer den Körper eines britischen Offiziers ein, der mit dem Kopf unter Wasser auf dem Meer trieb – sie waren der Meinung, der Mann sei tot. Vom Felsen her richtete man Scheinwerfer auf die Unglücksstelle, die bald in grellweißes Licht getaucht war. Überall auf dem Wasser konnte man nun Postsäcke und andere Gepäckstücke erblicken. Der Pilot murmelte Worte in einer Sprache, die den Rudern den unbekannt war<sup>189</sup>.

Inzwischen war allerdings die Situation der Rettungsjolle prekär geworden. Da sie zwei Insassen zusätzlich an Bord hatte, lag sie zu tief und begann, Wasser zu nehmen. Die Flieger atmeten erleichtert auf, als die Barkasse herankam. Zuerst erschien das schwächere Schnellboot der Royal Navy, das keinerlei medizinische Ausrüstung mit sich führte – eine andere Rettungsbarkasse sei jedoch ebenfalls auf dem Weg, erklärte man der Jollenbesatzung. Als sie eintraf, wurden die beiden Verunglückten sofort an Bord genommen. Der zweite Mann, den man aufgefischt hatte – Brigadegeneral Whiteley –, starb kurz danach. Die Jolle, die mit den Wrackteilen weiter südlich abgetrieben war, wurde wieder zum Ufer gerudert, während die beiden Barkassen die Rettungsaktionen fortsetzten. Man fand jedoch keine weiteren Überlebenden mehr. Dieser erste Teil des Unternehmens hätte beinahe tragisch geendet: von den Barkassen aus konnte man riesige Mengen von hochoktanigem Flugzeugtreibstoff entdecken, die auf dem Meer große Lachen bildeten. Zu seinem Schrecken mußte Hauptmann Posgate über Sprechfunk erfahren, daß leichte Suchflugzeuge mit ihm »zusammenarbeiten« und Leuchtkugeln über dem Gebiet abwerfen wollten. Er funkte sofort zurück, daß man keine Leuchtkugeln benötige, da die Lichtverhältnisse jetzt vollkommen ausreichten. Trotzdem überflog eine Maschine ein paarmal die Unglücksstelle und schoß einige Leuchtkugeln ab – glücklicherweise verglühten alle, bevor sie die Benzinlachen auf dem Meer in Brand setzen konnten<sup>190</sup>.

Beide Luft/See-Rettungsbarkassen setzten die Suche bis zum 5. Juli um 4.20 Uhr fort. Sie holten nicht weniger als zwanzig Postsäcke ein und sicherten dadurch Valuta sowie große Mengen von Diplomatenpapieren. Als sie zum Hafen zurückkehrten, hatte die Besatzung einen Überlebenden

(den Piloten) und vier Tote geborgen, von denen drei vollständig bekleidet waren. Alle vier Uhren, die man den Verunglückten abnahm, waren in der vergangenen Nacht zwischen 23.06 und 23.07 Uhr stehengeblieben.

Mason-Macfarlane pflegte zu sagen, Gibraltar sei wie der Eisenbahnknotenpunkt Clapham: alle bedeutenden Persönlichkeiten machten früher oder später in der Kronkolonie Zwischenstation<sup>191</sup>. Am Nachmittag des 4. Juli war Sir James Grigg, der britische Kriegsminister, angekommen; als Macfarlane kurz nach Mitternacht wieder in der Residenz erschien, wartete Grigg dort auf ihn, um nähere Einzelheiten über das Unglück zu hören, von dem bisher nur Gerüchte zu ihm gedrungen waren<sup>192</sup>. Der Gouverneur berichtete, Sikorski sei tot, höchstwahrscheinlich auch alle anderen Passagiere und Besatzungsmitglieder; überlebt habe lediglich der Pilot. Grigg meinte, man müsse sofort London informieren, und der Gouverneur ließ die Nachrichtendrähte spielen. Der Kontrolloffizier der Transportstaffel hatte dem Transport Command in England bereits eine kurze, formelle Nachricht zugeleitet: der Liberator AL 523 werde nicht eintreffen, da er kurz nach dem Start abgestürzt sei<sup>193</sup>. Mason-Macfarlane bat Oberleutnant Lubienski, die polnische Regierung zu benachrichtigen, während er selbst das Kolonialministerium informieren wollte<sup>194</sup>.

»Ich hatte mich noch nicht soweit in der Gewalt, einen ausführlichen Bericht nach London abzufassen«, erklärte Lubienski später. »Was hätte ich schreiben können? Was sollte ich der Witwe Sikorskis sagen? Was konnte ich dem polnischen Staatspräsidenten berichten?« Major Quayle und der Presseoffizier des Gouverneurs, Hauptmann David Woodford, sprangen ihm bei und setzten gemeinsam den Text für die Depesche nach London auf<sup>\*195</sup>. Macfarlane telegrafierte an den polnischen Staatspräsidenten und schrieb ihm anschließend einen längeren Brief, in dem er die

---

\* Lubienski ließ Oberst Borkowski, dem Londoner Kabinettsvorsteher Sikorskis, über das britische Kriegsministerium die folgende Depesche zukommen: »Bedaure zutiefst, Sie informieren zu müssen, daß die Maschine, die General Sikorski von Gibraltar ins United Kingdom zurückbringen sollte, gegen 23 Uhr beim Start in das Meer stürzte. General Sikorski und alle seine Begleiter wurden getötet, darunter Frau Lesniowska, General Klimecki, Oberst Marecki, Herr Kulakowski, Oberleutnant Ponikiewski, Colonel Cazalet, Oberst [sic] Gralewski, Kurier aus Warschau. Leiche General Sikorskis aufgefunden. Andere Leichen noch nicht identifiziert. Weitere Einzelheiten melde ich, sobald bekannt. Zur gleichen Zeit, da ich Ihnen diese Nachricht schicke, die für unser Volk und für unser Land eine so grausame Tragödie bedeutet, möchte ich Ihnen meine tiefe Trauer ausdrücken<sup>196</sup>.«

Ereignisse des Abends, der so tragisch endete, schilderte\*<sup>197</sup>. König Georg VI. sandte ein Telegramm, in dem er seine tiefe Erschütterung ausdrückte. Man betonte allgemein, der Unglücksfall sei ein schwerer Schlag für die Sache der Alliierten.

In London veröffentlichte das Luftfahrtministerium ein Kommuniqué, worin der Tod Sikorskis bekanntgegeben wurde; der einzige Überlebende des Absturzes sei der Pilot, der sich »ernstlich verletzt« im Hospital befinde<sup>199</sup>. Kurze Zeit darauf gab man eine – allerdings unvollständige – Liste der Passagiere heraus<sup>200</sup>. Gegen Mittag wurde die traurige Nachricht überall in der Welt verbreitet. Der bei Sikorskis Regierung akkreditierte amerikanische Botschafter ließ ein Telegramm an Präsident Roosevelt, Außenminister Cordell Hull und Sumner Welles, Unterstaatssekretär im amerikanischen Außenministerium und Berater Roosevelts, abgehen: »Britisches Luftfahrtministerium informiert mich, daß General Sikorski, seine Tochter Frau Lesniowska und sein Generalstabschef General Klimecki gestern bei Flugzeugunglück in Gibraltar den Tod gefunden haben<sup>201</sup>.« Besonders bei Sumner Welles weckten diese Nachrichten düstere Gedanken: er fühlte sich an bestimmte andere Dinge erinnert<sup>202</sup>.

Inzwischen hatte Botschafter Maiski vom britischen Repräsentanten in Kairo ebenfalls die Nachricht von Sikorskis Tod erhalten. Der unergründliche Russe kommentierte nur: »Das ist wirklich außerordentlich interessant. Das erklärt, weshalb Macfarlane so ängstlich bemüht war, mich vom Felsen loszuwerden.« Die Komödie mit der ungünstigen Wettermeldung hatte ihn also nicht getäuscht; nur über den eigentlichen Anlaß war er im unklaren geblieben, so daß die geniale Improvisation des Militärgouverneurs ihren Zweck durchaus erfüllt hatte<sup>203</sup>.

Bei Morgengrauen begann man mit der Bergung der Wrackteile und Überreste. Offiziere der RAF erblickten eine einsame Masse von Treibgut, die nur knapp 25 m von der Küste entfernt im Wasser schwamm. Der Verwaltungsoffizier des Flugplatzes, Fliegermajor Horton, fuhr mit einem

---

\* Das Telegramm Mason-Macfarlanes lautete: »In meinem eigenen Namen und im Namen Gibaltars möchte ich Ihnen mein tiefstes und aufrichtigstes Mitgefühl über das tragische Unglück General Sikorskis und seiner Gruppe übermitteln.« Der polnische Staatspräsident antwortete: »Für die warmen Worte des Mitgefühls, die Sie zu Polens schwerem Verlust gefunden haben, möchte ich Ihnen, Exzellenz, sowie allen Einwohnern Gibaltars danken<sup>198</sup>.«

Unteroffizier in einem Ruderboot hinaus, und sie machten einen interessanten Fund: britische Einpfundnoten im Werte von vielen hundert Pfund, einige lose gebündelt und von elastischen Bändern zusammengehalten, andere einzeln auf der spiegelglatten Oberfläche des Meeres treibend. Unter den anderen Gegenständen, die sie an Bord nahmen, befand sich ein brauner Pelzmantel, der glücklicherweise mit der Pelzseite nach oben im Wasser schwamm; sie meinten, er gehöre Frau Lesniowska, da sie die einzige Frau im Flugzeug gewesen war. Horton nahm seine Bootsladung mit an Land und brachte sie ins Regierungsgebäude, wo man Major Quayle das Treibgut aushändigte. Quayle übergab das Geld Colonel Capurro, dem Adjutanten des Gouverneurs, der es zählte und dann an den obersten Zahlmeister weiterleiten ließ.

Fliegerhauptmann F. J. Garwood, der Chef der RAF-Wasserfahrzeug-Abteilung, fuhr mit einer langsamen Barkasse, in der er Bergungsbehälter und weitere Räumausrüstung mit sich führte, um den Felsen und erreichte die Unglücksstelle bei Morgengrauen. Er wurde jedoch zu den Schiffsdocks zurückbeordert, da man die Navy mit den Bergungsarbeiten beauftragt hatte. Winston Churchill persönlich hatte eine gründliche Untersuchung der Flugzeugüberreste angeordnet. Um 10.45 Uhr wurde dem Königlichen Hafenmeister\* befohlen, bei der Bergung von Leichen, Wrackteilen und sonstigen Überresten vom Meeresgrund alle nur möglichen Hilfestellungen zu leisten<sup>204</sup>. Aus verschiedenen Gründen – auch wegen der bevorstehenden Invasion der Alliierten in Sizilien und der damit verbundenen Vorbereitungen – standen keine schweren Tauch- und Hebeausrüstungen zur Verfügung, und am 5. Juli mußten die Taucharbeiten zum größten Teil von spanischen Tauchern durchgeführt werden. Erst am späten Nachmittag, um 17.20 Uhr, verließ das Bergungsschiff der Royal Navy, die »Moorhill«, ihren Ankerplatz, fuhr langsam um den Felsen und begab sich zu der Unglücksstelle, wo sich das Flugzeugwrack befand: ungefähr 640 m vom östlichen Ende der Startpiste entfernt. Ein Suchflugzeug der Schwertfisch-Klasse hatte das Wrack unter Wasser ausgemacht. Es war ganz deutlich zu erkennen, das noch ausgefahrene Fahrwerk nach oben, der Rumpf an zahlreichen Stellen beschädigt. Das

---

\* Kapitän C. H. Lush, Mitglied des Ordens vom Britischen Empire.

Meer wurde immer noch von großen Benzinlachen verunreinigt.

Die Taucher waren bereits zum Wrack hinuntergetaucht und hatten Vorbereitungen getroffen, damit es aus dem Wasser hochgehievt werden konnte. Sie berichteten, der Rumpf sei durch den Aufprall aufs Meer stark mitgenommen, das Heckteil sei vollkommen abgebrochen und liege zwischen der Tragflächenpartie und dem Ende der Rollbahn auf dem Meeresboden. Die Tragflächen selbst waren nur leicht beschädigt und trugen noch alle vier Triebwerke. Propeller sowie Gehäuse der Untersetzungsgetriebe waren ohne Ausnahme abgerissen worden. Die gesamte Tragflächenpartie und ein großer Teil des Flugzeugrumpfes hingen noch zusammen – der Rumpf allerdings war, besonders vorn, vor der Kabine des Navigators, stark lädiert<sup>205</sup>. Als die »Moorhill« diese Partie aus dem Meer hievte, entdeckten Taucher die Leiche eines Besatzungsmitglieds, die darunter eingeklemmt gewesen war. Alle Versuche, den riesigen Tragflächenteil (die Spannweite des Liberator betrug 33,5 m) auf das Schiff zu bringen, schlugen jedoch fehl. Auf Bitten der RAF wurde dieser Teil des Wracks näher an die Küste gezogen und um 21.30 Uhr wieder auf Grund gelassen. So würde man am folgenden Tag den Meeresboden gründlicher absuchen können.

Die bisher aufgefundenen Leichen waren zum örtlichen Leichenschauhaus gebracht worden, wo der Sanitätsoffizier der RAF-Station sie – soweit der Gouverneur zuließ – untersuchte. Aus politischen Gründen hatte man keine Obduktion gestattet<sup>206</sup>. Fliegermajor Canning, der oberste Sanitätsoffizier, stellte fest, daß die Opfer zahlreiche Verletzungen am Kopf und anderen Körperteilen hatten. Er gab zu Protokoll, die Schwere der Verletzungen lasse darauf schließen, der Tod sei »annähernd zur selben Zeit wie der Unfall« eingetreten. General Sikorski hatte eine tiefe, klaffende Wunde an der Stirnpartie, nach den Aussagen anderer Zeugen hatte ein spitzer und scharfer Gegenstand außerdem ein deutlich erkennbares Loch in einen Augenwinkel gebohrt; das Auge selbst war dabei kaum in Mitleidenschaft gezogen worden<sup>207</sup>. Auf die Bitte Cannings hin untersuchten Luftwaffenmajor Sutton und sein Assistent, Corporal Pickering, am nächsten Morgen den Körper Sikorskis noch einmal und zogen einen langen Holzsplitter aus der Augenwunde heraus: der Splitter war genau ins Gehirn gedrungen. Canning schloß, daß der General sofort

getötet worden sei; für Ertrinken lagen keine der normalen pathologischen Anzeichen vor. Die anderen beiden Opfer, die er gesehen hatte, waren seiner Meinung nach ertrunken – allerdings konnte auch bei ihnen keine Autopsie vorgenommen werden. Das Gesicht General Sikorskis wurde von Sutton kurz kosmetisch behandelt, damit zwei Fotografen der RAF es aufnehmen konnten. Kurze Zeit darauf unterschrieb Canning die Sterbeprotokolle des polnischen Ministerpräsidenten.

Die oberflächliche Untersuchung der aufgefundenen Leichen gibt kaum Einblick in die tragischen Geschehnisse, die sich nach dem Absturz im Flugzeug abspielten. Der Liberator hatte eine VIP-Kabine, die offensichtlich für Sikorski, seine Tochter, Klimecki und Brigadegeneral Whiteley reserviert war. Einige Minuten, bevor die Maschine von der Rollbahn abhob, hatte diese Gruppe die Kabine betreten. Sikorski trug im Augenblick des Unglücks bereits eine Pyjamajacke und die üblichen Uniformhosen aus Khaki, die an der Seite einen breiten schwarzen Streifen hatten. Einen Stiefel hatte er gerade ausgezogen<sup>208</sup>.

Als Oberleutnant Lubienski die Leiche des Generals an der Kaimauer betrachtete, war die Uniformjacke Frau Lesniowskas noch um seine Beine gewickelt. Klimecki, der polnische Generalstabschef, hatte zahlreiche Verletzungen erlitten, und seine Kampfuniform war nur noch ein »Sack« voll von Knochen<sup>209</sup>.

In Gibraltar gab es damals keine Särge, da man Tote normalerweise der See übergab oder einäschern ließ. Major Quayle hatte Himmel und Erde in Bewegung gesetzt, und bis zum Abend des 5. Juli war es ihm gelungen, sechs Särge aus Spanien zu organisieren<sup>210</sup> – genug für die Opfer, die sich bereits im Leichenschauhaus befanden –, und weitere Särge für alle Passagiere, die sich an Bord des Liberator befunden hatten, bestellte er<sup>211</sup> (zwei Tage später sollte sich erweisen, wie weise diese Vorsichtsmaßregel war). Gemeinsam legten Lubienski, Quayle und Oberleutnant Rosycki, der kommandierende Offizier der in Gibraltar stationierten polnischen Kompanie, die Leichen von Sikorski und Klimecki in die einfachen Kisten aus Kiefernholz. Immer noch waren die sterblichen Überreste der beiden Polen in Marinendecken gehüllt. Anschließend wurden der dünne Zinneinsatz der Särge versiegelt und die Deckel zugenagelt<sup>212</sup>. Der Militärgouverneur hatte, eingedenk der furchtbaren Hitze, die im Juli in

der Kronkolonie herrschte, strengstens angeordnet, daß alle Särge umgehend nach England geflogen werden sollten. Dieser Befehl wurde aber nicht ausgeführt, da Professor Kot, der polnische Informationsminister in London, einen Zerstörer der polnischen Marine schicken wollte, um die sterblichen Überreste der Gruppe zu überführen. Bis zur Ankunft des Kriegsschiffes würden noch mehrere Tage vergehen<sup>213</sup>. Die englischen Behörden hatten Vorbereitungen zur Einäscherung der Leichen getroffen, was die Polen aber aus religiösen Gründen nicht zuließen.

Zur gleichen Zeit trat das polnische Kabinett zusammen, um die »Lage zu prüfen«, die durch den Tod General Sikorskis eingetreten war. Wen sollte man Präsident Rackiewicz als Nachfolger vorschlagen? Die Wahl würde nicht leicht sein. Niemand von den anderen polnischen Politikern hatte das Vertrauen Churchills in so weitgehendem Maße erringen können wie Sikorski, niemand konnte hoffen, die gegnerischen Fraktionen in den Reihen der Exilpolen so miteinander zu versöhnen, wie es dem General gelungen war. Ein ausländischer Journalist telegraphierte seinem Blatt: »Der erste Eindruck, den man in London gewinnen kann, ist der, daß Bestürzung und Trauer in weiten Kreisen durchaus echt sind<sup>214</sup>.«

Am Abend, als die Bergungsarbeiten unterbrochen wurden und die Dämmerung anbrach, kühlten sich die Straßen Gibraltars allmählich ab. In feierlicher Prozession wurden die Särge mit General Sikorski und General Klimecki vom Leichenschauhaus zur Kathedrale der Himmelskönigin Maria gebracht; in den Straßen standen britische und polnische Truppen Spalier. Oberleutnant Lubienski, im schwarzen Straßenanzug, ging an der Spitze der Leidtragenden, General Mason-Macfarlane, der sich mit der schrecklichen Tragödie und dem Verlust eines so guten Freundes noch immer nicht abgefunden hatte, wurde von den drei Oberkommandierenden seiner Truppenteile gestützt, als er unsicheren Schrittes den Särgen folgte. Vor der Kathedrale erklang der Trauermarsch von Chopin<sup>215</sup>. Später, es war beinahe Nacht geworden, kehrte der Gouverneur noch einmal in das Gotteshaus zurück, um Kränze mit roten und weißen Blumen an den Särgen niederzulegen. Sie standen auf einem Podest, bewacht von polnischen Offizieren und Soldaten der Kompanie, die Sikorski erst einen Tag vorher inspiziert hatte<sup>216</sup>. Als Macfarlane wieder in der Residenz war, verbreiteten deutsche Rundfunkstationen bereits im

gesamten besetzten Europa, Sikorski sei vom »Britischen Secret Service« umgebracht worden, da er den Alliierten zu unbequem geworden sei. Außerdem behaupteten die Deutschen, im Laufe des Tages habe ihr Außenministerium »insbesondere aus Lissabon und Madrid« Informationen erhalten, die keinen Zweifel mehr an ihren Angaben ließen. Dr. Paul Schmidt, Sprecher des deutschen Außenministeriums, erklärte: »Sikorskis Tod hatte den einzigen Ausweg aus diesem Dilemma geliefert.« Man brachte den Tod Sikorskis sofort mit dem Anschlag auf Admiral Jean-François Darlan – er war sechs Monate zuvor in Nordafrika ermordet worden – in Verbindung; Darlan, so beeilten die Deutschen sich zu versichern, hatte ebenfalls politische Ziele gehabt, die den britischen Plänen zuwiderliefen<sup>217</sup>. Sowohl die britische als auch die polnische Regierung lehnten die absurden Behauptungen der Deutschen ab (sie waren kaum zwei Stunden, nachdem die Nachricht vom Tod Sikorskis Berlin erreicht hatte, verbreitet worden) und bezeichneten sie als »typisch für die niedrige Gesinnung« des Feindes<sup>218</sup>. Aus den uns verbliebenen Akten des deutschen Außenministeriums, der SS sowie der Abwehr geht nicht hervor, daß diesen Beschuldigungen nachweisbare Tatsachen zugrunde lagen<sup>219</sup>. Natürlich würden die Untersuchungen über die Ursache des Absturzes Wochen in Anspruch nehmen, und es war im Augenblick noch gar nicht entschieden, ob es sich um einen Unglücksfall handelte oder nicht.

## 1

An der östlichen Seite der Meerenge von Gibraltar zieht die Meeresströmung, die ungefähr dreieinhalb Stunden nach der Flut einsetzt, acht Stunden pro Tag langsam in südlicher Richtung. Sonst herrscht hier eine ganz schwache, manchmal kaum feststellbare Strömung nordwärts. Bei Gibraltar beträgt die tägliche Ebbe-Flut-Differenz etwas mehr als 60 cm, und unmittelbar an der Küste läßt sich so gut wie kein Unterschied beobachten<sup>220</sup>. Knapp 8 m unter der Oberfläche dieses ruhigen Meeresteils, der kaum vom Wind gekräuselt wird, lagen, 640 m vom östlichen Ende der Startpiste entfernt, die Wrackteile des Liberator AL 523. Die

Tragflächen waren inzwischen nahe dem Ufer wieder auf Grund gelassen worden, wodurch die eigentliche Unglücksstelle für weitere Sucharbeiten frei wurde. Allem Anschein nach hatten die einheimischen Taucher, die am ersten Tag das Wrack untersucht hatten, ziemlich ungeschickt gearbeitet – in der Nacht des 5. Juli ersuchte der Gouverneur die Royal Navy, sämtliche Tauch- und Bergungsarbeiten zu übernehmen<sup>221</sup>. Man wandte sich an Fregattenkapitän Ralph Hancock, der die in Gibraltar stationierten Minenräumeinheiten und Küstenverteidigungsanlagen befehligte, und Hancock forderte Oberleutnant William Bailey, den Offizier seiner Froschmänner, auf, eine Bergungsmannschaft zusammenzustellen<sup>222</sup>. Bailey leitete die Gruppe für Unterwasserarbeiten, deren Aufgabe es normalerweise war, die im Hafen liegenden Handels- und Kriegsschiffe nach Haftminen abzusuchen. Mit seinem dreißigjährigen Assistenten, Oberleutnant Crabb – der später Berühmtheit erlangen sollte –, teilte er gewöhnlich die Nachtwachen gegen »menschliche Torpedos« aus Italien. In dieser Nacht befand sich Bailey an Land, während Crabb bei den Schiffen in der Bucht von Gibraltar »Posten« bezogen hatte. Bailey wurde telefonisch angewiesen, wegen eines besonderen Notfalls müßten er und seine Männer schon bei Morgengrauen mit den Taucharbeiten beginnen. Natürlich hatte es keinen Zweck, die Arbeiten bei Nacht fortzuführen<sup>223</sup>. Gegen 5.30 Uhr – es war noch dunkel – gingen Oberleutnant Bailey und fünf Froschmänner an Bord einer Luft/See-Rettungsbarkasse und fuhren zur Unglücksstelle hinaus. Als das Tageslicht anbrach, hatten sie alle Vorbereitungen für ihre Arbeit getroffen: Spezialunterwäsche und -overalls sowie der »Davis-Tauchretter«, der ihnen als Antrieb diente, waren angelegt. über der Absturzstelle ließ man das Taucher-Begleitboot vor Anker gehen, und die Männer glitten in die Tiefe. Zum Glück hatte sich die Katastrophe über einem relativ seichten Meeresteil ereignet – mit dem Davis-Tauchretter konnte die Mannschaft nämlich nur bis zu einer Tiefe von etwa 9 m arbeiten. Im Gegensatz zu den eigentlichen Tauchantrieben war das Gerät schwimmfähig, Bailey und seine Froschmänner mußten sich also mit einem Fuß unter einem schweren Gegenstand einklemmen oder aber Ballast mit sich führen, wenn sie am Meeresboden ihre Aufgabe erledigen wollten.

Als Bailey sich an das spärliche Licht dort unten gewöhnt hatte, erblickte er die ersten Teile vom Flugzeug – der größte ihm sichtbare Gegenstand war das Untersetzungsgehäuse eines der vier Triebwerke. Die Sonne ging auf, und nach einer Stunde war es so hell geworden, daß die Taucher im klaren Wasser des Meeres in jeder Richtung über 6 m weit sehen konnten. Sie folgten den herumliegenden Wrackteilen und gelangten so zu der Stelle, wo der Liberator aufgeprallt war: die wenigen dort noch befindlichen Überreste der Maschine waren nur schwer zu identifizieren. Der Rumpf war mehrmals gebrochen, die einzelnen Teile in sich noch stark beschädigt, die gesamte Innenausstattung des Flugzeugs war herausgequollen und lag im Umkreis von 250 bis 350 m verstreut herum. Der Meeresboden bestand hier aus festem, gleichmäßig nivelliertem Sand, so daß man ohne Schwierigkeit noch die kleinsten Gegenstände ausmachen konnte: einige Meter von ihm entfernt sah Bailey eine Nagelschere. Als er und Crabb zwischen den Wracküberresten suchten, entdeckten sie ein größeres Gebilde, das an den Metallteilen hing – offensichtlich ein Mann ohne Kopf. Bailey fand, es sei Zeit zum Hochtauchen; man mußte eine Pause machen und die Sauerstoffflaschen wechseln<sup>224</sup>. An der Oberfläche angekommen, sahen die Froschmänner eine Barkasse auf sie zukommen. Auf Deck konnte man die leicht gebückte Gestalt Mason Macfarlanes – »S.E.« [Seine Exzellenz], wie er in Gibraltar allgemein genannt wurde – ausmachen. Der Gouverneur fragte, wer die Tauchaktion leite und wonach man besonders suche. Bailey erwiderte, er und seine Männer bemühten sich vor allem darum, die Leichen der Verunglückten zu bergen. Macfarlane befahl ihm, weiterzumachen, sie sollten aber ein Auge für Mappen und Aktentaschen haben. Bei einem seiner nächsten Tauchgänge fand Bailey eine schwarze Ledertasche, die er sofort nach oben brachte. Sicher handelte es sich um die Mappe, auf die es dem Gouverneur besonders ankam – er forderte Bailey nämlich nicht auf, weiterzusuchen. Der »Mann ohne Kopf«, den man vorher ausgemacht hatte, entpuppte sich als Regenmantel, der von einem Wrackteil herabhängte. Eine halbe Stunde später mußte Bailey wieder seinen Sauerstoffbehälter wechseln und sah dabei, daß sich eine weitere Luft/See-Rettungsbarkasse dem Begleitboot der Froschmänner genähert hatte. Auf Deck

stand ein Offizier in RAF-Uniform.

»Wer leitet diese Mannschaft?« fragte er. »Was machen Sie da?« Leicht verärgert über den Tonfall, den der Offizier angeschlagen hatte, war die natürliche und – wenn man den schrecklichen Anblick bedenkt, den er unten gehabt hatte – auch verständliche Reaktion Baileys die Gegenfrage: »Wer sind Sie denn, und was machen Sie hier?«

Der Offizier erwiderte, er gehöre zum »Accident Investigation Branch« des Luftfahrtministeriums und sei soeben mit dem Flugzeug aus London gekommen. Er fragte Bailey: »Können Sie wohl ein bestimmtes Kontrollbrett für mich heraufholen, ohne dabei die Hebel und Schalter zu verstellen?« Bailey antwortete, er habe drei Froschmänner unten, ihm sei jedoch befohlen worden, zuerst die Verunglückten zu bergen und nach Aktentaschen und Wertsachen, die sich noch auf dem Grund des Meeres befinden könnten, Ausschau zu halten. Daraufhin ordnete der RAF-Offizier ausdrücklich an, das Kontrollpaneel mit den Hebeln für Startklappen und Fahrgestell sowie den Drosselventilen herauszulösen; er beschrieb genau, an welcher Stelle es lag – auf dem Sockel zwischen den Sitzen für Pilot und Kopilot. Bailey bestimmte einen seiner Männer, den betreffenden Teil des Sockels mit einer messerscharfen Axt herauszuklopfen, ohne die Hebel dabei zu bewegen. Die schwierige Aufgabe wurde noch im Laufe des Tages erledigt. Inzwischen hatte man den Froschmännern auch eine Taucherglocke zur Verfügung gestellt, die allerdings kaum von Nutzen war. Am 6. Juli war die Bergungsmannschaft damit beschäftigt, nach weiteren Leichen zu suchen. Als Oberleutnant Bailey sich den Weg durch mehrere Wrackteile bahnte, hatte er plötzlich das unangenehme Gefühl, von jemandem beobachtet zu werden. Seitlich von sich bemerkte er einen Gegenstand, der sich ganz schwach bewegte, und als er den Kopf wandte, erblickte er einen Körper, der – viele Meter vom Wrack entfernt – in voller Fallschirmausrüstung an einen Metallsitz geschnallt war. Ein Auge des furchtbar zugerichteten Gesichts schien ihn genau zu fixieren. Es war die Leiche von Colonel Victor Cazalet, dem politischen Verbindungsoffizier der polnischen Gruppe; der Kopf des Toten hing zur Seite, seine Haare wurden vom schwachen Meeresstrom hin und her bewegt. Bailey befestigte ein Seil am Metallsitz, damit er mit

der Leiche hochgehievt werden konnte<sup>225</sup>. Bald darauf fand er auch den toten Oberleutnant Ponikiewski, den Adjutanten Sikorskis, der noch seine blaue Marineuniform trug. Andere Froschmänner entdeckten ein weiteres verunglücktes Besatzungsmitglied, man wußte nicht genau, ob es der Navigator oder der Flugingenieur war, und zog ihn ebenfalls nach oben, wo er mit einem großen Netz in die Barkasse geholt wurde.

Fliegerhauptmann Perry erhielt Befehl, sich ins Leichenschauhaus zu begeben, um Cazalet zu identifizieren: er kannte ihn seit siebzehn Jahren, konnte ihn allerdings kaum wiedererkennen, da der Tote außerordentlich entstellt war. Als er den Fuß erblickte, der noch am Körper hing, fiel sein Auge auf einen braunen Wildlederstiefel. »Es ist Cazalet«, bestätigte er. Auch Ponikiewski wurde von ihm identifiziert<sup>226</sup>.

In London hielt Winston Churchill indessen vor dem Unterhaus den Nachruf auf Sikorski. Er betonte, daß der Tod des polnischen Ministerpräsidenten einen schweren Schlag für die Sache der Alliierten darstelle. Er habe nicht nur sein Land in schweren Zeiten repräsentiert, er verkörpere geradezu den Geist, den Polen in Jahrhunderten politischer Bedrängnis und Unbill entwickelt hätte, einen Geist der »allen Leiden trotz«. In seiner typisch Churchillschen Rhetorik rief der britische Premier den Zuhörern ins Gedächtnis, wie Sikorski nach der Niederlage Frankreichs alles daran gesetzt hatte, eine neue polnische Armee aufzustellen, und unterstrich noch einmal die politische Klugheit des Verunglückten, die ihn im Jahre 1941 dazu veranlaßt hatte, das Abkommen mit Stalin zu unterzeichnen. Ein Unterhausmitglied fragte: »Könnte der Premierminister dem Hohen Haus irgendeinen Hinweis über die Ursache des Unglücks geben?« Der Speaker erklärte, diese Frage sei unzulässig, und Churchill brauchte nicht zu antworten<sup>227</sup>.

Die polnische Regierung ernannte den dreiundvierzigjährigen Stanislaw Mikolajczyk interimistisch zum Ministerpräsidenten; General Marian Kukiel sollte das Amt des polnischen Oberbefehlshabers bekleiden, bis auch hier ein endgültiger Nachfolger für Sikorski bestimmt war. Mikolajczyk, ein pragmatischer Politiker, war Vorsitzender der Polnischen Bauernpartei gewesen. Er galt als gemäßigter Liberaler und hatte im Laufe seiner Karriere Ausgleichlichkeit und Standhaftigkeit bewiesen. Der mit-

reißende Elan Sikorskis fehlte ihm allerdings.

Sikorski war tot, und seine Witwe, die im Westen Londons allein lebte, wurde von Winston Churchill mit einem mitfühlenden Beileidsschreiben bedacht\*.

## 2

An der östlichen Küste Gibraltars hievte der Bergungsdampfer »Moorhill« erneut die Tragflächenpartie des Liberator aus dem Wasser, um den Fotografen der Royal Air Force Aufnahmen zu ermöglichen. Aus England war inzwischen eine Anzahl hoher RAF-Offiziere mit dem Flugzeug eingetroffen, um das Verfahren des militärischen Untersuchungsausschusses vorzubereiten. Einige der Offiziere, zu denen man auch Stanislaw Dudzinski, Major der polnischen Luftwaffe, als Beobachter hinzugezogen hatte, verfolgten von einer kleinen Barkasse aus die Bergungsarbeiten<sup>229</sup>.

Unter den Männern befand sich Oberstleutnant Arthur Stevens, der höchste technische Offizier der RAF-Station. Er untersuchte die triefenden Tragflächen genau und gab zu Protokoll, die relativ unbeschädigten Startklappen seien ungefähr zu drei Achteln ausgestellt gewesen – für den Start wohl ungefähr die richtige Klappenposition. In dieser Beziehung schien also alles in Ordnung. Stevens konnte bemerken, daß an der rechten Seite Tragfläche und Querruder ziemlich intakt waren, während Flügel und besonders Querruder der Backbordseite Beschädigungen aufwiesen. Auch an diesem Abend ließ man die 33m lange Tragflächenpartie wieder auf Grund, allerdings nicht ganz so sorgfältig wie vorher – das riesige Gebilde drehte sich um die eigene Achse und landete mit den Fahrwerken nach unten auf dem Meeresboden. Als die »Moorhill« am nächsten Morgen –

---

\* Das Schreiben lautete: »Ich war zutiefst betroffen, als ich heute morgen vom Tod Ihres tapferen Gatten und Ihrer Tochter hörte, der sie auf der Heimkehr von ihrem denkwürdigen Besuch im Nahen Osten erteilte. Keines meiner Worte kann Ihnen die Trauer um diesen doppelten Verlust leichter machen. Ich vertraue trotzdem zuversichtlich darauf, daß Sie mein tiefes Mitgefühl um den Tod eines Mannes, der mir ein persönlicher Freund war, annehmen werden. Der Verlust General Sikorskis ist ein schwerer Schlag für das polnische Volk, dessen Sache er so treu, ausdauernd und tapfer verfochten hat. Im weiten Kreis der Alliierten und besonders in diesem Land, das einen treuen Freund und Waffengefährten verloren hat, wird man diesen Verlust noch lange fühlen. Mit dem aufrichtigstem Mitgefühl, Ihr sehr ergebener Winston Churchill<sup>228</sup>.«

dem 7. Juli – um 9 Uhr an die Unglücksstelle zurückkehrte, entdeckten die Froschmänner, daß sich der ohnehin schon stark ramponierte Rumpfteil, der noch an der Flügelpartie gehangen hatte, nun völlig abgelöst hatte. Man befestigte Seile an den Triebwerken und zog die Tragflächenpartie wieder herauf. Nachdem die Offiziere der RAF und die polnischen Mitglieder der Beobachtungsgruppe das riesige Wrackteil genau betrachtet hatten, wurde es abermals auf Grund gelassen, und zwar noch näher an der Küste, wo die Meerestiefe nur wenig über 3,5 m betrug<sup>230</sup>.

Immer noch fehlten die Leichen mehrerer Passagiere, darunter die von Frau Lesniowska. Im Hafen lief ein beunruhigendes, aber durchaus glaubhaftes Gerücht um: am ersten Tag nach dem Absturz hätten die einheimischen Taucher die ertrunkene Frau Lesniowska tatsächlich zwischen den Wrackteilen ausgemacht, sie jedoch unten gelassen, da es nach dem Aberglauben der Taucher Unglück bringt, sich von den Haaren einer ertrunkenen Frau berühren zu lassen<sup>\*231</sup>. Mason-Macfarlane wollte unbedingt die Leiche der Tochter Sikorskis bergen lassen – er war geradezu verfolgt von diesem Gedanken – und befahl den Tauchern sowie allen lokalen Militärbehörden, die mit der Suche befaßt waren, auch auf Leichen und Überreste zu achten, die an Land gespült worden sein konnten, wobei besonders die schwer zugänglichen Küstenstreifen und Höhlungen am Felsen abgesucht werden sollten<sup>232</sup>. Man fand einige Reisetaschen mit Kleidern der Toten, das war alles<sup>233</sup>. Macfarlane bat den Zivilgouverneur der angrenzenden spanischen Provinz, sich an der Suche nach den Verunglückten zu beteiligen, und auf spanischer Seite willigte man ein. Hier wurden die Schärpe von einem britischen Orden des Generals sowie seine Militärmütze aufgefunden und umgehend nach Gibraltar gebracht.

Die polnische Regierung in London entsandte vier hohe Beamte, die sie bei der feierlichen Totenehrung in der Kronkolonie vertreten sollten. Früh am 7. Juli trafen die Polen ein<sup>234</sup>. Von den vieren – Dr. Jozef Retinger, einem der ältesten politischen Berater des verunglückten Ministerpräsidenten, Luftmarschall Ujejski, dem Stabschef der polnischen Luftwaffe, Oberst Protasewicz und Tadeusz Ullmann – interessiert uns vor allem der letzte. Mit der Ankunft dieses kleinen und zurückhaltenden Ingenieurs aus

---

\* Am 6. Juli hatte Reuter gemeldet, die Leiche Frau Lesniowskas sei auf gefunden worden.

dem polnischen Innenministerium war Lubienskis offizielle Rolle bei den polnischen Untersuchungen über den Absturz beendet<sup>235</sup>. Mikolajczyk hatte angenommen, Ullmann werde auch an der Untersuchung der Royal Air Force teilnehmen können – mit Zustimmung der obersten polnischen Luftwaffen-Aufsichtsbehörde hatte man aber bereits einen polnischen Luftwaffenoffizier, Major Dudzinski, zum Beobachter ernannt: damit war Ullmann praktisch ausgeschaltet<sup>236</sup>. Gemeinsam mit Luftmarschall Ujejski mußte er sich auf Ermahnungen beschränken; Major Dudzinski sollte nach Eröffnung der offiziellen Untersuchung sofort in den Gang der Verhandlungen eingreifen, sobald sich strittige Punkte ergäben. Dudzinski hatte zwar nur Majorsrang und weilte als Gast in einem fremden Land, aber schließlich war Polen allein durch seine Person an der Aufklärung des Todes von General Sikorski beteiligt. Leider schienen alle Ermahnungen dieser Art bei Dudzinski nichts zu fruchten. Allerdings war er auch in einer Situation, die nicht gerade beneidenswert war. Während der Verhandlungen trat er kaum hervor, und in der Folge blieben zahlreiche beunruhigende Fragen ohne Antwort.

Was war inzwischen mit dem Piloten geschehen? Fliegerhauptmann Prchal lag im Hospital, und niemand durfte zu ihm. Am 5. Juli ließ das britische Luftfahrtministerium verlauten: »Der einzige überlebende des Unglücks ist der Pilot, der ernstlich verletzt wurde und sich im Hospital befindet<sup>237</sup>.« In der ganzen Welt beschäftigten sich die Zeitungen mit diesem Punkt. Die Blätter der Alliierten schrieben neutral oder äußerten offen ihre Sympathie mit dem Piloten der Absturzmaschine, während die Presse der Achsenmächte ihren Verdacht mehr oder minder deutlich aussprach<sup>238</sup>. In den Vereinigten Staaten hatte am 5. Juli nur eine Zeitung den Namen Prchals und nähere Einzelheiten aus seiner Fliegerlaufbahn in Erfahrung bringen können. Die *New York Times* brachte ein Telegramm ihres Londoner Korrespondenten: »Nur der tschechische Pilot überlebte, er wurde jedoch ernstlich verletzt<sup>239</sup>.« Vor der britischen Presse wurden Name und Nationalität des Piloten geheimgehalten. Oberleutnant Jan Rosycki, der kommandierende Offizier der polnischen Kompanie in Gibraltar, schrieb in sein Tagebuch: »Es besteht Hoffnung, daß er gerettet wird. Sein Sitz lag sowohl oberhalb der Tragflächen als auch oberhalb des Flugzeugrumpfes, während sich die Passagierkabine unterhalb der Trag-

flächen befand.« Zweifellos hatte Prchal dieser Tatsache sein Leben zu verdanken<sup>240</sup>.

Der *Gibraltar Chronicle* berichtete: »Es bestehen Aussichten, daß er gerettet wird<sup>241</sup>.« Es wäre in der Tat außerordentlich seltsam gewesen, wenn Prchal sich nicht mehr erholt hätte – hatte doch der Sanitätsoffizier der RAF, Luftwaffenmajor David Canning, ihn sofort nach seiner Ankunft am Ufer untersucht und – laut Bericht – diagnostiziert, der Pilot habe einen Schock, Fleischwunden im Gesicht sowie einen Bruch des rechten Knöchels erlitten\*. In einem Interview mit dem Autor hat Dr. Canning später seine Diagnose ausführlicher erläutert und erklärt, Prchal habe sich in einem nervösen Schockzustand befunden<sup>242</sup>.

Die Tatsache, daß der Pilot den Absturz des Liberator als einziger überlebte, war für die deutsche Propaganda geradezu ein Leckerbissen. In der Nacht nach dem Absturz verbreitete William Joyce über Rundfunk: »Seltsam genug – von allen Insassen des Flugzeugs überlebte lediglich der Pilot. Vielleicht hatte er das Unglück irgendwie vorausahnen können, und ich würde mich nicht wundern, wenn sein Name in einer der zukünftigen Ehrenlisten figurierte ...<sup>243</sup>!« In der folgenden Nacht prophezeite Joyce um dieselbe Zeit, Prchals Verletzungen würden »eine gewisse Zeit lang als Vorwand für die Unfähigkeit des Piloten benutzt werden, irgendwelche detaillierte Angaben über die Ursache des Absturzes zu machen«<sup>244</sup>. Den Hörern deutscher Sender wurde erklärt, Sikorskis Freunde in London bemühten sich um eine Reiseerlaubnis nach Gibraltar, doch selbst wenn sie diese Genehmigung erhalten sollten, würden sie in der Kronkolonie unüberwindliche Hindernisse vorfinden<sup>245</sup>. Am 7. Juli schließlich lenkte Dr. Schmidt auf einer Pressekonferenz der Wilhelmstraße die Aufmerksamkeit auf die »interessante Tatsache«, daß gewisse britische Zeitungen »den angestrebten Versuch machen, die Verantwortung für den Tod Sikorskis den Bolschewiken zuzuschieben«<sup>246</sup>.

Der im Militärkrankenhaus von Gibraltar liegende Prchal blieb auch weiterhin Mittelpunkt der allgemeinen Spekulationen. Am 7. Juli wurde er vom Chefchirurgen, Oberstleutnant Simmons, untersucht, und er begann,

---

\* Erst nach einigen Tagen wurde eine Röntgenuntersuchung vorgenommen, bei der sich herausstellte, daß der linke Knöchel ebenfalls gebrochen war.

Fragen des ärztlichen Personals zu beantworten<sup>247</sup>. Polnischen Offizieren, die zu ihm wollten, erklärte man allerdings, er sei noch drei Tage nach dem Unglück bewußtlos gewesen, und alle ihre Versuche, ihn zu sehen, wurden mit der Behauptung vereitelt, Prchal erleide jedesmal, wenn die Rede auf den Absturz komme, nervöse Krämpfe<sup>248</sup>. Oberleutnant Bailey, der Taucheroffizier, ging ebenfalls zum Krankenhaus, um den Piloten zu besuchen – ihm sagte man, Prchal befinde sich immer noch in einem nervösen Schockzustand, und er mußte unverrichteter Dinge wieder gehen<sup>249</sup>. Die Atmosphäre des Schweigens wurde langsam erdrückend, und natürlich verbreiteten sich in der dichtbevölkerten Kolonie wilde Gerüchte, die auch vor den Offiziersmessen der Alliierten nicht Halt machten. Während in den Zeitungen nach wie vor von der großen Erfahrung des Piloten im Transportverkehr zwischen England und dem Nahen Osten die Rede war und darauf hingewiesen wurde, er habe bereits zahlreiche andere Persönlichkeiten, »einschließlich de Gaulle«<sup>250</sup>, ohne Unfall geflogen, gewannen einige Polen immer mehr den Eindruck, Prchal habe seine Hände bei dem Absturz irgendwie im Spiel gehabt und sei nur deshalb mit dem Leben davongekommen. Der Pilot war ein Tscheche: diese Tatsache unterstützte ihren Verdacht. Die Beziehungen zwischen Tschechen und Polen waren schließlich schon immer besonders gespannt gewesen.

Wie oft hatte man General Sikorski abgeraten, sich von Ausländern fliegen zu lassen! Ujejski, sein Luftwaffenstabschef, damals noch Vize- marschall, hatte ihn gebeten, ausschließlich mit polnischen Besatzungen zu fliegen. Sikorskis Antwort war immer gleich: er durfte den Briten nicht zeigen, daß er ihnen mißtraue<sup>251</sup>. Auf dieser Reise hatte er den Piloten persönlich ausgewählt amerikanische Blätter berichteten entsprechend: »Der polnische Ministerpräsident hatte für die Rückkehr nach London die Wahl zwischen mehreren Flugzeugen. Er wählte die Todesmaschine, da er den Piloten kannte<sup>250</sup>.«

Wer die Möglichkeit gehabt hatte, privat mit Prchal zu sprechen, wurde ebenfalls mißtrauisch. Der oberste Sanitätsoffizier Gibraltars hörte die Schilderung des Piloten, wie er im Augenblick des Aufpralls durch die

Perspex\*-Verglasung der Flugkanzel geschleudert worden sei und sich nicht mehr erinnern könne, was danach geschehen sei. Major Canning weiß noch heute, daß er und seine Kollegen diese Behauptung ziemlich skeptisch aufnahmen: »Er konnte nicht durch das Perspex geschleudert worden sein, ohne sich beachtlich mehr zu verletzen als nur Kopf und Knöchel<sup>252</sup>.« Wieso hatte also Prchal mit vergleichsweise leichten Verletzungen einen Absturz überlebt, bei dem alle Passagiere und die gesamte Mannschaft den Tod fanden? Das war nicht der einzige seltsame Punkt: Oberst Bolland, der hagere RAF-Stationskommandeur von »North Front«, schaffte es, bei Prchal im Hospital vorgelassen zu werden, und wurde vom Piloten gefragt, ob sein persönliches Gepäck geborgen worden sei. Ganz ungeniert fügte Prchal hinzu, er habe eine Menge unverzollter Güter mit sich geführt, und »wenn doch seine Pelze gerettet worden seien<sup>253</sup>!« Der Leser sollte diese Nebenerwerbsquelle des Fliegerhauptmann Prchal bedenken, wenn die weiteren geheimnisvollen Umstände des Unglücks zur Sprache kommen. Offensichtlich bestand die Ladung des Liberator AL 523 nämlich noch aus anderen Dingen als Pelzen . . .

### 3

Wenn bei einem Flugzeugunglück einer der Insassen den Tod findet, muß gemäß den Bestimmungen des »Air Force Act« ein militärischer Untersuchungsausschuß die Ursache des Unfalls bestimmen, und, sofern menschliches Versagen vorliegt, die Schuldfrage klären<sup>254</sup>. Untersuchungsausschüsse ähneln zwar Zivilgerichten, amtlichen Autopsien und auch Kriegsgerichten, im Grunde handelt es sich aber um gesonderte Institutionen. Der Ausschuß untersucht zwar Begleitumstände und Unfall selbst, kann disziplinarische Maßnahmen aber lediglich empfehlen<sup>255</sup>. Andererseits ist der Vorsitzende eines militärischen Untersuchungsausschusses jedoch berechtigt, zur Erleichterung des Verfahrens Beweismaterial anzuerkennen, das vor jedem regulären Gerichtshof unzulässig wäre, wie zum Beispiel das »Zeugnis vom Hörensagen«<sup>256</sup>. Da niemand allein auf Grund der Ergebnisse eines Untersuchungsausschusses verurteilt werden kann,

---

\* Plastik-Sicherheitsglas auf Polyesterharz-Basis (eingetragenes Warenzeichen).

handelt es sich um einen ganz vernünftigen Grundsatz. Es ist nicht gestattet, das Beweismaterial der Kommission einem anschließenden Kriegsgericht, geschweige denn einer ordentlichen Gerichtsinstanz, zur Verfügung zu stellen. Alle Verfahren werden vertraulich durchgeführt und dürfen nicht bekanntgemacht werden. Normalerweise läßt man bei den Verhandlungen keine Außenstehenden zu<sup>257</sup>.

Um Zeit und Ort der Tätigkeit eines militärischen Untersuchungsausschusses zu bestimmen, konsultiert man meist den »Accident Investigation Branch«, eine Sonderabteilung des Luftfahrtministeriums. Wenn diese Abteilung einen Vertreter entsendet, ist er ebenfalls berechtigt, die Zeugen zu befragen<sup>258</sup>. Für die Untersuchung des Liberator-Absturzes delegierte der AIB allerdings erst in der zweiten Sitzungsperiode einen Repräsentanten. Normalerweise werden Vorsitzender und Mitglieder der Kommission aus den Reihen regulärer RAF-Offiziere berufen. Den Vorsitz hat immer ein höherer Offizier des jeweiligen RAF-Kommandos, das den Untersuchungsausschuß einberuft.

Der Liberator, um den es jetzt ging, gehörte zur Staffel Nr. 511 des Transport Command der Air Force; da sich der Absturz jedoch im Gebiet des RAF-Kommandos Gibraltar, einer Küstenkommandostation, ereignet hatte, war es Aufgabe des kommandierenden Offiziers dieser Abteilung, Luftmarschall Sir J. C. Slessors, die Mitglieder des Untersuchungsausschusses zu bestimmen<sup>259</sup>.

Am 7. Juli wurden die Untersuchungen über den Absturz der Maschine General Sikorskis, des Liberator AL 523, im RAF-Hauptquartier Gibraltar offiziell eröffnet\*. Ein Offizier der RAF-Station Turnberry, Oberst John G. Elton, Generaladjutant und Träger des »Distinguished Flying Cross« führte den Vorsitz, Mitglieder waren RAF-Offiziere aus Gibraltar, während das Hauptquartier des Transport Command, zu dem Fliegerhauptmann Prchal gehörte, einen Beobachter delegiert hatte. Oberstleutnant Kay, eines der RAF-Mitglieder, hatte schon früher mehreren militärischen Untersuch-

---

\* Der RAF-Untersuchungsausschuß setzte sich wie folgt zusammen: *Vorsitzender*: Oberst J. G. Elton; *Mitglieder*: Oberstleutnant A. W. Kay vom Hauptquartier des Küstenkommandos Gibraltar und Fliegermajor D. M. Wellings vom Air-Force-Hauptquartier Gibraltar; *Beobachter*: Oberstleutnant N. M. S. Russell vom Hauptquartier des Transport Command und Major S. Dudzinski von der obersten polnischen Luftwaffen-Aufsichtsbehörde.

ungsausschüssen – darunter der Kommission über den tragischen Absturz des Herzogs von Kent – angehört. Der zweite Beobachter war Stanislaw Dudzinski, der polnische Luftwaffenoffizier.

Viele polnische Offiziere äußerten offen ihr Erstaunen darüber, daß man ihn für eine so schwierige Aufgabe ausgesucht hatte – von Natur aus gutgläubig und bestrebt, nirgends Anstoß zu erregen, hatte Major Dudzinski vor dem Krieg große Erfahrungen als Ballonnavigator gesammelt. Mit Flugzeugen war er sogar wie nie geflogen und hatte in den Jahren vorher im polnischen Luftfahrtministerium eine reine Bürostellung bekleidet<sup>260</sup>.

In den ersten Wochen befragte man mehr als dreißig Zeugen, einige von ihnen wurden mehrmals vorgeladen. Alle Zeugen wurden einzeln vereidigt. Keiner hatte einen Rechtsanwalt und keiner kannte die Aussagen der anderen Zeugen. Nachdem jeder der Vorgeladenen seine Aussage gemacht hatte, die in Langschrift protokolliert – oder dem Ausschuß lediglich in schriftlicher Form nachgereicht – wurde, stellte der Vorsitzende ihm Fragen<sup>261</sup>. Sie wurden entweder als normaler Bericht, im Stil polizeilicher Verordnungen, in der ersten Person geschrieben, zusammengefaßt oder, wenn der Ausschuß es für nötig erachtete, wörtlich in Frage- und Antwortform mitgeschrieben<sup>262</sup>. Obgleich sich in den Vorschriften keine diesbezügliche Einschränkung befindet, befragte der Ausschuß aus bestimmten Gründen lediglich britische Offiziere und britisches Personal.

Wegen der Bedeutung der Untersuchungsergebnisse über Fliegerhauptmann Prchal wird es im weiteren Verlauf des Berichts nötig sein, das Verfahren detailliert zu verfolgen. Am ersten Sitzungstag, dem 7. Juli, machte sich der Ausschuß mit der Lage des Flugplatzes von Gibraltar, seinen Sicherheitseinrichtungen sowie mit der Stelle, wo das Wrack des Liberator sich im Meer befand, vertraut. Den Protokollen des Flugplatzes war zu entnehmen, daß in der Nacht des Absturzes keine außergewöhnlichen Wetterverhältnisse geherrscht hatten: schwacher Ostwind (5 Knoten), der Nachthimmel vollkommen wolkenlos und eine Sicht von ungefähr 1,6 km<sup>263</sup>. Die Offiziere des Untersuchungsausschusses fuhren in einer Barkasse zum Unglücksgebiet und beobachteten die Bergungsarbeiten; außerdem trafen sie Vorbereitungen, am folgenden Tag den

ersten Zeugen, Fliegerhauptmann Prchal persönlich, zu befragen<sup>264</sup>.

Inzwischen hatten die Froschmänner Oberleutnant William Baileys auf dem Meeresgrund über der gesamten Unglücksstelle Leinen gespannt und so den Sandboden in Schneisen von knapp zwei Meter Breite eingeteilt. Systematisch suchte man diese Schneisen von einem Ende zum anderen ab – bis zu den Meeresteilen, wo es den Froschmännern kaum noch möglich war, den Grund zu erreichen. Man hatte sie nicht instruiert, nach Überresten zu suchen, die allem Anschein nach nicht zum Flugzeug oder seiner Ladung gehört hatten, und Bailey war ebensowenig aufgefordert worden, die Suche nach den vermißten Leichen weiter fortzusetzen. Heute sagt er: »Niemand schien zu wissen, wieviel Passagiere sich überhaupt an Bord befunden hatten.« Er beschloß, auch weiterhin nach den fehlenden Leichen Ausschau zu halten und die Bergungsarbeiten fortzusetzen, bis seiner Meinung nach alle wesentlichen Überreste geborgen seien<sup>265</sup>.

Behälter auf Behälter mit Bergungsgut wurde von den Froschmännern an dem am Begleitboot befestigten Seil hinaufgeschickt, oben ausgeleert und sofort wieder auf Grund gelassen, damit man sie aufs neue füllen konnte. Unter den geborgenen Gegenständen befanden sich Dinge, die kaum etwas mit dem Flugzeug zu tun hatten: Einmal hievte man einen umfangreichen Holzverschlag auf Deck, der Ähnlichkeit mit einer Portweinkiste hatte. Im Innern der Kiste entdeckten die Seeleute eine Anzahl fabrikneuer, in Schachteln verpackter Kameras. Sie waren auf irgendeine Weise aus dem Laderaum hinausgeschleudert worden. Außerdem barg man einen Kasten mit wertvollen Juwelen – die Besatzung nahm an, er gehöre Frau Lesniowska. Bailey schilderte auch, wie er überall am Meeresboden Schachteln mit türkischem Honig – dem typischen Mitbringsel aus Kairo – entdeckte. Kim Philby, der englische Spion in der iberischen Abteilung des Secret Service, hörte von Lord Rothschild, einem seiner Vorgesetzten, daß die Froschmänner in der Nähe der Wracküberreste lange Schwaden von türkischem Honig passieren mußten – wie Fangarme von Polypen, die sich fern von ihren heimatlichen Jagdgründen befanden, streckten sich diese Gebilde nach ihnen aus.

Wie die Polen, die die Aufgabe hatten, im Hafen das Bergungsgut zu durchsuchen und zu sortieren, bald herausfinden sollten, war die Liste der ungewöhnlichen Ladung des Liberator noch lange nicht beendet.

Tadeusz Ullmann, der vom polnischen Innenministerium entsandte Beobachter, war außerordentlich erstaunt über die riesigen Mengen von Bekleidung, die man heraufgeholt hatte: Säcke und Koffer, die ausschließlich Kleidungsstücke enthielten und mit Sicherheit nicht den polnischen Passagieren gehört hatten<sup>266</sup>. Außerdem barg man eine Anzahl von Pelzen<sup>267</sup>. Marshall Pugh beschreibt in der Biographie über Commander Crabb (London 1956) daß »geplatze Zigarettenkartons das Wasser grün färbten«. Zigaretten waren damals – wie Likör und Bekleidungsartikel – in Großbritannien streng rationiert.

Die geborgenen Gegenstände, inzwischen ein übelriechender Haufen, wurden in einem besonderen Raum der Gouverneursresidenz aufgestapelt. Noch Tage nach dem Absturz spülte das Meer britische Einpfundnoten an Land – die Gesamtsumme betrug schließlich einige hundert Pfund. Man klaubte die Banknoten auseinander und breitete sie einzeln auf den wundervollen Rosenbüschen im Garten des Gouverneurs zum Trocknen aus – es muß ein seltsamer Anblick gewesen sein. Wie wir gesehen haben, wurden die Noten Colonel Capurro, dem Adjutanten des Gouverneurs, ausgehändigt, der sie zählte und dann dem obersten Zahlmeister übergab. Niemand erhob Anspruch auf das Geld, so daß es schließlich nach London an das Colonial Office geschickt werden mußte<sup>268</sup>.

Es wird wohl kaum mehr zu klären sein, wem das ganze Privatgepäck des Liberator gehört haben mag. Der Pilot sollte später versuchen, es den Passagieren zuzuschieben, und deutete sogar an, Frau Lesniowska persönlich habe einen großen Teil der Verantwortung getragen. Ihre Mutter hat diesen Verdacht indigniert zurückgewiesen: »Da Zofia bei dem Absturz ums Leben kam, kann sie diese Verleumdung nicht selbst zurückweisen. Ich möchte jedoch mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, daß meine Tochter als Mitglied bewaffneter polnischer Truppen den ganzen Krieg über ihre Uniform trug, daß keine Tochter eines polnischen Generals sich dazu erniedrigt hätte, Konterbande zu schmuggeln, daß Zofia für Pelze und Schmuck keine Zeit hatte und daß bei den eingeschränkten Verhältnissen, in denen wir lebten, solche Käufe unmöglich waren<sup>269</sup>.«

Außer dem mysteriösen Privatgepäck hatten sich im Flugzeug noch Mengen von britischer Diplomatenpost und geheimen diplomatischen Papieren befunden, darunter einige sorgfältig versiegelte Pakete, die – wie

man später entdecken sollte – umfangreiche Listen mit Namen und Adressen enthielten. Auf der Rückseite befanden sich Vermerke, wonach die Listen erst nach dem 24. Juli ihre Funktion erfüllen sollten<sup>270</sup>. Vermutlich standen sie in Zusammenhang mit der Invasion der Alliierten in Sizilien. Man übergab sie den britischen Behörden, ebenso die Beutel mit den diplomatischen Papieren. Ein Offizier des englischen Nachrichtendienstes sortierte alles und ließ die Dokumente an einem anderen Platz des Gouverneursgartens trocknen. Ihm war natürlich klar, daß es sich ursprünglich um eine geschlossene Sendung mit Diplomatenpapieren gehandelt hatte – demnach hätte sich unter den Passagieren des Flugzeugs ein Kurier befinden müssen<sup>271</sup>. Dem Autor gegenüber hat der Offizier später allerdings erklärt, in der Todesmaschine Sikorskis sei kein Kurier des Königs gewesen: »Die Beutel mit Diplomatenpapieren, die man nach dem Absturz geborgen hatte, gehörten anscheinend alle zu der Gruppe Sikorskis.« Die Informationsabteilung des Foreign Office präziserte, es sei »praktisch sicher, daß es nicht um F.O.-Mappen [d. h. Foreign Office] ging«<sup>272</sup>.

Jedenfalls wußte man nicht, ob ein Königlicher Kurier an Bord der Maschine gegangen war oder nicht – es hätte sich höchstens um einen der Herren Pinder oder Lock handeln können. Oberleutnant Lubienski hat vermerkt, Mister Pinder sei in Wirklichkeit der Leiter des britischen Nachrichtendienstes im Nahen Osten gewesen. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß Pinder Oberfeldwebel einer Funkeinheit war und in Großbritannien einen anderen Posten übernehmen sollte. Über Mister Lock sind mehr Einzelheiten bekannt.

Nach Mitteilungen seiner Kollegen war William Lock als Transportbeauftragter des Kriegsministeriums zuständig für das Hafengebiet von Basra am Persischen Golf. Er galt als tüchtig und gewissenhaft und hatte Zeit seines Lebens als Angestellter der »Furness, Withy Lines« mit Schiffen zu tun gehabt. Er war nach England zurückbeordert worden, um anschließend einen wichtigeren Posten in Kanada zu bekleiden, der mit dem Projekt »Air to Russia« gekoppelt war – ein großer Teil dieses Projekts wurde über persische Häfen geleitet. Ein Schnellboot hatte ihn von Basra nach Kairo gebracht, wo er die Todesmaschine bestieg.

»Ich bin ziemlich sicher, daß Lock auch in Wirklichkeit der Mann war,

für den wir ihn alle hielten«, hat der damalige Hafenkommendant von Basra dem Autor gegenüber erklärt<sup>273</sup>. Andererseits darf man aber nicht vergessen, daß Schiffsspezialisten für Agentenanwerber des britischen Nachrichtendienstes genau die richtigen Mitarbeiter waren – unternahmen sie doch bei zahlreichen Gelegenheiten legitim Auslandsreisen. Die Möglichkeit, es habe sich sowohl bei Lock als auch bei Pinder um Offiziere des Nachrichtendienstes gehandelt, ist trotz allem nicht ganz von der Hand zu weisen.

Ein kleiner Teil des Bergungsgutes gelangte nie in die Hände der polnischen Delegierten. Als der Behälter mit den fabrikneuen Kameras – es waren deutsche Leicas – geöffnet wurde, befand sich Oberstleutnant Stevens, der technische Offizier der RAF-Station, an Deck des Begleitbootes. Der überraschte Stevens ließ die Apparate zum Stationsfotografen bringen, um zu klären, ob sie noch zu retten seien – das war das letzte, was man von den Leicas hörte<sup>274</sup>. Auch bei diesen Gegenständen scheint es kaum wahrscheinlich, daß sie einem Mitglied der polnischen Gruppe gehört hatten. Oberleutnant Lubienski erfuhr, der verletzte Edward Prchal habe sich im Krankenhaus erkundigt, ob das ihm von Sikorski in Kairo überreichte Zigarettenetui geborgen worden sei. Der Offizier entdeckte das Etui im Bergungsgut, ließ es instandsetzen und übergab es schließlich persönlich dem Piloten, dessen Freude man sich vorstellen kann<sup>275</sup>.

Am späten Abend des 7. Juli hörte Tadeusz Ullmann von seinen Londoner Vorgesetzten, der polnische Zerstörer »Orkan« werde am nächsten Vormittag eintreffen, um die sterblichen Überreste der polnischen Verunglückten aufzunehmen<sup>276</sup>. Der Festungskommendant und der Militärgouverneur trafen Vorbereitungen für eine feierliche Prozession mit den Särgen Sikorskis und General Klimeckis durch die Straßen Gibraltars bis zu den Marinedocks, wo der Zerstörer festmachen sollte. Die Prozession sollte um 8.15 Uhr beginnen, nach einer Totenmesse in der Kathedrale. Hier waren die Säрге nach wie vor auf einem Katafalk postiert, bedeckt von polnischen Nationalflaggen, beladen mit Kränzen des polnischen Staatspräsidenten, des Nationalrats, des Ministerrats, der polnischen Truppen sowie aller ausländischer Vertretungen und der britischen Zivil- und Militärbehörden der Kronkolonie<sup>277</sup>.

Man hatte inzwischen noch einen Verunglückten, ein Besatzungs-

mitglied des Liberator, geborgen, mußte aber allmählich einsehen, daß die übrigen Unfallopfer, darunter Frau Lesniowska, niemals gefunden werden würden. Die »Moorhill« erhielt Befehl, die Bergungsarbeiten während der ganzen Nacht bei Flutlicht fortzusetzen. Unglücklicherweise versagte die elektrische Anlage des Schiffes, und auch das von der Royal Air Force zur Verfügung gestellte Reservegerät funktionierte nicht. Die Navy untersagte den Gebrauch von Suchscheinwerfern, da ab 2 Uhr bestimmte Flottenbewegungen in der Meerenge geplant waren. In den dunklen Nachtstunden konnte die »Moorhill« natürlich nicht viel erreichen<sup>278</sup>. Gegen Mitternacht besuchte Lubienski die Kathedrale ein letztes Mal und sah sich plötzlich einer der grausigsten Situationen seines Lebens gegenüber. Die polnischen Soldaten, die eigentlich bei den beiden Särgen Ehrenwache halten sollten, standen auf den Stufen der Kirche und berichteten verstört, es befänden sich Geister im Gotteshaus. Lubienski, selbst etwas verwirrt, wies sie an, sich nicht lächerlich zu machen: »Geister in einer Kathedrale!« Als er die Kirche betrat, fiel ihm zweierlei auf: ein beinahe unerträglicher Geruch und leichte, knarrende Geräusche. Beides kam zweifellos aus der Richtung des Katafalks. Schon nach wenigen Sekunden hatte Lubienski jedoch die Ursache entdeckt – er hob die Flagge über Sikorskis Sarg und sah zu seinem Entsetzen, daß der Behälter geborsten war. In der großen Hitze, die im Juli in Gibraltar herrschte, hatten sich die in eine noch feuchte Marinedecke gehüllten sterblichen Überreste des polnischen Ministerpräsidenten so schnell zersetzt, daß die angestauten Gase die Zinkverkleidung des Holzsarges hatten platzen lassen. Die grauenhaften Nebenerscheinungen entziehen sich einer näheren Beschreibung<sup>279</sup>. Auch aus dem anderen Sarg drangen knarrende und ächzende Laute, die Lubienski keinen Augenblick im Zweifel ließen, daß der Leichnam von Sikorskis Generalstabschef in einem ähnlichen Zustand war. Am nächsten Morgen sollte gegen 8 Uhr die Überführungszeremonie beginnen, und man konnte sie auf keinen Fall verschieben, da alle Gäste bereits eingeladen waren und auch die Abreise des polnischen Zerstörers festgelegt war. Der verstörte Lubienski gab das Alarmzeichen: Er rief in der Gouverneursresidenz an und bat, Mason-Macfarlane sowie Tadeusz Ullmann zu wecken. Das dauerte seine Zeit – der Pole hatte während der vergangenen Nacht in der »Dakota«, die ihn von England nach Gibraltar gebracht hatte,

kaum geschlafen, und Macfarlane sollte sofort nach der Trauerfeier die Kolonie für einen eintägigen Aufenthalt in Sevilla verlassen, hatte sich also schon zeitig zur Ruhe begeben. Die Adjutanten des Gouverneurs, Quayle, Perry und Capurro, wurden ebenfalls geweckt und beeilten sich, zur Kathedrale zu kommen<sup>280</sup>.

Macfarlane ließ Generalmajor Hyland zu sich rufen, der sofort seinen obersten technischen Offizier benachrichtigte; der Gouverneur telefonierte mit Fliegerhauptmann Perry, seinem RAF-Adjutanten, und befahl ihm, die beiden Särge umgehend mit dem Jeep aus dem Gotteshaus zu holen und zum Leichenschauhaus zu bringen, damit sie ausgewechselt werden konnten<sup>281</sup>. Glücklicherweise waren noch Särge übriggeblieben, da man nur einen Teil der Verunglückten hatte bergen können. Im Leichenschauhaus wurden die beschädigten Särge vollends geöffnet – aus ihnen drang ein derart intensiver Gestank, daß sogar die sonst so unerschütterlichen Spanier die Flucht ergriffen. Lubienski und Rosycki zwangen sich, die Aufgabe selbst zu erledigen. (»Es sind *unsere* Generäle«, sagte Lubienski.) Sie legten die Überreste in die bereitstehenden neuen Behälter, dankbar, daß man sie vorher in Decken gehüllt hatte. Während eine Gruppe von Soldaten die Kathedrale säuberte, ausräucherte und mit neuen Blumenarrangements versah, wurden die Ersatzsärge innen und außen mit Metallhüllen versehen, und man konnte schließlich die Deckel zuschweißen. Um 8 Uhr war die Kathedrale bereit für die Trauerzeremonie. Bis zur Ankunft der Gäste blieben nur noch wenige Minuten.

Doch auch jetzt ging nicht alles glatt. Auf Sikorski schien ein Fluch zu lasten, der selbst die feierliche Überführungszeremonie nicht verschonen sollte. Mason-Macfarlane hatte Hauptmann Perry aufgefordert, den Sarg mit Victor Cazalets Leiche mit dem Jeep aus dem Leichenschauhaus abzuholen und ihn unauffällig auf dem polnischen Zerstörer unterzubringen, bevor die große Prozession mit den sterblichen Überresten Sikorskis und Klimeckis bei den Marinedocks ankäme. Der Zerstörer hätte dann sofort nach dem Eintreffen der Prozession auslaufen und die Feierlichkeiten hätten würdig beendet werden können.



**Der Sarg des General Sikorski verläßt am 8. Juli 1943 den katholischen Dom zu Gibraltar und wird im feierlichen Trauerzug zum polnischen Zerstörer »Orkan« getragen.**



Als der Offizier der Air Force am 8. Juli gegen 8 Uhr mit seiner Ladung die Docks erreichte, weigerte sich der Kapitän des polnischen Kriegsschiffes rundweg, den Sarg an Bord zu nehmen. Er erklärte Perry barsch, es sei schon schlimm genug für ihn, Sikorskis Sarg zu übernehmen – nach den Überlieferungen der christlichen Seefahrt durften Leichen niemals auf Schiffen befördert werden. Perry brachte dem Kapitän bei, daß mit der Leichenprozession auch der Sarg Klimeckis eintreffen werde; den Seemann scherte das wenig. Er sagte, er würde den Sarg Sikorskis befördern und sonst keinen.

In der Ferne vernahm Perry bereits den Trauermarsch von Chopin und das Geräusch der Marschierenden, die den Hafen glücklicherweise noch nicht erreicht hatten. Er bat den Kapitän noch einmal inständig, den Sarg Cazalets an Bord zu nehmen und im Laderaum verstauen zu lassen, bevor der Leichenzug einträte – jedoch ohne Erfolg. Als die Prozession an den Southport Gates angekommen war, gab der Fliegerhauptmann sich geschlagen und versteckte seinen Jeep schnell hinter einem großen Gebäude, wo er außer Sichtweite blieb, bis die Luft wieder rein war: »Ich brachte Victor Cazalet um 10 Uhr zum Leichenschauhaus zurück.«

Während auf dem Kai eine britische Militärkapelle getragene Musik intonierte, verließ die »Orkan«, die Flagge auf halbmast gesetzt, das Marinedock und stach in See, mit dem Fernglas beobachtet vom deutschen Agenten hinter der Grenze. Die meisten Angehörigen der polnischen Regierungsdelegation waren mit an Bord gegangen, und man hatte auch einen großen Teil des aus dem Meer geborgenen polnischen Eigentums mitgenommen. Tadeusz Ullmann wollte bleiben, um den Fortgang der Verhandlungen des Militärischen Untersuchungsausschusses verfolgen zu können.

## 4

»Ich schwöre, die Wahrheit zu sagen, die ganze Wahrheit und nichts als die Wahrheit, so wahr mir Gott helfe.«

Am 8. Juli mußte Fliegerhauptmann Edward Maks Prchal, Pilot des abgestürzten Liberator AL 523 und einziger Überlebender der Tragödie, im

Militärhospital Gibraltar vor dem dort zusammengekommenen Untersuchungsausschuß diesen Eid ablegen. Da bei dem Verfahren *prima facie* feststand, es werde bei der Untersuchung auch um persönliche Angelegenheiten des Piloten bzw. um sein berufliches Ansehen gehen, wurde Prchal formell auf die Rechte hingewiesen, die ihm gemäß den Bestimmungen für militärische Untersuchungsausschüsse zustanden: er konnte sich, allerdings auf eigene Kosten, durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, er konnte vor allem nicht gezwungen werden, Fragen zu beantworten, die ihn eventuell hätten belasten können, Die Verhandlung begann damit, daß Prchal eine Erklärung mit seiner Version über den Hergang des Unglücks verlas<sup>282</sup>.

Zweifellos gewann der Pilot sofort die Sympathie des Untersuchungsausschusses. Sein jugendliches Gesicht trug noch Verbände, und es war ihm erlaubt worden, während der Verhandlung im Bett zu bleiben. Prchal schien alles zu verkörpern, was am Kampf der kleinen Staaten gegen den Faschismus gut war. In der ersten Kriegsphase war er in deutsche Gefangenschaft geraten und zweimal von der Gestapo mißhandelt worden, bevor es ihm gelang, aus Deutschland zu entkommen. Er hatte also keinerlei Grund, die Deutschen zu mögen . . . Wieder in England, wurde er mit ungewohnter Rücksicht behandelt. Man teilte ihn dem Verband Nr. 1425, dem Vorgänger von Staffel 511, zu und bestimmte, dieser Offizier dürfe auf keinen Fall für Flüge abkommandiert werden, bei denen er Gefahr lief, wieder in die Hände der Deutschen zu fallen. Sein damaliger Vorgesetzter glaubte, Prchal habe noch immer Granatsplitter im Körper. Vor dem Krieg war der Tscheche Zivilpilot gewesen, es zeugt jedoch für sein großes Geschick als Flugzeugführer, daß man ihn einem Geheimverband zuteilte: der Verband 1425 galt als »Beförderungsservice Nr. 10« der Downing Street. In diesem Verband war Prchal der einzige ausländische Flugzeugführer.

Im weiteren Verlauf des ersten Befragungstages bedachten seine Vorgesetzten ihn Mit hohen Lobesworten. Sein Verbandsführer, der nach Gibraltar eingeflogen worden war, erklärte, die Fähigkeiten Prchals seien außergewöhnlich. Einmal habe er im Blindflug und ohne jede Verbindung zum Kontrollturm bei dichtem Nebel eine »Hudson« in Gibraltar gelandet – der Alptraum jedes Piloten<sup>283</sup>. Eine geraume Zeit lang – so erklärten andere Zeugen – habe Prchal zu den fünf Piloten gehört, denen allein

gestattet war, Nachtlandungen in Gibraltar vorzunehmen<sup>284</sup>. Soweit man wußte, hatte er nie irgend etwas dem Zufall überlassen, und wenn es auch nur um Kleinigkeiten ging: »Er hält seine Besatzung in eiserner Disziplin.« Luftwaffenmajor J. F. Sach, der Verbandsführer, ging so weit, vor dem Ausschuß zu erklären, er betrachte Prchal als »den fähigsten Piloten der Staffel«.

Genau diese Tatsache ließ jedoch eine der größten Schwierigkeiten, mit denen der Ausschuß fertig werden mußte, deutlich werden. Prchal hatte nämlich, besonders mit Liberators, weit mehr Erfahrung als irgendeines der Ausschußmitglieder, und deshalb war es den Offizieren praktisch unmöglich, die Richtigkeit seiner Angaben oder die Angemessenheit seiner fliegerischen Technik zu beurteilen<sup>285</sup>.

Ein Offizier schrieb Prchals Erklärung in Normalschrift mit, und es entstand folgendes Bild: am Abend des Absturzes hatte der Pilot um 22.40 Uhr den Liberator bestiegen und sich vergewissert, daß alles in Ordnung war. Vor dem Start erklärte ihm sein Flugingenieur, Sergeant Kelly, alle elf Passagiere seien ordnungsgemäß untergebracht: fünf auf Matratzen im ehemaligen Bombendepotraum und sechs im eigentlichen Rumpf der Maschine (nur diesen Insassen standen Sitze mit Sicherheitsgurten zur Verfügung, wie später im Protokoll vermerkt wurde<sup>286</sup>). Prchal erinnerte sich, daß ein Passagier mehr als beim Abflug aus Kairo an Bord gewesen sei; diesem Sonderpassagier – es handelte sich um den polnischen Geheimagenten aus Warschau – habe man ebenfalls einen Platz im Bombenraum zugewiesen. »Das Gesamtgewicht betrug annähernd 23.400 kg. Mit der Verstaung der Ladung war ich ganz zufrieden\*.«

Prchal hatte die Triebwerke angelassen und warmlaufen lassen, war dann zum östlichen Ende der Startpiste gerollt, wo er auch die üblichen Cockpit-Kontrollen ausführte. »Alles war zufriedenstellend«, wiederholte

---

\* Wie der Ausschuß offiziellen Ladepapieren entnehmen konnte, betrug das Gesamtgewicht allerdings 24.570 kg. Aus den Protokollen des Geschwaders Nr. 216 (Nachhut), der in Heliopolis im Nahen Osten stationierten Formation des Transport Command, geht hervor, daß die offiziell registrierte Ladung des Liberators wie folgt verteilt war: 694 kg im Bug, 807 kg im vorderen Bombendepotraum, 372 kg im hinteren Bombendepotraum, 522 kg im Heck. Luftwaffenmajor Sach, der 800 Stunden Pilotenerfahrung mit Liberators hatte und vorher eine so hohe Meinung über Prchal äußerte, wies darauf hin, daß »diese Ladung die Maschine stark hecklastig machen würde, und wenn man die beweglichen Startklappen halb ausgestellt hätte [Prchal gab später an, es sei so gewesen], wäre der Pilot wahrscheinlich gezwungen gewesen, den Steuerknüppel ziemlich weit nach vorn zu legen, um zu verhindern, daß der Bug gleich nach dem Abheben zu stark stieg«<sup>287</sup>.

er. Um 23.10 Uhr hatte er das Grün-Signal gesehen und mit dem Start begonnen. Als er eine Stundengeschwindigkeit von 210 km erreicht hatte, hob die Maschine vom Boden ab, und »in einer Höhe von etwa 45 m« ließ er den Steuerknüppel nach vorn nachgeben, um an Geschwindigkeit zu gewinnen. Daraufhin hatte die Maschine eine Geschwindigkeit von 265 km pro Stunde erreicht, und seiner Ansicht nach war es an der Zeit wieder höher zu gehen: »Ich wollte wieder an Höhe gewinnen und versuchte also, den Steuerknüppel nach hinten zu ziehen, war aber nicht dazu imstande. Der Knüppel war vollkommen blockiert.« In allen späteren Erklärungen und Aussagen des Piloten über die Absturzursache sollte diese Blockierung des Höhenleitwerkes den Grundpfeiler bilden.

Durch das Mikrofon hatte er seinem Kopiloten, Major Herring, den Befehl zugerufen, er solle »*schnell die Steuerung überprüfen*«. Um an Höhe zu gewinnen, hatte er die Fluglage der Maschine leicht verändert, »aber nichts passierte«. Während der ganzen Zeit versuchte er, den Steuerknüppel nach hinten zu ziehen, dieser war aber, wie Prchal aussagte, nicht zu bewegen. Herring hätte nicht geantwortet, gab der Pilot an, und er hatte selbst gesehen, wie das Meer immer näher kam. Er hatte dann »Bruchlandung« gerufen und die Drosselventile der vier Triebwerke geschlossen. Nach dem Aufprall auf das Meer konnte er sich an nichts mehr erinnern.

Soweit die Version des Piloten. Seine Angaben stimmten im großen und ganzen mit den in Gibraltar kursierenden Augenzeugenberichten überein und konnten aufgrund des verfügbaren Beweismaterials nicht in Frage gestellt werden. Die Startgeschwindigkeit war ungefähr richtig, allerdings unter der Voraussetzung, daß der Liberator wirklich sehr schwer beladen war: bei einem Gesamtgewicht von 22.500 kg betrug die vorgeschriebene Startgeschwindigkeit für einen Liberator B-24C 177 km pro Stunde. 209 km/h wenn die Maschine überladen war – also bei einem Gesamtgewicht von ungefähr 27.000 kg<sup>\*288</sup>. Und Hauptmann Prchal hatte angegeben, das Gewicht des Liberator habe nur »annähernd 23.400 kg« betragen. Andererseits wurde seine individuelle Starttechnik – bei einer gewissen Flughöhe die Maschine leicht absacken zu lassen, um so an

---

\* Bei Liberators mit einem Gesamtgewicht von mehr als 26.100 kg waren für den Start Spezialreifen mit erhöhtem Luftdruck vorgeschrieben; doch auch dieses Gewicht liegt höher als das zulässige Maximum für eine B-24C Die Vorschriften der RAF bestimmten: »Alle Flugzeuge der C-Klasse dürfen ein Maximalgewicht von 25.200 kg nicht überschreiten<sup>289</sup>«.«

Geschwindigkeit zu gewinnen – vom Handbuch für Liberators abgelehnt: »Bemühen Sie sich nicht zu sehr, genug Geschwindigkeit zum Aufstieg zu gewinnen. Hüten Sie sich davor, den Bug wieder absacken zu lassen, damit die Geschwindigkeit zunimmt. Dadurch wird der Auftrieb geändert, und Sie laufen Gefahr, wieder auf die Erde zu kommen<sup>290</sup>.« Der Ausschuß jedenfalls war offensichtlich der Meinung, wenn die Steuerungsinstrumente des Flugzeugs tatsächlich defekt gewesen sein sollten, hätte es kaum noch Zweck, Prchals spezielle Flugtechnik zu untersuchen. Auf eine Frage des Vorsitzenden, Oberst Elton, erklärte Prchal, er habe »fast 500 Stunden\*« als Erster Pilot in Liberators verbracht – das zeugt in der Tat von einer großen Erfahrung. Sein Kopilot hatte nur 15 Stunden Nachtflugerfahrung in Flugzeugen dieses Typs gehabt. Man fragte Prchal, wie lange er Herring schon gekannt habe.

»Nicht lange«, antwortete er. »Auf dieser Reise hatte er mich seit dem Abflug aus England als Kopilot begleitet, vorher war er nie mit mir geflogen.« Er fügte jedoch hinzu, Herring habe bei den beiden Starts der Reise, einmal nachts in Lyneham, das andere Mal bei Tage in Kairo, ganz normal assistiert. Bei seiner Vernehmung machte Prchal also den Kopiloten noch nicht für den Absturz verantwortlich – diese Idee sollte ihm allerdings bald kommen.

Der Vorsitzende fragte ihn: »Ist es Ihnen jemals zuvor passiert, daß beim Flug in einem Liberator die Höhenrudersteuerung blockierte?«

Prchal bejahte. Einmal sei er mit Luftwaffenmajor McPhail als Kopilot in Lyneham gestartet: »Major McPhail war Zweiter Pilot und hatte vor dem Start die Leitwerkverriegelung betätigt, und als wir schon von der Piste abgehoben hatten, stellte ich fest, daß ich die Seitenruder nicht verstellen konnte, und erkannte, daß die Steuerung blockiert war. Über Kanzelmikrofon rief ich ihm zu, sie zu lösen.« Er fuhr dann fort, er habe damals doch noch einigermaßen einwandfrei starten können, obwohl er wegen des nervenaufreibenden Zwischenfalls ein wenig von der Piste abgekommen sei. Seinem Verbandsführer und den anderen Piloten der Staffel habe er über das Vorkommnis Bericht erstattet†.

---

\* Insgesamt hatte Prchal 362 Stunden und 35 Minuten Nachtflugerfahrung als Erster Pilot in Liberators, ungefähr vier Fünftel davon waren während der vorangegangenen sechs Monate absolviert worden<sup>291</sup>.

† Luftwaffenmajor J. F. Sach, der ab Mai 1943 Prchals Verbandsführer war, wurde vom Ausschuß gefragt, ob er etwas über diesen Vorfall gehört habe. Sach antwortete: »Nein.«

Das war nur der erste in einer ganzen Reihe von Präzedenzfällen, die Prchal bei späteren Gelegenheiten anführen sollte, wenn er über den Absturz befragt wurde. 1953 behauptete er, der Absturz sei durch einen bestimmten technischen Defekt verursacht worden, der schon »in anderen Liberators aufgetreten« sei<sup>293</sup>. Kürzlich berichtete er dem Autor, im Frühjahr 1944 sei er Zeuge geworden, wie ein analoger Fehler einen über Montreal fliegenden Liberator zwang, zu Boden zu gehen. Die Maschine sei auf einige Häuser gestürzt. »Seltsam genug – der Pilot war Pole.« Auf die Frage, ob der Pilot ihm damals selbst erzählt habe, daß es sich ebenfalls um Leitwerkblockierung handelte, erwiderte Prchal, die gesamte Besatzung sei ums Leben gekommen<sup>294</sup>.

Jedenfalls hat die amerikanische Herstellerfirma des Liberator AL 523 immer wieder betont, bei ihren B-24-Maschinen sei kein Fall von Ruderblockierung bekannt: nur einmal habe ein loser Bolzen im Höhenrudermechanismus einen Zwischenfall verursacht<sup>295</sup>. Aus späteren Zeugenaussagen vor dem militärischen Untersuchungsausschuß von Gibraltar wird hervorgehen, daß im Liberator AL 523 kein Bolzen oder ähnlicher Gegenstand für den Absturz verantwortlich war. Im Juli 1943 war der RAF-Ausschuß mit dem Absturz selbst beschäftigt. Das Kreuzverhör Hauptmann Prchals endete mit einer Reihe technischer Fragen: Wer betätigte normalerweise die Flugklappensteuerung? Hatte man den Eindruck, der Steuerknüppel drücke von selbst nach vorn? War er vollkommen blockiert, oder bestand noch ein gewisser Spielraum? Funktionierten die Leitwerkflächen einschließlich des Höhenruders normal, als die Maschine vom Boden abhob? Auf die letzte Frage erwiderte Prchal: »Ja, bestimmt.« Sonst gab er Antworten, die man von vornherein erwartet hatte, oder erklärte, sich nicht mehr erinnern zu können.

Oberst Elton erkundigte sich: »Wie waren die Wetterbedingungen beim Start?«

---

Erst kürzlich hat er seine Aussage noch einmal bekräftigt, und Prchals vorheriger Verbandsführer (November 1942 bis Mai 1943), Luftwaffenmajor T. H. A. Llewellyn, hat dem Autor gegenüber ebenfalls erklärt, er würde sich an ein solches Vorkommnis erinnern, wenn er tatsächlich davon erfahren hätte. Das Verteidigungsministerium hat erklärt, daß weder in den Protokollen der RAF-Station Lyneham noch der Staffel 511 für die ganze betreffende Zeit ein solcher Vorfall verzeichnet ist. Es hat sich als unmöglich erwiesen, Luftwaffenmajor McPhail aufzufinden<sup>292</sup>.

»Gut; ruhig, Sicht ausreichend«, antwortete der Pilot und fügte hinzu: »Ich konnte den Horizont klar erkennen.« Dies hätte vom Ausschuß näher untersucht werden müssen. Das Flugzeug startete in östlicher Richtung auf das Meer zu, und zwar in einer vollkommen dunklen, mondlosen Nacht. Höchstwahrscheinlich war es also unmöglich, im Osten den Horizont zu sehen. Vielleicht nahmen die Offiziere als gegeben an, Prchal habe, wie bei allen schweren Maschinen vorgeschrieben, einen Instrumentenstart vorgenommen. Im Augenblick jedenfalls ging man nicht näher auf die Aussage des Tschechen ein, und seine Behauptung blieb unangefochten\*.

Vieles hing also noch von der Untersuchung des Flugzeugwracks bzw. der einzelnen Wrackteile ab. Während man Prchal im Hospital befragte, wurde die schwer beschädigte Rumpfhülle des Liberator endlich von der »Moorhill« eingeholt<sup>297</sup>. Bekanntlich ließen sich Liberators nur äußerst selten ohne Zwischenfall notwassern, da sie nicht schwimmfähig waren: die Bombenklappen bestanden aus einer relativ schwachen Metallegierung und gaben unweigerlich unter dem Gewicht der Maschine nach, wenn diese auf einem Gewässer niederging. Innerhalb von Sekunden wurde das Flugzeuginnere dann überschwemmt<sup>298</sup>. Der Liberator AL 523 war offensichtlich keine Ausnahme gewesen. Der nun geborgene Rumpfteil – es handelte sich um die Partie vom Ende des vorderen Bombendepots bis zum Anfang des Heckteils – war in der Tat stark mitgenommen; Der Boden war vollständig verschwunden, und es waren nur noch Seiten- sowie Dachteile übriggeblieben. Kein Wunder, daß außer dem Piloten keiner der Insassen den Absturz überlebt hatte.

Am Abend hatte die »Moorhill« auch das Heckteil aus dem Meer gehievt und an Bord genommen; es wurde mit einem Löschkahn zum »New Cap« der RAF gebracht, wo Oberstleutnant Arthur Stevens, der oberste technische Offizier der RAF-Station Gibraltar, es inspizierte. Stevens hatte eine Zeitlang ebenfalls zum »Accident Investigation Branch« gehört und wußte, wonach er suchen mußte. Er stellte fest, daß die

---

\* Der RAF-Stationskommandant, Oberst Bolland, hat kürzlich erklärt: »Der Pilot . . . startete bei Dunkelheit in östlicher Richtung, hinaus in die schwarze Nacht über dem Mittelmeer . . . Der Pilot startete mit Hilfe der Blindfluggeräte. Man darf sie nicht aus den Augen lassen, bis man ungefähr 600 m erreicht hat.« Zu Prchals Aussage zu der Frage, ob er Blindfluggeräte benutzt hatte oder nicht, siehe S. 139<sup>296</sup>.

gesamte Heckeinheit, die, noch mit Höhen- und vollständigem Seitenruder versehen, ziemlich intakt war, genau vor der Profilverdickung der Höhenflosse abgebrochen war. Diese Partie der Maschine war also praktisch unbeschädigt. Da Prchal nicht von seiner Behauptung abwich, daß der Unfall durch eine Blockierung oder Verklemmung der Höhenrudersteuerung verursacht worden sei, ging Stevens sofort daran, die Höhenruder eingehend zu untersuchen: die Trimmklappen standen fast in neutraler Position, und die Höhenruder selbst ließen sich gut bewegen – nur an einem Ende war die Oberfläche beschädigt, so daß sie nicht mehr die volle Höhen- bzw. Tiefenstellung erreichten. Dieser Schaden war ganz offensichtlich erst beim Absturz entstanden, konnte ihn also nicht verursacht haben<sup>299</sup>. Um 18 Uhr hatte die »Moorhill« die Bergungsarbeiten beendet und verließ den Ort des Unglücks. Vorsichtshalber ließ man zwei Taucherbegleitboote an der Absturzstelle zurück.

Ungefähr zwei Tage nach seiner Befragung durch den Untersuchungsausschuß wurde Prchal im Krankenhaus vom Flugkontrolloffizier, der in der Nacht des Absturzes Dienst gehabt hatte (nicht Fraser), besucht. Der Offizier fragte ihn vertraulich, ob er wisse, wodurch der Unfall verursacht worden sei<sup>300</sup>. Prchal »nickte bedeutungsvoll« und erwiderte, Major Herring, der Kopilot – der nun als vermißt, vermutlich tot, registriert war<sup>301</sup> –, sei mit der Handhabung von Maschinen dieses Typs nicht vertraut gewesen, und ihm seien zwei Irrtümer unterlaufen: im Glauben, es sei seine Aufgabe, die Fahrwerke einzuziehen, habe er dabei versehentlich den Feststellhebel für das Leitwerk betätigt. Dieser Hebel wird normalerweise nur angezogen, wenn das Flugzeug bei starkem Wind auf dem Flugfeld stationiert ist bzw. wenn es an- oder ausrollt; die Steuerflächen werden verriegelt, damit sie nicht von plötzlichen Windstößen oder Sturmböen beschädigt werden können.

Es gibt technische Gründe dafür, daß diese Theorie von Fliegerhauptmann Prchal unhaltbar ist – interessanter war jedoch, daß er sie, wie sein Gesprächspartner erklärte, überhaupt vorbrachte. Noch interessanter wird diese Tatsache, wenn wir bedenken, daß Prchal bei einer anderen Gelegenheit anläßlich eines Privatgespräches die Schuld am Unglück ebenfalls Herring zuschob – diesmal handelte es sich allerdings um einen *anderen* Hebel, den der Kopilot angeblich betätigt hätte (siehe Seite 187).

Wenn die Steuerung des Liberator durch Sabotage blockiert worden wäre, so müßte dieser Anschlag innerhalb der dreißig Stunden, in denen die Maschine auf dem Flugfeld Gibraltar North Front stationiert gewesen war, durchgeführt worden sein. An den Tagen unmittelbar nach dem Absturz hatte die RAF-Station auf eigene Faust und insgeheim voll Angst eine Untersuchung über die Vorsichtsmaßnahmen geführt, die im Zusammenhang mit dem AL 523 getroffen worden waren. Man wußte natürlich, daß die Offiziere der Militärkommission sich höchst ungünstig über eventuelle, von Zeugen aufgedeckte, Nachlässigkeiten äußern würden, ob diese nun mit dem Absturz etwas zu tun haben mochten oder nicht. Sofort brachte man die außergewöhnliche Vorsichtsmaßnahme des Sergeant Moore – der einen Corporal zur »Schlafwache« in die Maschine beordert hatte – ans Licht. Die gesamte RAF-Station der Kronkolonie atmete erleichtert auf. Moore wurde zum Kommandanten gerufen und wegen seiner segensreichen Initiative belobigt. Die RAF hatte wirklich allen Grund zum Aufatmen: »Dem Netz entronnen«, so kennzeichnete Oberst Bolland damals die Situation<sup>302</sup>.

Am Nachmittag des 8. Juli sagte Bolland vor dem Untersuchungsausschuß über die von ihm veranlaßten Vorsichtsmaßnahmen aus<sup>303</sup>. Er schilderte, wie Sicherheitsbeamte den ganzen Tag lang die Passierscheine aller Zivilisten an den Eingängen zur RAF-Station kontrolliert hatten, während an den Flugplatzumzäunungen sowie an den Küstenstreifen, die das Feld säumten, britische Soldaten ständig patrouillierten. In der Nacht war der gesamte Flugplatz durch Flutlicht erleuchtet gewesen, und man hatte die Bewachung auf sechs Offiziere, hundert Unteroffiziere und Mannschaften sowie eine Notreserve von vierzig Mann zusätzlich verstärkt. An der Ostseite der Küste und an der westlichen Extension der Startpiste in der Bucht von Gibraltar waren die Patrouillen noch von Wachhunden begleitet worden.

Dann spielte er seine Trumpfkarte aus: bei dem von Hauptmann Prchal gesteuerten Liberator seien noch zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden. Man habe einen Posten aufgestellt, der eine Liste mit den Namen aller Flieger oder Flugplatzangestellten, die unter Umständen am Flugzeug zu tun gehabt hätten bzw. es hätten besteigen wollen, bei sich führte. »Außerdem schlief in der Nacht vom 3. auf den 4.

Juli ein Corporal [F. E. Hopgood] der Staffel 511 in der Maschine.« Bolland erklärte weiter: »Nur für Flugzeuge mit außergewöhnlich wichtigen Persönlichkeiten an Bord werden Spezialwachen bereitgestellt, entweder aufgrund eines besonderen Ersuchens des Piloten ... oder weil die Maschine mit äußerst geheimer Ausrüstung versehen ist.« (Sergeant Moore und auch Corporal Hopgood berichteten dem Autor, daß bis zu dieser Gelegenheit noch niemals ein Unteroffizier in einem Flugzeug der Staffel 511 hätte schlafen müssen<sup>304</sup>.) Oberst Bolland sollte die Maßnahmen schildern, die getroffen waren, damit unberechtigte Personen nicht von der Straße zwischen Gibraltar und La Linea abbiegen und so direkt an die Piste gelangen konnten. Der Oberst erwiderte, alle Lücken in der Umzäunung würden ständig von britischen Soldaten bewacht.

Bollands Aussagen waren durchaus plausibel und entsprachen nicht nur seinen Vorschriften, sondern auch den Erklärungen anderer Zeugen.

Der Armeeeoffizier, der die Militärwachen für den Liberator beordert hatte, wurde ebenfalls vorgeladen. Seine Lage war weniger günstig, da, wie sich im weiteren Verlauf der Vernehmungen herausstellen sollte, der für den frühen Sonntagvormittag eingeteilte Posten seiner Aufgabe bewiesenermaßen recht nachlässig nachgekommen war. Der Offizier gab an, er habe während der gesamten Dauer der Stationierung des Liberator AL 523 Wachtposten bei dem Flugzeug aufgestellt, die im Besitz einer Liste mit den Namen der Personen, die sich der Maschine nähern durften, gewesen seien. Ihm sei nicht bekannt, daß unberechtigte Personen versucht hätten, an den Liberator heranzukommen. Von Zeit zu Zeit hätten er und seine Kollegen die Posten inspiziert und festgestellt, daß alles seine Richtigkeit habe<sup>305</sup>.

RAF-Sergeant Norman Moore, der die Wartungseinheit der Staffel 511 leitete, bestätigte diese Aussage im großen und ganzen<sup>306</sup>. Er schilderte, wie er am 3. Juli mit seinen zehn Männern die Ankunft des Liberator AL 523 erwartet hatte, um die Maschine zu überprüfen. Sowohl Hauptmann Prchal als auch Sergeant Kelly, der Flugingenieur, hätten ihm berichtet, mit dem Flugzeug sei alles in Ordnung. Er persönlich habe befohlen, ein Corporal müsse während der Nacht im Innern der Maschine, nahe beim HeckEinstieg, bleiben. Am Samstag abend habe er kurz nach 21 Uhr den Wachtposten der Armee gefragt, ob er im Besitz einer Liste aller zum

Besteigen des Flugzeugs berechtigten Personen sei. Da der Betreffende dies verneint habe, habe er ihm eine Aufstellung aller Mitglieder seiner Wartungseinheit gegeben. Der Militärposten sei von ihm darauf hingewiesen worden, diese Männer würden sich u. U. für alle Personen, die zum Besteigen der Maschine autorisiert waren, verbürgen. Am Sonntag morgen habe er kurz nach 7 Uhr Corporal Davis, seinen dienstältesten Unteroffizier, getroffen: es seien jedoch keinerlei ungewöhnliche Zwischenfälle gemeldet worden. »Ich schloß daraus, daß alles in Ordnung war«, erklärte Moore.

Er habe das Flugformular 700 des Liberator – das Wartungspapier – eigenhändig unterschrieben und sei »absolut überzeugt«, das Flugzeug sei betriebstüchtig (das betreffende Formular konnte dem Untersuchungsausschuß nicht mehr vorgelegt werden, da es beim Absturz vernichtet worden war; Moore sowie seine Mechaniker Gibbs und Alexander bezeugten jedoch, sie hätten die vorgeschriebenen täglichen Inspektionen durchgeführt und nichts Negatives entdeckt<sup>307</sup>). Am folgenden Tag wurde Armeehauptmann Williams noch einmal aufgerufen, und er bestätigte alle Aussagen, die Moore über Einteilung und Aufgabe der Wachen gemacht hatte<sup>308</sup>. Corporal Davis bezeugte schriftlich, weder Corporal Hopgood – der im Flugzeug geschlafen hatte – noch einer der Armeeposten hätten ihm irgendwelche ungewöhnlichen Vorkommnisse mitgeteilt<sup>309</sup>.

Ein *kleinerer* Zwischenfall war allerdings passiert, wie der nächste Zeuge, Corporal Hopgood persönlich, erklärte: am Sonntagmorgen, ungefähr eine halbe Stunde, bevor er um 7.30 Uhr seinen Turnus beendet habe, sei ein Flieger an Bord der Maschine gegangen und habe ein Paket aus dem Bombendepotraum geholt. Hopgood hatte den Mann erkannt, er gehörte zur ADRU (»Air Despatch and Reception Unit«), der Station, die sich um Passagiere und Ladung zu kümmern hatte<sup>310</sup>. Der Ausschuß nahm diese Aussage ebenfalls zu Protokoll, und man kam überein, einige frühere Zeugen noch einmal vorzuladen, und zwar besonders die Männer, die berichtet hatten, während ihres Wachturnus sei nichts vorgefallen.

## 5

Am Nachmittag des 9. Juli mußte man die Bergungsarbeiten unterbrechen, da das Wetter sich verschlechtert hatte. Ein Mittelmeer-Tief hatte starke Dünung verursacht, die für die kleinen Taucherbegleitboote zu gefährlich war. Sie konnten nicht mehr über der Unfallstelle liegen, und auch den Tauchern war es unmöglich, unter Wasser sicher weiterzuarbeiten<sup>311</sup>.

Für die Polen blieb noch das Problem der Särge mit den Unfall- opfern. Der Kapitän der »Orkan« hatte sich geweigert, außer den sterblichen Überresten Sikorskis und Klimeckis irgendeinen anderen Sarg zu befördern, und deshalb war man gezwungen gewesen, die restlichen Behälter mit Bleihüllen zu versehen und sie in großen Holzkisten solange aufzubewahren, bis sie mit einem Handelsfahrzeug nach England verschifft werden konnten. Am Abend wurde Artillerieunteroffizier Gralewski auf dem überfüllten Friedhof von Gibraltar beigesetzt: zwischen der gewaltigen Felsenfront und dem Flugplatz, auf dem seine kurze Reise in ein neues Leben begonnen hatte. Polnische Soldaten hatten die Ehrenwache bezogen, britische Truppen feuerten einen Gewehrsalut, als der Sarg zur letzten Ruhe gebettet wurde<sup>312</sup>. An diesem Tag wurde auch die Leiche von Oberst Marecki an Land gespült; die Fische hatten ihr übel mitgespielt. Lubienski identifizierte sie und legte die sterblichen Überreste Mareckis dann in einen Sarg, der »zum Transport ausgerüstet« war. Frau Lesniowskas Körper war immer noch nicht geborgen worden; ferner fehlten die Überreste von zwei Besatzungsmitgliedern und zwei Passagieren, darunter der vermeintliche »Königliche Kurier«, W. H. Lock.

Fliegerhauptmann Posgate, der an der Unglücksstelle die zweite Rettungsbarkasse befehligt hatte, sagte in einem privaten Gespräch zu Vertretern der Seefahrtsbehörde Gibraltars, er wüßte, weshalb einige Leichen noch vermißt würden: ihm schien es möglich, der Pilot habe den Absturz nicht als einziger überlebt. Wenn man davon ausginge, daß bis zum vollständigen Versinken des Flugzeugwracks ein paar Minuten verstrichen, hätten seiner Meinung nach auch andere, schwerer verletzte Insassen des Liberator versuchen können, sich zu befreien: »Natürlich

würde ihr erster Gedanke dem General und seiner Tochter gegolten haben.« So wäre auch erklärlich, aus welchem Grund zunächst die VIP's geborgen worden seien – entweder tot (wie Sikorski und Klimecki) oder noch am Leben (wie Brigadegeneral Whiteley). Über das Schicksal der Insassen im oberen Vorderteil des Rumpfes – des Kopiloten, Frau Lesniowskas und Privatsekretär Kulakowskis – vermutete Posgate: »Möglicherweise gelang es diesen dreien, sich aus dem Flugzeug zu befreien und eine kurze Zeit lang an der Oberfläche zu bleiben. Da sie aber verletzt waren, ertranken sie bald darauf.« In der Dunkelheit wären sie abgetrieben und hätten so von den Minuten später eintreffenden Schnellbooten nicht mehr entdeckt werden können<sup>312</sup>. Träfe Posgates Theorie zu, müßte man folgenden Schluß ziehen: Wenn die Passagiere so vorsichtig gewesen wären wie der Pilot und Rettungswesten angelegt hätten, dann hätte Prchal vielleicht nicht als einziger das Unglück überlebt.

## V. Winston Churchill im Gebet versunken

Inzwischen war der Leichnam General Sikorskis in England eingetroffen. Am 10. Juli lief die »Orkan« im Hafen von Plymouth ein, und noch in der Nacht brachte man die Särge zu einem Sonderzug, der für die feierliche Rückkehr nach London bestimmt war. Der für Sikorski und Klimecki vorgesehene Eisenbahnwagen, hergerichtet im Stil einer kleinen katholischen Kapelle, war mit Kränzen aus weißen und roten Blumen sowie polnischen Flaggen und Standarten geschmückt worden. Im Gang hatte man Blumen und Gräser aus den Gärten Gibraltars gestreut, die vom polnischen Zerstörer mitgebracht worden waren. Ein Besatzungsmitglied des Schiffes rief das Londoner Seemannsheim, wo er und viele seiner Kameraden schon gewohnt hatten, an: »Wir sind verloren«, erklärte er dem Vorsteher. »Wir haben eine Leiche an Bord mitgeführt!« Es war nur Seemannsaberglauben – aber genau drei Monate später ging die »Orkan« unter und nahm sämtliche Besatzungsmitglieder mit sich in die Tiefe<sup>313</sup>.

Als der Sonderzug sich auf dem Weg nach London befand, verbreitete der deutsche Propagandasender neue Vermutungen über das Ende Sikorskis: War es nicht seltsam, daß der britische Kriegsminister Sir James Grigg im letzten Moment seinen Plan, an Bord des Sikorski-Liberator nach London zurückzukehren, aufgegeben hatte<sup>314</sup>? Warum überhaupt wurde Sikorskis Maschine, wie man von der spanischen Grenze berichtet hatte, auf dem Flugplatz von fünf Posten bewacht, während man diese Vorsichtsmaßregel bei einem Flugzeug der königlichen Regierung nicht für nötig hielt<sup>315</sup>? Grigg sei übrigens nicht der einzige VIP gewesen, der sich über den Flug in Sikorskis Flugzeug seine eigenen Gedanken gemacht habe – so behaupteten jedenfalls die Deutschen. William Joyce teilte der englischen Bevölkerung die folgende sensationelle Nachricht mit: »Ein Kurier aus dem britischen Foreign Office zog ebenfalls vor, seinen Platz aufzugeben<sup>316</sup>.«

Ehrenwachen der Grenadiere erwarteten den Sonderzug, als er im Bahnhof Paddington einlief, und im Hintergrund intonierte eine Kapelle die polnische Nationalhymne. Acht polnische Soldaten nahmen den Sarg General Sikorskis auf die Schultern und brachten ihn zu einem bereit-

stehenden Automobil. Bis zum 14. Juli war der Sarg im Hauptquartier der polnischen Regierung in den Palace-Gardens von Kensington auf einem Katafalk postiert, zu seinen Füßen ein Strauß gelber Rosen von der Witwe des toten Ministerpräsidenten. Anschließend wurde er in der Westminster Cathedral postiert. Der Präsident der Republik Polen legte auf dem Sarg die höchsten Auszeichnungen des Generals, darunter den Orden vom Weißen Adler, nieder, während die übrigen Ehrenzeichen Sikorskis auf einer Samtschärpe vor dem Katafalk ausgebreitet wurden.

Am Abend sprach Winston Churchill über Rundfunk zu den Polen in aller Welt und in der besetzten Heimat: »Mit Ihnen betraue ich den tragischen Verlust Ihres Ministerpräsidenten und Oberbefehlshabers. Ich kannte ihn gut. Er war ein Staatsmann, ein Soldat, ein Kamerad, ein Verbündeter und vor allem ein Pole. Er ist von uns gegangen, ich glaube aber, wenn er noch hier, an meiner Seite, stünde, würde er sich sicher den Worten anschließen, die mir von Herzen kommen: ›Soldaten müssen sterben – durch ihren Tod jedoch verhelfen sie dem Vaterland, das sie gebar, zum Leben‹.«

Sikorski war für seine Heimat und die »gemeinsame Sache« gestorben. Winston Churchill forderte die Polen in der ganzen Welt auf, bereit zu sein, ebenfalls für das Vaterland den Tod zu erleiden . . .<sup>317</sup>

Am nächsten Morgen – auf allen Regierungsgebäuden in London und Gibraltar waren die Flaggen auf halbmast gesetzt – kamen die Regierungsoberhäupter von Großbritannien, Polen und der Tschechoslowakei zu dem Requiem, das für ihren toten Freund und Kollegen abgehalten wurde. Als die Messe begann, sahen viele in Churchills Augen Tränen, Die Bemerkungen der Zeitungskorrespondenten, die von einer kleinen Galerie aus den Hochaltar beobachten konnten, galten allerdings zwei anderen, ganz einfachen Gesten des britischen Premiers: zunächst beobachteten sie, daß Winston Churchill und seine Gattin einen Augenblick lang niederknieten und beteten, bevor sie ihre Plätze einnahmen, und am Schluß der Zeremonie nahmen beide die Requiemtexte an sich, die man den prominenten Trauergästen zur Verfügung gestellt hatte.

Als er sich während des Trauergottesdienstes einmal kurz umdrehte, traf Churchills Auge ein Mitglied der neuen polnischen Regierung, und beide Männer tauschten einen kurzen Blick aus. Die Presseleute stellten fest, der Premierminister fühle sich sogar an dieser Stätte religiöser

Anbetung ganz locker und frei. »Er ist immer so natürlich!« bemerkte jemand. Am Sarg, der vor dem Hochaltar auf einem Katafalk ruhte, standen sechs polnische Soldaten, Flieger und Marineangehörige mit ihrem Offizier, die Bajonette aufgepflanzt. Die gelben Rosen am Fuß des Sarges hatten schon zu welken begonnen<sup>318</sup>. Wie Churchill gewünscht hatte, nahmen die meisten seiner älteren Kollegen an den Trauerfeierlichkeiten teil: Eden, Anderson, Bevin, Alexander, Wood sowie die Stabschefs. General Alanbrooke, Chef des Generalstabs des britischen Empire, erkannte klarer als die meisten anderen Trauergäste den rein symbolischen Sinn der Veranstaltung. Die Messe kam ihm anfangs übertrieben theatralisch vor, und erst ganz am Schluß empfand er Erschütterung: »Als ich den leeren Katafalk sah, auf dem der Sarg geruht hatte, umgeben von sechs riesigen Trauerkerzen, auf jeder Seite bewacht von Gruppen polnischer Offiziere mit ihren Regimentsfahnen, erstand plötzlich vor meinen Augen das tragische polnische Geschick: Staat und Armee, beide in einem Augenblick führerlos geworden, da der große Umschwung in Sicht war<sup>319</sup>.« Als Soldat hatte Alanbrooke Sikorski sehr bewundert, vor allem wegen seines Charmes und seiner Ehrlichkeit<sup>320</sup>, und er gab zu, daß er den polnischen General aufrichtig vermissen werde. Sikorski war der Mann, der Polen hätte retten können, denn er hatte ein Verhältnis zu Stalin herstellen können, das vielversprechend war. Das sollte der Generalstabschef aber, gleich vielen anderen, erst später einsehen<sup>321</sup>.

Im Hintergrund stimmte ein polnischer Soldatenchor die Armeehymne an, der Sarg wurde aus der Kathedrale gebracht und durch die dichtbevölkerten Straßen von Pimlico gefahren. Am nächsten Tag befand er sich bereits auf dem Soldatenfriedhof von Newark, Nottinghamshire, wo hunderte polnischer Flieger, die über Großbritannien ums Leben gekommen waren, ihre letzte Ruhestätte gefunden hatten. Der Sarg Sikorskis sollte bis Kriegsende in einer besonderen Backsteingruft untergebracht werden – dann würden die sterblichen Überreste des Generals, wie man seiner Witwe zugesagt hatte, im Triumph nach Polen überführt werden.

General Kazimierz Sosnkowski, der neue polnische Oberbefehlshaber, sprach den letzten Abschiedsgruß: »Ruhe in Frieden inmitten Deiner Flieger, der treuen Söhne Polens, die wie Du ihr Leben für die Heimat

hergaben. Soldaten der polnischen Republik, die Ihr unter meinem Kommando steht: wir bringen unserem verstorbenen Oberbefehlshaber, der in Erfüllung seines Amtes den Tod fand, die letzten Grüße dar. Ach . . . tung!«

Abermals erklang die polnische Nationalhymne, und der heiße Julitag in den englischen Midlands wurde von einer Salve von Gewehrschüssen unterbrochen. Langsam senkte man den mit der polnischen Fahne bedeckten Sarg in die Gruft – die lange Reise Sikorskis war beendet. Der polnische Staatspräsident kniete abgewandten Gesichts am Grab nieder und warf eine Handvoll heimatlicher Erde auf den Sarg<sup>322</sup>.

**Grosse Messe für General Sikorski im katholischen Dom zu Westminster am 15. Juli 1943. Der exil-polnische Staatspräsident kniet neben Madame Helene Sikorska (rechts von ihm); dahinter, das Ehepaar Churchill und englischer Außenminister Anthony Eden.**



## VI. Postsäcke und Frachtbriefe

Am Nachmittag des 9. Juli und auch während der folgenden Tage versuchte in Gibraltar der militärische Untersuchungsausschuß herauszufinden, welche Personen und welche Ladung sich zur Zeit des Absturzes im Liberator befanden. Dies festzustellen war schwieriger, als man erwartet hatte.

Die Namen der Besatzungsmitglieder waren natürlich bekannt\*.

Was die Passagiere betraf, bestand jedoch vom ersten Augenblick an ebenso Ungewißheit wie über die offenbar kleine Ladung, der augenscheinlich weniger Bedeutung beigemessen wurde. Ein Corporal der RAF bezeugte, er habe zwischen 22.30 und 22.45 Uhr ein Dutzend privater Gepäckstücke an der Vorderseite des Bornbendepottraurns verstaute<sup>324</sup>; hierbei handelte es sich aber lediglich um Gepäck, das ordnungsgemäß registriert war, den Passagieren gehörte und nach deren Übernachtung in der Gouverneursresidenz zurückgebracht worden war<sup>325</sup>. Der Corporal bekräftigte, er sei sich der Wichtigkeit, das gesamte Gepäck vorschriftsmäßig durch das Kontrollsystem gehen zu lassen, wohl bewußt gewesen: »In diesem Fall zurrte ich das Gepäck persönlich fest.«

Dann beschäftigte sich der Ausschuß mit der Frage, wieviel Passagiere vermutlich befördert worden seien. Ein Offizier, dessen Aufgabe darin bestand, sich um Abfertigung und Kontrolle der Passagiere zu kümmern, schilderte, wie ein zusätzlicher Insasse die Flugerlaubnis bekommen habe – es handelte sich um den unglücklichen polnischen Kurier, Artillerieunteroffizier Galewski. Fliegerleutnant Harold Briggs, der betreffende Offizier, erklärte: »Vom Regierungsgebäude wurde telefonisch angefragt, ob der am Abend für den Abflug vorgesehene Liberator AL 523 eine Person zusätzlich aufnehmen könne. Ich sprach über Telefon mit dem Piloten der

---

\* Die Besatzung des Liberator AL 523 bestand aus folgenden Personen: Fliegerhauptmann E. M. Prchal, 1. Pilot; Fliegermajor W. S. Herring, 2. Pilot; Oberfeldwebel L. Zalsberg, Navigator; Sergeant F. Kelly, Flugingenieur; Fliegerfeldwebel C. B. Gerrie, Funker und Bordschütze; Fliegerfeldwebel D. Hunter, Funker und Bordschütze. Die Leichen von Herring und Hunter wurden nicht aufgefunden; außer Prchal waren alle Besatzungsmitglieder tot bzw. vermißt<sup>323</sup>.

Maschine, und er willigte ein, diesen Passagier zu befördern.« Im Anschluß daran war die Pilotenkopie des Formulars 1256, des »Passagier-Frachtbriefes«, ergänzt worden.

Hier deckte man die erste Unregelmäßigkeit auf. Der Ausschußvorsitzende fragte Briggs, ob er einen Durchschlag dieses Frachtbriefes vorlegen könne – Briggs mußte diese Frage verneinen. Den von ihm bemerkten Durchschlag hatte Fliegerhauptmann Prchal wieder an sich genommen, eine andere Kopie habe er nicht gesehen. Soweit er sich erinnern könne, sei auf dem Formular die Nutzlast der Maschine bei der Ankunft in Gibraltar mit 24.930 kg angegeben (auf Formular 1256 befanden sich oben Rubriken für das Gesamtgewicht, das Startgewicht und das geschätzte Ladegewicht des Flugzeugs). Etwas aufgeregt versicherte Fliegerleutnant Briggs – der natürlich wußte, daß man drauf und dran war, eine Nichtbefolgung der Vorschriften aufzudecken – dann: »Von Flugzeugen, die aus Kairo ankommen, erhalten wir nie einen Durchschlag des Luftfrachtbriefes, obgleich es in den Verteilervorschriften des Formulars 1256 so festgelegt ist.« Er fügte hinzu, seiner Meinung nach sei es unbedingt erforderlich, eine Kopie des Frachtbriefes zu haben, aber »bei mehreren Gelegenheiten haben wir vergeblich eine Kopie angefordert«<sup>326</sup>. Vielleicht hätte er dem Ausschuß noch ausdrücklich sagen sollen, daß dieser Vorwurf nicht auf *alle* aus Kairo kommenden Flugzeuge zutraf, sondern nur auf VIP-Maschinen wie den Liberator AL 523. Da Briggs nicht im Besitz eines Frachtbriefes war, hatte er auch keine Übersicht über die mitfliegenden Passagiere und konnte ebensowenig die Ladung kontrollieren: »Wenn der Frachtbrief nicht der ADRU vorgelegt wurde, hatte allein der Pilot Übersicht über die Ladung«, sagt Briggs heute<sup>327</sup>. überraschenderweise verfolgte der Ausschuß diesen Punkt nicht weiter; man empfahl lediglich, in Zukunft die Vorschriften für die Verteilung des Luftfrachtbriefes besser einzuhalten<sup>328</sup>. Die Mitglieder versuchten nicht zu klären, *weshalb* das betreffende Formular bei bestimmten Flügen nicht vorlag, und man versäumte ebenfalls, im speziellen vorliegenden Fall die möglichen Schlußfolgerungen zu ziehen.

Oberst Elton neigte in der Passagierfrage zu der Ansicht, sowohl Lock als auch Pinder hätten etwas mit dem Nachrichtendienst zu tun. (Inzwischen hat sich herausgestellt, daß Pinder Oberfeldwebel bei den

Funkern der Royal Navy war<sup>\*</sup>). Heute noch erinnert sich Elton, wie schwierig es für die örtlichen Behörden war, aus London eingetroffene Versicherungsdetektive davon zu überzeugen, daß keine weiteren überlebenden vorhanden waren. Offensichtlich war wenigstens einer der Passagiere hoch versichert gewesen<sup>329</sup>.

Bald darauf kam eine weitere geheimnisvolle Einzelheit zur Sprache, die sehr wohl in irgendeiner Beziehung zu dem fehlenden Frachtbrief, der Nutzlast des Flugzeugs und der Beförderung eines Sonderpassagiers stehen konnte. Nachdem der ADRU-Offizier mit seinen Aussagen fortgefahren war und auch Fliegerhauptmann Perry, der RAF-Adjutant des Gouverneurs bezeugt hatte, daß tatsächlich elf Passagiere zum Flugzeug gebracht worden seien, die ohne Ausnahme den Liberator bestiegen hätten<sup>†330</sup>, erschien Oberst Bolland noch einmal vor dem Ausschuß und brachte eine überraschende Neuigkeit: am 5. Juli hatte ein Artillerist, der am westlichen Ende der Piste Wache hielt, einen kleinen Postsack gefunden. Nach Bollands Erkundungen gehörte der Beutel zur Fracht des Liberator AL 523 (später erklärte er, wenn das Flugzeug nicht abgestürzt wäre, hätte man den Postsack mit einer späteren Maschine befördern lassen und den ganzen Zwischenfall nicht weiter beachtet<sup>331</sup>). Der Untersuchungsausschuß fand für dieses Vorkommnis keine plausible Erklärung; Bolland sagte aus, es wäre ihm garantiert aufgefallen, wenn man die Heckluke der Maschine beim Abflug nicht korrekt geschlossen hätte, und am nächsten Tag bekräftigte Geschwaderkommandeur Simpson, der Oberbefehlshaber der in Gibraltar stationierten RAF-Einheiten, diese Ansicht<sup>332</sup>. Der Artillerist, der den Postsack gefunden hatte, erschien zusammen mit Bolland vor dem Ausschuß. Er hatte den Behälter nahe seinem Standplatz auf der Piste, gut 350 m von deren westlichem Ende entfernt, erblickt. Das Gewicht schätzte er auf rund 6¾ kg<sup>333</sup>. Von Flugkontrolleur »Jock« Fraser

---

<sup>\*</sup> Information von John Lawn, Korvettenkapitän i. R., Juni 1969.

<sup>†</sup> Aus dieser Aussage geht hervor, daß die mysteriösen Engländer sich beim Abflug beide an Bord des Flugzeugs befanden. Fliegerhauptmann Colemann, der für die Passagierabfertigung und -kontrolle zuständige Offizier, erklärte: »Am Abend des 4. Juli hatte ich gemeinsam mit Fliegerleutnant Briggs in North Front Dienst. Gegen 22 Uhr erschienen im Büro zwei Passagiere, die mit dem Liberator AL 523 fliegen sollten, Mister Pinder und Mister Lock. Von den elf Passagieren, die an jenem Abend an Bord des Liberator AL 523 gehen sollten, waren dies die einzigen beiden Insassen, die ich bis zur Maschine begleitete.« Die Leiche Pinders wurde gefunden, die Leiche Locks dagegen nicht.

wissen wir, daß der Beutel in den frühen Morgenstunden des 5. Juli in seinen Kontrollturm gebracht worden war. Zunächst hatte er instinktiv den verhängnisvollen Postsack verstecken wollen, brachte den Vorfall jedoch seinem Vorgesetzten zur Kenntnis, als sein Dienst um 8 Uhr abgelaufen war<sup>334</sup>. Dieser Postsack, eine ganz konkrete Tatsache, bedarf einer ebenso konkreten Erklärung. In einem der folgenden Kapitel werden wir erörtern, wieso der Behälter beim Abflug der Maschine auf die Rollbahn gelangen konnte.

Ohne die chronologische Reihenfolge allzusehr aufzugeben, greifen wir zunächst einige Tage vor. Bei seiner Wiedervorladung wurde der Pilot des Liberator, Hauptmann Prchal, gefragt, wie er sich den Verlust des Postsacks aus dem Flugzeug erkläre<sup>335</sup>. Er gab zu, noch niemals vorher von einem ähnlichen Vorfall gehört zu haben, wenn der Beutel sich jedoch im Bug der Maschine befunden hätte (der Ausschuß hatte bereits den Kairoer Ladepapieren entnehmen können, daß dies nicht der Fall war), könnte er durch die für das vordere Fahrwerk bestimmte Öffnung gefallen sein. Prchal erklärte, Rumpftür sowie Luke des Bombendepotraums könnten unmöglich fehlerhaft geschlossen gewesen sein, ohne daß man es sofort bemerkt hätte: am westlichen Ende der Startpiste, wo der Liberator mit angelassenen Triebwerken zwanzig Minuten bis zum Start gewartet hatte, sei sein Flugingenieur noch einmal ausgestiegen und »am Rumpf auf und ab geschritten, bevor er mir berichtete, daß alles in Ordnung war«. Es wäre aber immerhin möglich, daß die Besatzung unter bestimmten Umständen einen oder mehrere Postbeutel in den Minuten, die dem Absturz vorausgingen, absichtlich entfernt hätten.

Am nächsten Tag, dem 10. Juli, bemühte sich der Untersuchungsausschuß wiederum, diese letzten Minuten zu rekonstruieren. Offensichtlich hatten verschiedene Zeugen, die in der samtigen Dunkelheit die schwindenden Positionslichter des Liberator AL 523 verfolgt, auch verschiedene Dinge gesehen . . .

Einer der Flugkontrolloffiziere sagte aus, er habe beobachtet, daß die Maschine nach etwa 1 km ganz normal vom Boden abgehoben habe, dann jedoch etwas abgefallen sei, als sie eine Höhe von ungefähr 9 m erreicht hätte und sich knapp 100 m hinter dem Kontrollturm befand, von dem aus er (sowie »Jock« Fraser) das Geschehen betrachtete. Eine kurze Strecke sei

das Flugzeug ganz waagrecht geflogen, habe dann aber »gleichmäßig an Höhe verloren, bis es auf das Meer prallte«<sup>336</sup>. Es scheint sich hier um eine Aussage von entscheidender Wichtigkeit zu handeln – allerdings steht sie in Widerspruch zu den Beobachtungen mehrerer Zeugen der RAF, die sich zur Zeit des Unglücks an oder auf der Rollbahn befunden hatten und erklärten, das Flugzeug habe eine Höhe von annähernd 30 m erreicht. Trotzdem könnte man mit einiger Berechtigung der Aussage des Kontrolloffiziers mehr Glauben schenken als den Angaben der anderen Zeugen, einschließlich des Piloten. Wenn der Autor, wie er glaubt, richtig verstanden hat, ist der damalige Ausschußvorsitzende, Luft-Vizemarschall Elton, heute ebenfalls dieser Ansicht<sup>337</sup>. Der Flugkontrolloffizier befand sich im Dienst, als er den Liberator beobachtete, und er hatte den Vorteil, sich im Turm oberhalb des Rollfelds aufzuhalten; es wäre ihm also aufgefallen, wenn die Maschine sich über seinem Gesichtskreis befunden hätte. Nach seiner Aussage verhielt es sich aber eindeutig anders. Außerdem geht aus den Steigegegeschwindigkeits-Daten eines Liberator II klar hervor, daß bei einer Abhebedistanz von rund 1200 m und einem Anfangsflug von weniger als siebzehn Sekunden Dauer die Flughöhe auf keinen Fall mehr als 15 m betragen kann – das trifft auch für Maschinen mit relativ geringer Ladung zu<sup>338</sup>. Auf diesen Punkt werden wir bald zurückkommen.

Der Flugkontrolloffizier, der 7000 Stunden Flugerfahrung hatte, meinte, »von einem überzogenen Flug kann nicht die Rede sein«. Jetzt stellte der Ausschuß auch die Frage, die man bei der Vernehmung Prchals unterlassen hatte (der Pilot hatte behauptet, den Horizont klar erkennen zu können, als er bei Neumond in östlicher Richtung flog): »Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß Neumond war – wie konnten Sie den Flug der Maschine so gut verfolgen?«

Der Offizier erwiderte: »An Hand der Positionslampen.« Geschwaderkommandeur Simpson hatte ebenfalls die Positionslichter beobachtet: der Liberator sei zum westlichen Ende der Startpiste gerollt, habe »nach einer beträchtlichen Pause« gewendet und sei dann gestartet. Er sei regelmäßig und ganz normal gestiegen, wobei alle vier Triebwerke korrekt funktionierten. »Meiner Meinung nach hörte er oberhalb des östlichen Endes der Piste auf zu steigen und schien dann langsam zu sinken, dem Meer

entgegen. Wegen der Dunkelheit war es unmöglich, die Höhe genau zu schätzen. Während die Maschine an Höhe verlor, änderte sich das Geräusch der Triebwerke nicht, und alle vier zeigten die gleichen bläulichen Stichflammen wie beim Anstieg<sup>339</sup>.«

Ein Flieger, der sich nahe dem Ende der Rollbahn befunden hatte schätzte ebenfalls, der Liberator habe eine Höhe von »30 m« erreicht. Er hatte darauf gewartet, die Piste überqueren zu können, und schilderte, daß er sofort zum Bootshaus der Jolle gelaufen sei, als ihm klargeworden sei, das Flugzeug werde abstürzen. Im improvisierten Bootshaus – dem ehemaligen Verschlag einer »Spitfire« – hätten er und einige andere die Rettungsjolle losgemacht und zu Wasser gelassen. Innerhalb von ungefähr fünf Minuten habe man die Absturzstelle erreicht und sei von irgend jemandem im Wasser »angerufen« worden. Es war der Pilot: »Er trug eine aufgeblasene Mae-West-Rettungsweste und war vollständig bei Bewußtsein, konnte allerdings nicht zusammenhängend sprechen<sup>340</sup>« (Qualtrough hatte nicht erkannt, daß der Pilot Tscheche war<sup>341</sup>). Der RAF-Offizier, der die Luft/See-Rettungseinheit kommandierte, bestätigte diese Darstellung. Der Ausschuß forderte ihn auf, anzugeben, wie die von seiner Barkasse an Bord genommenen Verunglückten bekleidet gewesen seien. Der Offizier antwortete, er habe die Leichen des Navigators, des Flugingenieurs und eines der Funker eingeholt, alle vollständig bekleidet: »Keiner trug eine Mae West oder Fallschirmausrüstung.« Auch ein am 8. Juli geborgener, toter polnischer Offizier hatte weder Rettungsweste noch Fallschirmausrüstung getragen. Der Ausschuß fragte: »Beobachteten Sie irgendwelche Mae Wests, die auf dem Wasser schwammen?«

»Ja, ich zog drei oder vier heraus, die noch recht gut erhalten waren<sup>342</sup>.«

Bevor wir uns dem späteren Stadium der Untersuchung zuwenden, wollen wir versuchen, Schlußfolgerungen aus den voneinander abweichenden Höhenangaben für den Liberator zu ziehen. Wie man sich erinnern wird, hatte Prchal ausgesagt, die Maschine hätte eine Höhe von »ungefähr 45 m« erreicht, bevor er mit Hilfe seiner individuellen Flugtechnik an Geschwindigkeit gewinnen wollte und deshalb die Steuersäule leicht nach vorn bewegte. Nach der Aussage des verlässlichsten Bodenzeugen und an Hand der bekannten Flug- bzw. Starteigenschaften des Flugzeugs kann

man jedoch schließen, daß der Liberator kaum mehr als 18 m Höhe erreicht hatte – wahrscheinlich allerdings nur die Hälfte.

Das Problem, welche Höhe die Maschine vor dem Absturz gewonnen hatte, sollte auch an Hand des vom Flugkontrolleur geführten Logbuchs geklärt werden, das nach dem Krieg vom Luftverkehrs-Kontrollzentrum Gibraltar aufbewahrt wurde. Leider ergab eine vom Autor veranlaßte private Untersuchung dieses Logbuchs vor einigen Jahren, daß die Seite für den Zeitraum des Unglücks herausgerissen war – ihr Inhalt läßt sich nicht mehr rekonstruieren. Im Jahre 1967 veranlaßte der Autor eine weitere Überprüfung, in der Zwischenzeit war jedoch der gesamte in Frage kommende Band des Logbuchs verschwunden. Der Folgebund beginnt mit dem Datum des 10. Juli. Kontrolloffizier »Jock« Fraser hat uns erklärt, im Logbuch seien alle unvorhergesehenen Zwischenfälle, die irgendwie mit Flugzeugbewegungen zusammenhingen, aufgezeichnet gewesen, also auch kleinere Vorkommnisse wie das Auffinden des Postsackes<sup>343</sup>.

Hätte der Liberator nicht mehr als 18 m Höhe erreicht, würde Prchal kaum, wie angegeben, das Manöver mit dem Steuerknüppel durchgeführt haben, um an Geschwindigkeit zu gewinnen. Das aber war ein wesentlicher Bestandteil seiner Aussage: erst in dem Augenblick, als er »versuchte, den Steuerknüppel zurückzuziehen«, um höher zu steigen, stellte er fest, daß der Knüppel in Sinkflugrichtung »blockiert« war. Wenn Prchals Erklärung, er sei bis zu einer Höhe von 45 m gestiegen, zutrifft – die Untersuchung des Wracks hatte ergeben, daß einige technische Anhaltspunkte dafür sprachen; dann kann sich auch eine Blockierung des Höhenleitwerks so zugetragen haben, wie der Pilot schilderte. Sollte er aber nur 9 bzw. 18 m erreicht haben, müssen andere Ursachen für das Absacken des Liberator verantwortlich gewesen sein, und zwar Ursachen, die Prchal nach dem Unglück unbedingt verheimlichen wollte.

## 1

Die Verwandten Victor Cazalets in England hatten darum gebeten, den Colonel in Gibraltar beizusetzen. Am 12. Juli folgten Gouverneur Mason-Macfarlane, Oberleutnant Lubienski sowie eine kleine Trauergemeinde

dem Sarg um 19 Uhr zum Friedhof hinter dem Felsen, wo Cazalet in der Nähe des polnischen Geheimkuriers Gralewski zur letzten Ruhe gebettet wurde<sup>344</sup>. Cazalet war 46 Jahre alt, als er starb. Er vertrat den Wahlbezirk East Islington im Parlament, dem er ungefähr neunzehn Jahre lang angehört hatte. 1940 hatte man ihn zum politischen Verbindungsoffizier General Sikorskis ernannt, und er hatte sich seither bemüht, die Probleme aller Polen – ob sie sich in der besetzten Heimat oder in den Ländern der Alliierten befanden – lösen zu helfen. Er war begeisterter Sportler, hatte einmal in Eton die Endspiele in Einzel- und Doppelschach gewonnen, war in Oxford in die erste Tennis-, Lawn-Tennis- sowie Schachmannschaft aufgenommen worden und hatte anschließend England bei einem Schach-Länderwettbewerb in Nord- und Südamerika vertreten<sup>345</sup>. Die Nachrufe der Deutschen auf Cazalet waren ebenso herzlich wie die englischen Nekrologe; deutsche Rundfunksendungen hatten besonders darauf hingewiesen, daß Cazalet ein »Todfeind« Winston Churchills gewesen sei<sup>346</sup>. Das war natürlich eine ausgesprochen tendenziöse Bemerkung – allerdings hatte Cazalet privat dreihundert Exemplare eines Buches in Umlauf gebracht, in dem die Regierung Churchill und vor allem deren schlechte Verhandlungsführung mit der Sowjetunion offen kritisiert wurden. Am 9. Mai 1942 konnte man im *Evening Standard* lesen: »Ich frage mich, welchen Dienst Major Cazalet unseren Alliierten oder Winston Churchill erweist, wenn er einer Handvoll von dreihundert Freunden diese seltsamen Ansichten nahebringt<sup>347</sup>.«

Am 13. Juli nahm der militärische Untersuchungsausschuß seine Sitzungen wieder auf und behandelte erneut das Problem, ob die Aufstellung von Wachen am Liberator AL 523 eine adäquate Sicherheitsmaßnahme gewesen sei oder nicht. Bald stellte man fest, daß das Wachsystem nicht so perfekt gewesen war, wie die Armeebehörden behaupteten.

Unter anderem hatte die in Gibraltar stationierte »Air Despatch and Reception Unit« (ADRU) Nr. 27 auch die Aufgabe, aus Maschinen, die vom Nahen Osten eintrafen, bestimmte Diplomatenpost abzuholen und in Linienmaschinen der BOAC umzuladen. Reguläre Flugzeuge liefen nach allgemeiner Ansicht weniger Gefahr, zwischen Gibraltar und London von deutschen Jagdfliegern belästigt zu werden<sup>348</sup>. Walter Titterington, ein Flieger dieser Einheit, sagte aus, am Nachmittag des 3. Juli habe er eine

Stunde nach Ankunft der Maschine Sikorskis aus Kairo fünf Postsäcke dem vorderen Bombenraum entnommen; am folgenden Morgen um 7 Uhr zwei weitere<sup>349</sup>. Warum es nötig war, zu diesem Zweck das Flugzeug zweimal aufzusuchen, konnte die Kommission nicht feststellen. Fliegerleutnant Briggs glaubt den möglichen Grund gefunden zu haben: als man die Postsäcke mit dem »Post-Frachtbrief« verglich, habe man entdeckt, daß zwei Beutel fehlten – diese zwei restlichen Postsäcke seien dann anschließend geholt worden. Das war jedoch nicht der entscheidende Punkt. Im Ausschuß interessierte man sich vor allem für Titteringtons Angabe, er habe auf beiden Gängen zum Flugzeug keine Militärwache angetroffen und sei auch nicht angerufen worden. Beim zweiten Mal habe er allerdings den RAF-Corporal gesehen, der in der Nähe der Heckluke ,geschlafen hätte. Diese Aussage stand in diametralem Gegensatz zu den Erklärungen des folgenden Zeugen, eines Zivilangestellten der Armee, der am Sonntagmorgen von 6 bis 8 Uhr Wache am Liberator hatte: »Während meiner Wache«, gab er an, »näherte sich niemand, niemand bestieg oder verließ das Flugzeug.«

Sein Corporal unterstützte ihn. In der betreffenden Zeit hätte er den Posten »drei- oder viermal« inspiziert und alles in Ordnung gefunden<sup>350</sup>. Das »Geheimnis« war nur kurzlebig – als der RAF-Corporal wieder aufgerufen wurde, erklärte er dem Ausschuß nicht nur, keinen Wachposten bei der Maschine gesehen zu haben, als er nach Beendigung der »Schlafwache« im Liberator zu einem anderen Flugzeug dieses Typs gegangen sei, dessen Ankunft für 7 Uhr vor, gesehen war, er versicherte außerdem, er habe gar nicht gewußt, daß überhaupt Armeeposten beim AL 523 aufgestellt waren<sup>351</sup>. In geringer Entfernung vom Heck habe er mehrere Maschinen vom Typ »Mosquito« bemerkt, bei denen sich zwei oder drei Posten befanden, und natürlich gedacht, die Männer seien für diese Flugzeuge abgestellt. Sicher hatten die Wachen der Armee ihre Pflicht nur nachlässig erfüllt; der Offizier, der im Anschluß an das Verfahren die Ergebnisse des Ausschusses prüfte, empfahl dann auch, der Vorfall »solle zum Gegenstand disziplinarischer Maßnahmen« gemacht werden<sup>352</sup>.

In diesem Zusammenhang muß auf Lubienskis nächtlichen Gang zum Liberator AL 523 hingewiesen werden. Wie wir berichteten, hatte der Oberleutnant festgestellt, daß die Maschine von beiden Posten gut bewacht

wurde und auch der Unteroffizier im Flugzeug »auf Posten« war. Seltenerweise sagten weder Hopgood noch die Wachen etwas über das Erscheinen Lubienskis und Privatsekretär Kulakowskis beim Liberator aus. Auch auf die Vorladung des Fliegers, der die Abholung der Postsäcke veranlaßt hatte, schien die Kommission keinen Wert zu legen.

Eine Woche lang hatte der militärische Untersuchungsausschuß beraten und verhört, von einem feststehenden Ergebnis über die näheren Umstände des Unglücks – ganz zu schweigen von den Ursachen – war man aber noch ebenso weit entfernt wie am ersten Tage. Major Dudzinski, der polnische Beobachter, berichtete Tadeusz Ullmann, er habe mit Entschiedenheit gefordert, ein mit der Unglücksmaschine identischer Liberator Mark II müsse nach Gibraltar geflogen werden, damit man verschiedene Tests vornehmen könnte – vor allem wolle er prüfen lassen, ob es überhaupt möglich sei, das Höhenleitwerk absichtlich zu blockieren<sup>353</sup> bzw. ob es durch andere äußere Einwirkungen, etwa das plötzliche Ver-rutschen schlecht gestauter *Gepäckstücke*, verklemmt werden könne.

Hauptmann Prchal ließ sich von dem zunehmenden Beweismaterial, das gegen die technische Möglichkeit einer Steuerungsblockierung sprach, nicht irritieren und blieb weiterhin bei seiner Behauptung. Gegen Ende der Untersuchung wurde er noch einmal als Zeuge vorgeladen und gefragt, was er mit seiner früheren Aussage gemeint habe: damals habe er seinen Kopiloten, den verunglückten Major Herring, aufgefordert, »schnell die Steuerung zu überprüfen«. Prchal deutete an, Herring könne versehentlich am Feststellhebel für die Leitwerkflächen hantiert haben. »Ich meinte, er solle ›Schnell die Steuerung *betriebsklar machen*«, und habe das, glaube ich, auch gesagt<sup>\*354</sup>.« Hier dürfte es sich um eine absolut unhaltbare Behauptung handeln, erkennt man doch schon nach einem kurzen Blick auf den Sperrmechanismus – ein kombiniertes Zahnrad-Seilzugsystem, das mit

---

\* Aus den Vorschriften für militärische Untersuchungsausschüsse dürfte hervorgehen, daß Prchal beim ersten Mal die Worte »Steuerung zu überprüfen« gebraucht hat. Die betreffende Vorschrift lautet: »Die Zeugenaussagen müssen in Erzählform der 1. Person zu Protokoll genommen werden, wobei man sich so nahe wie möglich an den tatsächlichen Wortlaut halten soll. Frage- und Antwortform sind zu vermeiden, sofern der Ausschuß nicht für nötig befindet, bestimmte Fragen und Antworten wörtlich festzuhalten.« Die in Frage kommende Bemerkung wurde innerhalb der Antwort auf eine bestimmte Erkundigung geäußert<sup>355</sup>.

den beweglichen Teilen von Höhen-, Seiten- und Querrudern verbunden ist und mittels einer einfachen Fernsteuerung bedient werden kann –, daß keines der Blockierritzeln greift, wenn nicht *sowohl* Seiten- *als auch* Höhenleitwerk genau in der »neutralen Stellung«, also der Sperrposition sind.

Beim Start mußte Prchal die Steuersäule zurückziehen, kurz danach wieder nach vorn drücken – von einer »neutralen« Position kann also gar nicht die Rede sein. Man verzichtete allerdings darauf, den Piloten Prchal eingehender über diesen Punkt zu befragen.

Nach einigen Tagen war ein dem AL 523 entsprechender Liberator Mark II eingeflogen worden, und man ließ in aller Stille Tests vornehmen (die Tests waren so geheim, daß die Polen gar nichts davon wußten). Auch dem Ausschuß mußte inzwischen zur Kenntnis gekommen sein, daß sich an Bord der Maschine eine Menge »wahllos«<sup>356</sup> verstautes Gepäcks befunden hatte, wußten doch in Gibraltar genügend Leute um diese Tatsache (Bolland, Perry, Bailey, Stevens und Quayle, um nur einige zu nennen). Jedenfalls führte die Vermutung, ein Gepäckstück sei zu nahe am Steuermechanismus gestaut worden und hätte die von Prchal beschriebene Blockierung verursacht, zu Spezialtests mit dem Liberator. Der Antriebsseilzug für das Höhenleitwerk reichte von den beiden Steuerknüppeln in der Pilotenkanzel bis zum Höhenrudermechanismus im Heck der Maschine, einer einfachen Glockengelenk-Vorrichtung, mittels derer die eigentlichen Höhenruderklappen gehoben bzw. gesenkt wurden. Eine Metallhülle, die am Bombendepotraum – wo sich Passagiere und Ladung befanden – entlanglief, schützte den Seilzug vor äußeren Einwirkungen, hinter der Querwand jedoch lagen die Kabel frei. Oberstleutnant Stevens führte überall an den Kabeln Untersuchungen und Experimente durch und gelangte schließlich zu dem Ergebnis, daß die Steuerkabel weder durch Einwirkung von Gepäck noch durch die Passagiere selbst hätten verklemmt bzw. blockiert werden können. Auch als er sich bemühte, die Funktion der Seilzüge zu stören – er hielt sie fest, lehnte sich dagegen und stopfte einen Lappen in die Löcher der Querwand, durch die die Kabel liefen –, konnte er nicht den geringsten Blockiereffekt erzielen. Ferner stellte er Knüppel bzw. Fußhebel für Höhen- und Seitenruder genau in die neutrale Position und versuchte dann, den Sperrmechanismus zu betätigen, indem er an den entsprechenden, ebenfalls am Rumpf des

Flugzeugs entlanglaufenden Kabeln zog: »Es war mir unmöglich, genügend Zug auf das Kabel auszuüben, um das Antriebsrad rotieren zu lassen«, erklärte er später vor dem Ausschuß<sup>357</sup>.

Trotz aller Versuche war es den Offizieren also immer noch nicht gelungen, wirklich stichhaltiges Material zur Unterstützung der These Prchals zu erhalten. Der Militärgouverneur von Gibraltar schreibt später in seinen persönlichen Aufzeichnungen über diese Episode: »Wir stellten mit dem entsprechenden Flugzeug Versuche an, indem wir Gepäck an allen möglichen Stellen unterbrachten, es war aber klar, daß durch irgendein Verrutschen von schlecht verstautem Gepäck wohl weder Steuerknüppel noch -mechanismus blockiert bzw. gestört werden konnten<sup>358</sup>.«

Im Unterhaus wurde der Luftfahrtminister gefragt, ob man gedenke, den Bericht des militärischen Untersuchungsausschusses zu veröffentlichen. Es war kein Wunder, daß er die Frage verneinte. Er sagte, daß er hoffe, in angemessener Zeit eine Erklärung abgeben zu können, und er versicherte den Parlamentsmitgliedern, daß auch die polnische Regierung im Ausschuß repräsentiert sei<sup>359</sup>.

In London war man bemüht zu glauben, das schreckliche Mißgeschick beruhe auf einer ganz harmlosen Ursache. Sir Alan Lascelles, der damalige Persönliche Sekretär von König Georg VI., sprach mit dem Chef des britischen Generalstabs: »Ich fragte Alanbrooke, ob das Geheimnis jemals aufgeklärt worden sei; er erklärte, es sei festgestellt worden, daß es sich zweifellos um einen Unfall gehandelt habe – allerdings einen ganz besonderen. Kurz nach dem Absturz Sikorskis verunglückte eine andere Maschine desselben Typs auf die gleiche Weise: am Ende der Startpiste konnte sie nicht vom Boden abheben und wurde zu Atomen zerschmettert, niemand überlebte. Experten konnten bei anderen Flugzeugen dieses Typs nichts Fehlerhaftes entdecken, einige Wochen später jedoch entkam noch ein Pilot nur ganz knapp einem ähnlichen Unfall: als er den Steuerknüppel zurückzog, um die Maschine steigen zu lassen, entdeckte er gerade noch rechtzeitig, daß der Hebel sich nicht bewegen ließ. Wie er dann bemerkte, war der dünne Gummischlauch, mit dessen Hilfe er sich mit der Besatzung verständigte, in die Lücke unten am Steuerknüppel gerutscht und hatte ihn dadurch blockiert. Er konnte den Schlauch gerade noch herausziehen und die Maschine in die Luft bekommen, bevor sie

gegen eine Mauer am Ende der Piste raste. Alanbrooke sagte, die Experten bezweifelten nicht im geringsten, daß die beiden früheren Abstürze auf dieselbe Ursache zurückzuführen seien<sup>360</sup>.«

Sollte es sich hier tatsächlich um eine zutreffende Wiedergabe der Meinung Alanbrookes handeln, so ist der Generalstabschef des britischen Empire sicher irreführt worden. Der Liberator hatte keinen eigentlichen Steuerknüppel, sondern ein säulenförmiges Steuerinstrument mit einem Radaufsatz, das in einem Schubrohr vor- und rückwärts glitt. Außerdem gab es in der Kanzel natürlich keinen Sprechschauch aus Gummi.

In Gibraltar beruhigte sich das Wetter. Der Wind flaute ab, und der Seegang ließ nach. Für vier Tage hatte man die Bergungsarbeiten an der östlichen Küste einstellen müssen, am 13. Juli wurde befohlen, sie wieder aufzunehmen. Die Royal Navy hatte die Pause genutzt, um Vorbereitungen für eine minuziöse Untersuchung des Meeresbodens zu treffen. Baileys Froschmänner sollten ein genau bezeichnetes System von Planquadraten absuchen, das sich in einem Umkreis von über 350 m um die Aufschlagstelle des Wracks erstreckte. Die den Froschmännern nicht mehr zugänglichen, tieferen Stellen wurden von Tiefseetauchern durchkämmt, die auch die größeren Wrackteile bargen. Es herrschten nicht mehr so günstige Bedingungen wie zuvor, da die Dünung und der Unterwasserstrom große Mengen von Sand führten und so die Sichtweite auf wenige Fuß begrenzten<sup>361</sup>. Am folgenden Tag benutzte man ein Schleppnetz, das von einem Dampfer über dem tiefer gelegenen Meeresboden hin und her gezogen wurde. Nennenswerte Ergebnisse wurden jedoch weder durch Schleppnetz noch die erneute Tauchtätigkeit erzielt<sup>362</sup>. Trotzdem ließ Oberstleutnant Stevens Taucher und Froschmänner weitermachen. Abermals erschien die »Moorhill« an der Unglücksstelle und hievte erneut die im flachen Wasser abgesetzte Tragflächenpartie des abgestürzten Liberator AL 523 hoch. Das unförmige Gebilde wurde fast 10 km weit durch das Meer geschleppt und schließlich – neben der »Moorhill« – in den Marinedocks am Militärkai festgemacht. Hier ereignete sich ein anderes tragisches Mißgeschick: als die Flügelpartie von einem Kran hochgezogen wurde, riß eines der Tragkabel, peitschte am Kai entlang und traf einen spanischen Arbeiter am Hals<sup>363</sup>. Gestikulierende Hafendarbeiter sammelten sich um den Verunglückten, der bewegungslos am Boden lag,

und liefen dann zum Schiff, wo sie dem an Deck stehenden Stevens zuriefen: »Ha muerto! Ha muerto!«\* Das Kabel hatte das Genick des Spaniers gebrochen – ein letztes Opfer der nach wie vor ungeklärten Katastrophe<sup>364</sup>.

Bald darauf hatte man den Tragflächenteil glücklich auf den Kai gehievt, wo Fliegerhauptmann Buck, der Inspektor vom »Accident Investigation Branch« des Luftfahrtministeriums ihn untersuchte und teilweise auseinandernahm. Nach jedem Abschnitt hielt er ein, um die wichtigsten Bestandteile der Tragflächen von allen Seiten genau abzufotografieren. Der Hauptsteuermechanismus, in den Überresten der Pilotenkabine von Schlamm und Triebssand bedeckt, war noch genügend gut erhalten, um brauchbare Untersuchungsergebnisse zu erzielen. Die Steuer säule des Ersten Piloten stand ganz nach vorn und war vom Sand in dieser Position eingeklemmt worden. Sobald der Sand aber entfernt war, ließ er sich (und mit ihm auch die Steuer säule des Kopiloten) frei bewegen. über die Position der beiden Hauptsteuerinstrumente befragt, erklärte Stevens später dem Ausschuß, der betreffende Rumpfteil des Flugzeugs sei so schwer beschädigt worden, daß man aus der Endstellung der mittels Kabel betätigten Leitwerkinstrumente (wie Steuerknüppel und Leitwerk-Verriegelungshebel) keine definitiven Schlüsse ziehen könne<sup>365</sup>. Am 16. Juli bargen die Froschmänner einen Propeller des Liberator und lokalisierten einen weiteren, den sie allerdings nicht ausgraben konnten, da er zu hoch mit Sand bedeckt war. Man ließ ihn unten zurück, wo er sich höchstwahrscheinlich noch heute befindet.

Da der Militärkai dringend für andere Zwecke benötigt wurde, ließ die RAF die Tragflächenpartie des abgestürzten Flugzeugs in drei Teile zerlegen, die anschließend zur Bergungseinheit der Air Force transportiert wurden. Am 17. Juli kamen Oberstleutnant Stevens, Oberleutnant Lubienski und der Marineverbindungs-offizier des Gouverneurs überein, die Bergungsarbeiten nunmehr einzustellen. Mason-Macfarlane gab an jenem Tag ein Mittagessen im »Convent«, um allen an der schwierigen Bergungs- und Tauchoperation beteiligten Personen seinen Dank auszudrücken; man hatte unter anderen auch Oberleutnant Bailey und

---

\* »Er ist tot! Er ist tot!«

seinen Vorgesetzten, Fregattenkapitän Hancock, eingeladen<sup>366</sup>.

Hauptmann Prchal, der Pilot der Unglücksmaschine, wurde nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus ebenfalls ins Regierungsgebäude gebeten – Macfarlanes Leute beobachteten, wie er humpelnd den Innenhof überquerte. Der Gouverneur kommentierte später, zu seinem Militäradjutanten gewandt: »Oh, das ist ein *guter Mann* . . . das ist wirklich ein *guter Mann!*«<sup>367</sup>

Als letzter Zeuge wurde Oberstleutnant Stevens, der höchste technische Offizier der Royal Air Force in Gibraltar, vor den Militärausschuß geladen. Inzwischen waren aus Farnborough die Zwischenergebnisse einer Untersuchung, die von den Royal Air Engineers an bestimmten Wrackteilen durchgeführt worden war, eingetroffen (die Kommission hatte ihre Arbeit einige Zeit einstellen müssen, um diese Ergebnisse abzuwarten). Stevens schilderte, was er nach der genauen Inspektion des Wracks und der Steuerinstrumente festgestellt hatte. Im großen und ganzen deckten sich seine Angaben mit der Schilderung des Piloten Prchal. Der Tscheche hatte angegeben, die beweglichen unteren Startklappen seien zur Hälfte ausgestellt gewesen – Stevens fand, daß sie zu drei Achteln ausgestellt waren. Die Fahrwerkverriegelung war unbeschädigt geblieben, und daraus schloß Stevens, daß sich das Fahrgestell im Moment des Aufpralls auf das Meer in einer Zwischenposition befunden hatte, also weder ganz ein- noch vollständig ausgefahren war. Die vier Drosselventile waren fast geschlossen, und beide Hauptzündschalter (die sich vor dem Platz des Kopiloten, also außer Reichweite Prchals, befanden) waren ausgeschaltet\*. Alle vier für die Regulierung der Propellerblatt-Anstellwinkel bestimmten Bedienungsknöpfe auf dem Kontrollbrett standen in neutraler Position – die Untersuchung der beiden geborgenen Motoren hatte allerdings ergeben, daß die Propellerblätter *leicht angewinkelt* waren<sup>369</sup>.

Durch Stevens' Aussage wurde die Behauptung des Piloten, der Kopilot könne versehentlich am Leitwerk-Verriegelungshebel hantiert haben,

---

\* Demnach war der Kopilot, Major Herring, an dem Notwasser-Manöver aktiv beteiligt gewesen. Oberstleutnant Stevens neigt heute zu der Ansicht, daß die beiden Schalter unmöglich durch Absturzeinwirkung hätten betätigt werden können – gewöhnlich mußte nämlich ein Sicherheitsriegel entfernt werden, bevor man die Schalter herumlegen konnte<sup>368</sup>.

entkräftet. Die Möglichkeit, so etwas während des Fluges zu machen, bestand ohnehin kaum. Wenn die für die beweglichen Teile von Seiten- und Höhenrudermechanismus bestimmten Gleitritzel zur Zeit des Absturzes in Sperrposition gebracht (also betätigt) worden wären, hätte man erkennen können, daß sie »Zeichen« aufwiesen, »einern Schub unterlegen zu haben«. Kurz gesagt, sie wären gespannt gewesen. Das war aber nicht der Fall. Stevens hatte weiter festgestellt, daß die Achse der Feststellrolle (mittels derer die Ritzel bewegt wurden) beschädigt war – diese Beobachtung führte zu einer weiteren Untersuchung des Luftfahrtministeriums, das sämtliche Leitwerk-Sperrmechanismen inzwischen aus dem Heck des Liberator hatte entfernen und nach Farnborough bringen lassen. Stevens erklärte vor dem Ausschuß, er habe aus Farnborough gehört, die Beschädigung sei »möglicherweise beim Absturz« durch Torsions-Stress verursacht worden.

Als der militärische Untersuchungsausschuß am 24. Juli 1943 das Verfahren abschloß, hatte man immer noch nicht genau klären können, was vorgefallen war – ein solches »Resultat« war bei Flugzeugunglücken allerdings nicht ungewöhnlich. In seinen Empfehlungen konzentrierte sich der Ausschuß auf kleinere Fehler und Verstöße gegen die Vorschriften – wobei der Pilot nicht betroffen war – und umriß allgemein, wie das Unglück seiner Meinung nach passiert war. Man gab ferner zu bedenken, alle Passagiere sollten künftig vor dem Besteigen von Transportflugzeugen »ohne Rücksicht auf ihre Wichtigkeit« ordnungsgemäß kontrolliert und abgefertigt werden, außerdem seien die Vorschriften für sachgemäße Verstaueung loser Gepäckstücke rigoros zu verschärfen. Durchschläge des Flugzeug-Frachtbriefes müßten bei allen Verantwortlichen vorhanden sein: diese Empfehlung war ein schwerer Schlag für Flugzeugbesatzungen, die unerlaubte Nebeneinnahmen aus der Beförderung »schwarzen Gepäcks« bezogen.

Die Sicherheitseinrichtungen des Flugplatzes von Gibraltar bezeichnete man als angemessen, bedauerte dagegen das Abwerfen von Leuchtkugeln über Flugzeugabsturz-Stellen wegen der damit verbundenen Feuergefahr. Die Rettungsjolle, voll weiser Voraussicht von Oberst Bolland am östlichen Ende der Piste auf Helling gelegt, solle mit einer Suchlampe und dem geeigneten Außenbordmotor versehen werden<sup>370</sup>.

Die großen Unklarheiten konnten allerdings nicht beseitigt werden. Zwei Zeugen, ein RAF-Offizier und ein Flugzeughandwerker, hatten unabhängig voneinander ausgesagt, Prchal sei mit angelegter Rettungsweste aus dem Meer gefischt worden (einer der Zeugen gab an, die Mae West sei »aufgeblasen« gewesen) – auf diese Tatsache ging der Ausschuß gar nicht erst ein. Es blieb ebenfalls ungeklärt, auf welche Weise der Postsack auf der Piste gelandet sein konnte und wieso Flieger, die sich auf ihrer Routinepatrouille dem Liberator AL 523 genähert hatten, von der dort postierten Armeewache nicht bemerkt wurden.

Auch für die tatsächliche Ursache des Unglücks fand der Ausschuß keine einleuchtende Erklärung. Man kam zu dem Schluß, die Maschine sei aus nicht mehr zu klärenden Gründen manövrierunfähig geworden:

Der Pilot hatte die Steuersäule nach vorn geschoben, um so nach dem Abheben vom Boden an Geschwindigkeit zu gewinnen, und konnte sie dann nicht mehr zurücknehmen, da das System des Höhenleitwerk-Mechanismus irgendwo vollkommen blockiert war. Aus dem Beweismaterial und der Untersuchung des Wracks geht nicht hervor, aus welchem konkreten Grund das Höhenleitwerk blockiert war.

Die Überlegung, der Absturz sei möglicherweise gar kein Unfall, wurde trotzdem ohne jede weitere Begründung von der Hand gewiesen: »Der Ausschuß ist der Ansicht, daß bei dem Absturz des Liberator AL 523 von Sabotageakten nicht die Rede sein kann.« Am 23. Juli wurde der Report von den Ausschußmitgliedern und dem Vorsitzenden, nicht jedoch von den Beobachtern, unterschrieben. Geschwaderkommandeur Simpson leistete am folgenden Tag seine Gegenzeichnung. Am 25. Juli verließ Oberst Elton, der Vorsitzende, Gibraltar und nahm den Report auf seinem Flug nach England mit sich. Die anderen Offiziere des Ausschusses folgten eine Woche später<sup>371</sup>.

## 2

Inzwischen hatte auch Hauptmann Buck, der Offizier des »Accident Investigation Branch« vom Luftfahrtministerium, im Marinedock die drei Teile der zerlegten Flügelpartie genau inspiziert. Buck fand keinerlei technische Hinweise, die Prchals Angaben erhärten konnten. Insbesondere konnte er nicht feststellen, daß Höhen- oder Seitenruder verklemmt oder blockiert waren; alle Beschädigungen an den Ruderinstrumenten rührten vom Aufprall auf dem Meer bzw. von den Folgen der Bergungstätigkeit her. Buck untersuchte die Höhen- und Seitenruderflächen eingehend nach Spuren äußerer Gewalteinwirkung, durch die sie hätten blockiert werden können: Es war nichts festzustellen. Dann inspizierte er den gesamten Betriebsmechanismus der Ruder, fand aber auch hier nur Schäden, die durch Absturz und Bergung verursacht waren: die Steuerkabel, die den Steuerknüppel im Cockpit mit dem Heckmechanismus verbanden, waren zum Beispiel beim Auseinanderbrechen des Flugzeugs gesprungen.

Am vorderen Ende dieses Mechanismus waren beide Zahnradketten an dem Glied, wo sie normalerweise mit dem Steuerkabel zusammentrafen, gebrochen: »Das ließ sich auf den Druck beim Aufprall zurückführen.« Die Ketten selbst waren in Ordnung, an keinem Kettenglied konnte Buck Zeichen von Überbeanspruchung beobachten, keines klemmte. Die Zahnräder, mittels derer der Steuerknüppel die Ketten in Bewegung setzte, wurden ebenfalls minutiös geprüft, Zahn für Zahn: auch hier keinerlei Beschädigung. Fliegerhauptmann Buck kam zu dem Schluß: »Eine eingehende Untersuchung des Leitwerks ergab keine Anzeichen für Blockierung vor dem Absturz<sup>372</sup>.«

Dieses Ergebnis war so eindeutig, daß es die gesamten Schlußfolgerungen des Untersuchungsausschusses – der Hauptmann Buck nicht als Zeugen vorgeladen hatte – in Frage stellte. Prchal hatte behauptet, sein Steuerwerk sei nicht mehr zu betätigen gewesen, wobei er auch gleich den Grund vermutete: eine versehentliche Hantierung am Sperrhebel. Diese Theorie hatte sich als unzutreffend erwiesen. Aus Hauptmann Bucks Prüfung ging überdies hervor, daß überhaupt keine konkreten Anzeichen

für irgendeine Blockierung vorlagen – nach Buck gab es also keine *Ursache* für das rätselhafte Versagen des Höhenleitwerks, und demnach muß auch bezweifelt werden, ob die von Prchal angegebenen *Wirkungen* überhaupt eingetreten waren. Auf den Befehl Luftmarschall Slessors hin wurde der militärische Untersuchungsausschuß am 3. August erneut zusammenberufen, und zwar im Hauptquartier des britischen Küstenkommandos, Middlesex. Fliegerhauptmann Prchal mußte noch einmal aussagen\*. Dieses Mal wurde er von den Offizieren nicht mehr so zuvorkommend behandelt,

Der stellvertretende Vorsitzende des »Accident Investigation Branch«, Oberst P. G. Tweedie, war persönlich zugegen, als der Pilot am 5. August mit 34 Fragen konfrontiert wurde<sup>373</sup>, von denen viele der Kontrolle und Verifizierung früherer Behauptungen des Piloten (sowie seines Gedächtnisses – die perfekte Lüge setzt nämlich immer das perfekte Gedächtnis voraus) dienen sollten. Der Ausschuß versuchte, Prchal zu überrumpeln, und stellte deshalb auch eine Reihe von Fang- und Scheinfragen, deren Bedeutung nicht sofort klar sein konnte: Von welchem Typ war das Selbststeuergerät dieses Liberator? Erhöht sich die Geschwindigkeit eines Liberator Mark II beträchtlich, wenn das Fahrgestell eingezogen ist? Wie war die Pilotenkanzel beleuchtet?

Einige Fragen bezogen sich mehr oder weniger vage auf den von Prchal geschilderten Absturz, die meisten aber nicht. Edward Prchal überstand die strapaziöse Prüfung gut. Es gelang der Kommission nicht, die stete Versicherung von der Steuerblockierung zu erschüttern, aber nach der Befragung hatten sich doch einige unklare Punkte ergeben, die den Gesamthergang des Unglücks von neuem in ein ungewisses Licht tauchten.

Zu Beginn konzentrierte sich der Ausschuß auf die Behauptung Prchals, während des Starts sei irgendwie am Leitwerk-Sperrhebel hantiert worden. Der betreffende Hebel ragte horizontal aus dem Instrumentensockel zwischen Piloten- und Kopilotensitz hervor. Wenn sämtliche Leitwerkrudder in neutraler (»gesperrter«) Position standen, konnte der Sperrhebel nach oben angezogen werden und blockierte so die Ruder

---

\* Vgl. »Manual of Air Force Law«, 1939, §125, F: »Ein Untersuchungsausschuß kann so oft wiedereinberufen werden, wie es die Dienststelle, die den Ausschuß berief, für richtig hält.«

mittels des oben beschriebenen Zahnradsystems. Der in Blockierposition befindliche Hebel konnte durch einen am Sockel anzubringenden Riemen festgestellt werden. Es gehörte nicht nur zur Aufgabe des Piloten, sich vor dem Start zu vergewissern, ob der Riemen entfernt und der Hebel gelöst war, er mußte auch Sorge tragen, daß man dies einwandfrei erkennen konnte. Die Vorschriften für den Piloten besagten, nach der Entfernung müsse »der Riemen sicher im Oberteil der Kanzel untergebracht werden«<sup>374</sup>.

Die erste Frage, die man Prchal in England vorlegte, lautete: »War das Leitwerk verriegelt, als Sie den Liberator AL 523 bestiegen?« Prchal erwiderte: »Ja.«

»Wie war es verriegelt?«

»Mit dem Riemen; ein Ende hielt den Sperrhebel in angezogener Position nach oben, das andere Ende . . . war an der Friktionsmutter bei den Drosselventilen festgehakt.«

Er wurde gefragt, ob das Leitwerk – wie es Vorschrift war – auch noch beim Anrollen der Maschine gesperrt gewesen wäre, und bejahte dies. Der Untersuchungsausschuß fuhr fort: »Wer löste den Mechanismus, als Sie am Ende der Piste die letzten Kontrollen im Cockpit erledigt hatten?« Prchal antwortete, Major Herring, der Kopilot, habe das auf seine Anordnung hin erledigt (demnach wußte Herring also, welcher Hebel dazu diene, das verriegelte Leitwerk zu lösen, und die von Prchal im Militärhospital von Gibraltar geäußerten Behauptungen waren hinfällig\*). In allen Einzelheiten schilderte der Pilot anschließend die auf der Piste durchgeführten Kontrollen. Nachdem Herring die Leitwerksperre gelöst habe, sei er selbst darangegangen, Höhen-, Quer- und Seitenruder zu prüfen, und er habe festgestellt, daß sie sich ordnungsgemäß innerhalb der

---

\* Diese Behauptung hatte der Pilot gegenüber dem zur Zeit des Unglücks diensthabenden Flugkontrolloffizier, Fliegerhauptmann R. B. Capes, geäußert. Die von Prchal angedeutete Möglichkeit, jemand könne den einfachen, schmal zulaufenden Sperrhebel aus Metall mit dem Hebel, der für das Einziehen des Fahrgestells bestimmt war, verwechselt haben, ist ziemlich absurd: der Hebel für das Fahrgestell befindet sich links auf dem Instrumentensockel zwischen den Sitzen für Pilot und Kopilot und kann erst gezogen werden, wenn man den auf ihm befindlichen Druckschalter betätigt und so eine durch Magnetspulen getriebene Sicherheitsvorrichtung auslöst – dadurch sollen versehentliche Betätigungen des Fahrgestellhebels vermieden werden. Ähnlichkeiten der beiden Hebel bestehen also weder im Aussehen, in der Lage, noch in der Betätigungsweise<sup>375</sup>.

vorgegebenen Neigewinkel verstellen ließen: »Sie waren vollkommen in Ordnung.«

Der Ausschuß ließ nicht locker: »Sahen Sie persönlich, daß der Kopilot den Riemen des Leitwerk-Verriegelungshebels löste?«

Prchal nickte: »Ja.«

Er sollte dann erklären, auf welche Weise Herring den betreffenden Riemen löste, und gab an, der Kopilot habe das eine Ende von der Friktionsmutter abgestreift und er, Prchal, habe selbst gesehen, wie der Sperrhebel in die untere, also die Entriegelungsposition, zurücksprang.

»Was geschah mit dem Riemen?«

»Im Moment weiß ich es nicht mehr. Normalerweise liegen wir ihn auf dem Boden der Kanzel liegen.«

Der Ausschuß versuchte es anschließend in einer anderen Richtung. Wir erwähnten bereits Prchals Behauptung, die Sicht beim Start sei so hervorragend gewesen, daß er den Horizont klar erkennen konnte, obgleich Neumond war und er in östlicher Richtung rollte. An dieser Stelle muß auch betont werden, daß der Liberator – wie alle schweren Maschinen – auf Instrumentenflug angewiesen war und kaum Sichtstarts vornehmen konnte. Vor allem bei Nacht waren sie praktisch unmöglich. Hierüber heißt es im offiziellen Piloten-Handbuch: »Wenn Sie den künstlichen Horizont genau einstellen, bis das Miniaturflugzeug sich etwas unter dem Querstrich befindet, können Sie nach dem Abheben von der Piste den Steigewinkel gut einhalten, indem Sie das Miniaturflugzeug annähernd 3 mm über diesem Querstrich halten. *Legen Sie beim B-24 [Liberator] die Höhe genau fest und halten Sie sie gut ein, und zwar mit Hilfe der Fluginstrumente anstatt durch Orientierung an Außenobjekten. Es handelt sich um ein Instrumentenflugzeug*<sup>376</sup>.«

Wieder stellte man zunächst Scheinfragen: »Wurden vor dem Start die Aldis-Lampen zum Signalisieren benutzt?«

»Nein.«

»Wo befanden sie sich?«

»Im Abteil des Navigators.«

»Wie erhielten Sie die Erlaubnis zum Start?«

»Durch grünes Licht vom Flugplatz-Kontrolloffizier.«

Dann fragte man den Piloten, wie er den Liberator während des Anrollens auf der Piste gesteuert habe. Prchal gab an, zuerst die Triebwerke und dann, bei steigender Geschwindigkeit, die Seitenruder benutzt zu haben. In jenem Augenblick war das Seitenruder-Leitwerk offensichtlich noch nicht blockiert gewesen. »Können Sie angeben, wie stark Sie das Seitenruder ausstellten?«

»Sehr wenig.«

Der Ausschuß erinnerte Prchal, daß er am 8. Juli mit Bestimmtheit erklärt hatte, beim Abheben der Maschine vom Boden hätten alle Steuerungsinstrumente korrekt funktioniert. »Wieso sind Sie dessen so sicher?«

»Ich mußte das Flugzeug durch eine beträchtliche Rückwärtsbewegung der Steuersäule von der Piste abbringen.« Was die anderen Ruder anging, so sei er davon überzeugt, daß sie gelöst waren: anderenfalls hätte er es bemerkt.

Er sollte angeben, ob er einen Blindstart vorgenommen hatte. »Nein«, erklärte er, »Sicht und Horizont waren gut, ich blickte jedoch von Zeit zu Zeit auf Geschwindigkeits- und Höhenmesser.« Zum erstenmal hatte der Pilot damit zugegeben, in der Absturznacht einen Sichtstart vorgenommen zu haben, wiederum aber blieb seine Behauptung vom »guten Horizont« unangefochten. Der Ausschuß befand sich auf einer anderen Fährte: »Wenn Sie der Meinung waren, das Leitwerk sei gesperrt, warum vergewisserten Sie sich dann nicht mittels des Leitwerk-Verriegelungshebels?«

Prchal antwortete: »Wenn ich mich hinuntergebeugt hätte, um das zu tun, wäre ich nicht imstande gewesen, den Horizont zu sehen.« (Es scheint allerdings seltsam, daß er sich noch um den Horizont kümmerte, als er bereits die Blockierung des Höhenleitwerks entdeckt hatte.) Man akzeptierte seine Erklärung und verzichtete darauf, über diesen Punkt weitere Fragen zu stellen.

Der Fliegerhauptmann war nicht zu erschüttern. Der Untersuchungsausschuß fragte nach der erlaubten Maximalgeschwindigkeit eines Liberator Mark II, der mit ausgestellten Startklappen flog. »Zweihundertfünfzig

Stundenkilometer, wenn die Klappen ganz ausgestellt sind\*.« Der Ausschußvorsitzende erinnerte ihn an seine frühere Angabe, die Geschwindigkeit habe 265 km/h betragen. »Warum taten Sie das?«

Prchal erklärte, normalerweise wäre er nur 250 km/h geflogen, dieses Mal aber hätte er die Geschwindigkeit erhöht, da das Flugzeug aus seiner Kontrolle geriet und ins Meer zu stürzen drohte. Diese Begründung wäre gar nicht nötig gewesen: Prchals neuer Verbandsführer, der ungefähr zwei Stunden später aussagte, informierte die Mitglieder der Kommission, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 250 km/h bezöge sich lediglich auf den Flug bei voll ausgestellten Startklappen: »Wenn ich einen Bogen fliege, um mit halb ausgestellten Startklappen an Höhe zu verlieren, überschreite ich diese Geschwindigkeit oft. *Wenn ich mit schwerer Ladung starte*, bringe ich die Geschwindigkeit immer auf mindestens 265 km/h, bevor ich überhaupt die Startklappen einziehe†<sup>378</sup>.«

Bei dem folgenden strittigen Punkt kam Prchal nicht so gut davon. Aus dem Nahen Osten war dem Ausschuß die Verteilung der Ladung beim Abflug des Liberator AL 523 aus Kairo mitgeteilt worden, und man wußte inzwischen, daß – wenigstens nach Meinung des Liberator-Experten Major Sach – Prchals Maschine schlecht gestaut und hecklastig war. Der Pilot hatte jedoch früher ausgesagt, mit der Verteilung der Ladung zufrieden gewesen zu sein<sup>379</sup>. »Warum waren Sie zufrieden?« fragte der Ausschuß.

Prchal antwortete, diesmal ausführlicher: »Erstens hatte ich den Liberator AL 523 von Kairo ab geflogen, und in Gibraltar handelte es sich um dieselbe Ladung, nur mit einer Ausnahme: ein Passagier mit Gepäck befand sich zusätzlich im Bombendepotraum. Diese zusätzliche Belastung machte aber keinen Unterschied, da sie sich in der Nähe des Schwerpunkts des Flugzeugs befand. Zweitens hatte ich beim Anrollen festgestellt, daß die Maschine gut auf dem Fahrgestell ausbalanciert war. Wenn der Bug zu schwer belastet ist, tendiert sie dazu, auf dem Bugfahrgestell zu rollen, und

---

\* Vgl. »Flight Manual B-24D Airplane«, S. 13: »Halten Sie nach dem Abheben eine Geschwindigkeit von weniger als 241 km/h ein, bis die Startklappen eingezogen sind.« Im Abschnitt über »Flugbegrenzungen« des Liberator-II-Handbuchs vom Luftfahrtministerium heißt es: »Zulässige Maximalgeschwindigkeit bei ganz ausgestellten Startklappen: 250 km/h. Zulässige Maximalgeschwindigkeit bei zu 10° ausgestellten Startklappen: 290 km/h. Zulässige Maximalgeschwindigkeit bei ausgefahrenem Fahrwerk: 250 km/h<sup>377</sup>.«

† Kursivschrift vom Autor.

wenn das Heck zu schwer beladen wird, sackt sie hinten leicht nach unten ab.«

Als der Ausschuß diese Bemerkung des tschechischen Piloten – »in Gibraltar handelte es sich um dieselbe Ladung, nur mit einer Ausnahme: ein Passagier mit Gepäck befand sich zusätzlich im Bombendepotraum« – ohne weiteres akzeptierte, bewies er seine unkritische Einstellung besonders deutlich. Ich werde später darlegen, in welchem Ausmaß die Ladung des Liberator beim Abflug aus Gibraltar höher war als bei der Ankunft. Wenn Prchal tatsächlich im Glauben gewesen sein sollte, die Maschine hätte lediglich 136 kg mehr geladen, geht daraus höchstens hervor, daß man ihm die wahre Sachlage nicht mitgeteilt hatte. Erstaunlicherweise unterließ die Kommission, Erkundigungen über das wahre Ladegewicht des Flugzeugs beim Abflug aus der Kronkolonie einzuziehen<sup>380</sup>.

Ein weiterer Punkt in der Vernehmung des Piloten war rein technischer Natur: Wieso konnte Prchal beim ersten Anrollen sicher sein, daß das Leitwerk gesperrt war? Dann stellte der Ausschuß drei abschließende Fragen, die Routinesache schienen. Es war der Aufmerksamkeit der Offiziere nicht entgangen, daß keines der Besatzungsmitglieder und keiner der Passagiere Mae Wests oder Fallschirmausrüstungen angelegt hatten. Dafür trug Prchal zweifellos die Verantwortung.

»Was unternahmen Sie bei dieser Gelegenheit, um sich zu vergewissern, daß alle Insassen des Liberator AL 523 ihre Mae Wests trugen?« – »Nichts.«

»Wer stellt den Passagieren Mae Wests und Fallschirme zur Verfügung und unterrichtet sie über deren Gebrauch?«

»Die ›Air Despatch and Reception Unit‹.«

Abermals, und zwar in den letzten Minuten von Prchals Befragung, tauchte ein Geheimnis auf, ein Geheimnis, das auch in allen folgenden Untersuchungen über den Absturz General Sikorskis zur Sprache kam, aber niemals geklärt werden konnte. Oberst Elton wandte sich an den Piloten: »Trugen Sie bei dieser Gelegenheit eine Mae West?«

Und Edward Maks Prchal antwortete: »Nein.« Er fügte hinzu: »Die Mae West war hinter mir, wo ich sie normalerweise habe.«

(Vermutlich sollte das heißen, daß sich die Rettungsweste an der

Rückseite seines Sitzes befand.)

Als man in Gibraltar von dieser glatten Verneinung hörte, erhob sich unter den höheren Offizieren der Kolonie sofort ein Schwall von Vermutungen. Der Untersuchungsausschuß hatte auch diesen Punkt nicht näher verfolgt – offensichtlich setzte man voraus, ein unter Eid stehender Offizier lüge niemals, und die ebenfalls eidlichen Aussagen der beiden Augenzeugen, die Prchal aus dem Meer geholt hatten, zählten nicht. Gouverneur Mason-Macfarlane schrieb: »Viele von uns am Felsen machten sich ihre eigenen Gedanken und stellten Vermutungen an, wie ein so unerklärlicher Absturz hat passieren können.« Macfarlane gehörte zu den Männern, denen Prchals Abstreiten am meisten zu denken gab<sup>381</sup>.

Die Ausschußmitglieder hatten Prchal natürlich nicht in seiner Mae West gesehen. Wer ihn jedoch damit erblickt hatte, gab sich nicht so schnell zufrieden. Lubienski wandte sich später an den Piloten und fragte ihn, aus welchem Grund er gelogen habe. Prchal blickte ihn fest an und antwortete, er müsse sich irren – er, Prchal, habe seine Mae West nicht angelegt, sondern sie wie üblich über seinem Sitz hängen gehabt. Lubienski erklärt heute, er habe den Tschechen ärgerlich weiter gefragt: »Wie kann das möglich sein? Wenn Sie die Rettungsweste nicht getragen hätten, wären Sie längst tot!« Er habe aber *keine* Rettungsweste getragen und damit basta – mehr war aus Prchal nicht herauszubringen<sup>382</sup>.

Im Jahre 1945 hat Mason-Macfarlane die Episode folgendermaßen geschildert: »Er (der Pilot) blieb steif und fest bei der Behauptung, er sei nicht von seinen Gewohnheiten abgewichen, habe die Mae West also nicht angelegt, als er die Maschine anrollen ließ. Als er aus dem Wasser geholt wurde, trug er seine Mae West, und zwar nicht nur eilig übergehängt, sondern mit sorgfältig geschlossenen und befestigten Riemen und Schnallen – diese Tatsache bleibt bestehen<sup>383</sup>.

Der tschechische Luftwaffenoffizier erhielt sicher bald Kenntnis von den ihn betreffenden Vermutungen und Gerüchten, denn er modifizierte seine Geschichte noch einmal. Im Juli 1953 veröffentlichte eine in London erscheinende polnische Zeitung einen Bericht Prchals, und dieses Mal hatte der Pilot auch für die Mae West eine vage Erklärung gefunden: »Später hörte ich, daß ich mit der linken Hand die Mae West umklammert hätte, wodurch ich an der Oberfläche gehalten und gerettet wurde ...

Sofort nach meiner Ankunft im Hospital wurde ich ärztlich behandelt und war immer noch bewußtlos. Am vierten Tag erlangte ich das Bewußtsein wieder<sup>384</sup>.« Also konnte nur jemand, der sich in der Unglücksnacht *nicht* in der Rettungsjolle befunden hatte, dem Piloten erzählt haben, er hätte die Rettungsweste »umklammert«<sup>\*385</sup>. Obwohl bewußtlos, hielt der Tscheche demnach seine Mae West krampfhaft fest und wurde so, wie er erklärte, durch die Perspex-Verglasung der Pilotenkanzel geschleudert . . . Kein Wunder, daß die Sanitätsoffiziere des Militärkrankenhauses von Gibraltar einen solchen Fall mit großem Interesse untersuchten!

Nach Beendigung des Piloten-Kreuzverhörs wurde Fliegerhauptmann Buck, der Unfallspezialist des Luftfahrtministeriums, aufgerufen; seine Vorladung hatte man mit dem Ministerium besonders vereinbart. Er schilderte in allen Einzelheiten, was seine technische Überprüfung des Flugzeugwracks ergeben hatte: vor allem lagen keine Hinweise für eine Blockierung oder Verklemmung des Leitwerks vor, außerdem war der Leitwerk-Sperrhebel im Augenblick des Aufpralls nicht angezogen gewesen. Über diesen Punkt wollte man Genaueres wissen und fragte Buck, was er zu finden erwartet hätte, wenn der Feststellhebel tatsächlich betätigt gewesen wäre. Buck gab eine ähnliche Antwort wie vor ihm Oberstleutnant Stevens: »Anzeichen von Überbeanspruchung oder Verkrümmung der Riegelbolzen.«

Der Ausschuß fragte ihn weiter: »Haben Sie jemals davon gehört, daß ein Liberator versucht hätte, mit blockiertem oder verriegeltem Leitwerk abzuheben bzw. daß er wirklich mit blockiertem Leitwerk abhob?« (Hier spielte man indirekt auf Prchals angebliche Erfahrungen mit Major McPhail an.)

»Ja«, erwiderte der auf Unfälle spezialisierte Offizier. »In einem Fall versuchte ein Liberator, mit blockierter Steuerung abzuheben, konnte die Piste aber nicht verlassen.« Der etwas schmächtige Beamte des Luftfahrt-

---

\* Die eidliche Aussage des Mannes, der Prchal aus dem Wasser zog – es handelte sich um den Flugzeughandwerker Derek Qualtrough, der heute auf der Insel Man lebt –, lautete: »Innerhalb von ungefähr fünf Minuten erreichten wir die Absturzstelle, wo uns jemand aus dem Wasser anrief. Wir zogen ihn sofort an Bord. Er trug eine aufgeblasene Mae-West-Rettungsweste und war ziemlich bei Bewußtsein, konnte aber nicht zusammenhängend sprechen.« Kurz darauf wurde Prchal auf eine Luft/See-Rettungsbarkasse umgeladen. Ihr Kommandant, Fliegerhauptmann Posgate, sagte unter Eid aus: »Der Pilot trug eine Mae-West, jedoch keine Fallschirmausrüstung.«

ministeriums fuhr trocken fort: »Die Maschine raste quer über das gesamte Flugfeld und prallte mit hoher Geschwindigkeit gegen einen Hangar<sup>386</sup>.«

Anschließend wurde der oberste Testpilot von Farnborough, Major Roland Falk, aufgerufen und eingehend befragt, ob ein Liberator, dessen Gesamtgewicht 24.750 kg betrug, durch irgendeinen besonderen Trick in die Luft gebracht werden könnte, wenn das Leitwerk blockiert sei. Falk erklärte, eine solche Möglichkeit könne er sich nur in der Theorie vorstellen, und zwar bei einer Mindeststundengeschwindigkeit von 290 km, oder aber, wenn die Ladung ganz hinten im Heck untergebracht wäre – dann würde das Flugzeug jedoch sofort nach dem Abheben wieder an Höhe verlieren und abstürzen: »Meiner Meinung nach existiert diese Möglichkeit praktisch gar nicht.« Ein weiterer interessanter Punkt in Falks Aussage bezog sich auf die Verteilung der Ladung. Der Pilot eines Flugzeugs könne niemals beim Anrollen beurteilen, ob die Nutzlast falsch oder richtig verteilt sei. Falk erklärte außerdem, bei der Start- bzw. Anrollgeschwindigkeit des Liberator betrage die negative Toleranz des Höhenmessers 10 m<sup>387</sup> – wie die Kommission anschließend feststellte, war Prchal diese Tatsache auch bekannt<sup>388</sup>. Fliegerhauptmann Wallace Watson, der neue Verbandsführer des Piloten, sagte vor der Untersuchungskommission, er habe Prchal früher über den Gebrauch von Flugzeugen dieses Typs unterrichtet; von 50 Piloten, die er für Liberators angeleitet habe, sei der Tscheche der Beste gewesen<sup>389</sup>. Nach Watson wurde kein weiterer Zeuge aufgerufen.

Nachdem der militärische Untersuchungsausschuß mehr als dreißig Zeugen – zum Teil wiederholt – vernommen hatte, gab er zu, der Wahrheitsfindung nicht nähergekommen zu sein. Um eine letzte Theorie eingehend zu prüfen, fuhren die drei Kommissionsmitglieder, der polnische Beobachter Major Dudzinski, Oberstleutnant Russell, der britische Beobachter, sowie ein Major der RAF-Ausbildungseinheit für Liberators in Beaulieu zum Stützpunkt der Royal Air Force nach Lyneham. Nach der betreffenden These hätte es möglich sein können, durch Einziehen des Bugfahrwerks in den Raum unter dem Cockpit der Maschine den Steuermechanismus zu blockieren. Ein Liberator Mark II vollkommen gleicher Bauart wurde auf ein riesiges Gestell gehievt, und man nahm ausgiebige Experimente und Untersuchungen vor. Luft-

Vizemarschall Elton hat erst vor kurzer Zeit geschildert, was nicht im neuen Report der Kommission verzeichnet war: Einen ganzen Tag lang quetschte man Postsäcke und Matratzen in den Bugraum der Maschine, um bei eingezogenem vorderen Fahrgestell den Leitwerkmechanismus zu verklemmen . . . Auch hier kam man jedoch zu dem Ergebnis, »dies könne nicht als eine mögliche Ursache des Absturzes betrachtet werden«<sup>390</sup>.

Obleich alle Theorien, die Prchal und die Experten als Unfallursache vorgeschlagen hatten, nacheinander verworfen werden mußten und obgleich auch weiterhin nicht geklärt werden konnte, wie das Unglück geschah, hielt der militärische Untersuchungsausschuß der Royal Air Force nach wie vor eine Blockierung des Höhenleitwerks für den Absturz des Liberator AL 523 verantwortlich – schließlich hatte der Pilot selbst diesen Grund angegeben. »Fliegerhauptmann Prchal trug keinerlei Schuld« an dem Unglück, bei dem General Sikorski und seine Begleiter den Tod fanden – zu diesem Schluß kam die Kommission.

## DRITTER TEIL

# Fragen ohne Antwort

### VII. Die Präzedenzfälle

Prchal war damit von aller Schuld freigesprochen.

Luftmarschall Sir John Slessor, der oberste Offizier des Küstenkommandos, sah in der zweiten Augustwoche 1943 das gesamte Beweismaterial durch und erstattete am 11. August dem Londoner Luftfahrtministerium Bericht: Da es nicht gelungen sei, die Blockierung des Leitwerks der Maschine plausibel zu erklären, schein die Entscheidung des militärischen Untersuchungsausschusses die einzig mögliche. Slessor stimmte mit der Kommission auch darin überein, man könne »Fliegerhauptmann Prchal keine Schuld an diesem Unfall anlasten«<sup>391</sup>.

Unter Berücksichtigung der umfassenden Sicherheitsmaßnahmen auf dem Flugplatz von Gibraltar fällt es natürlich schwer, an einen Sabotageakt zu glauben. Die Zivilangestellten der Royal Air Force hatten allerdings die Möglichkeit gehabt, aus dem Liberator des polnischen Ministerpräsidenten Postsäcke zu entnehmen, ohne dabei von den Sicherheitsposten bemerkt zu werden; Slessor sprach die Empfehlung aus, diesen Vorfall zum Gegenstand disziplinarischer Maßnahmen zu machen. Da die RAF jedoch durch die Aufstellung von Spezialwachen ungewöhnlich wirksame Vorsorge getroffen hatte, braucht man die nachlässige Pflichterfüllung der Armeesoldaten nicht überzubewerten. Die ganze Angelegenheit könnte hier schon zu ihrem Abschluß gekommen sein. Edward Prchal erklärt heute, er persönlich sei mit dem Ergebnis des Untersuchungsausschusses »ganz zufrieden« gewesen<sup>392</sup>. Wie Sir Archibald Sinclair einen Monat zuvor dem Unterhaus versprochen hatte, entwarf das Luftfahrtministerium ein offizielles Kommuniqué, das am 1. September über das Foreign Office dem Londoner Botschafter der polnischen Regierung, Graf

Raczynski, zugeleitet wurde<sup>393</sup>. Man fragte bei den Polen an, ob gegen den vorgeschlagenen Kommuniquétext Einwände bestünden.

»Das Luftfahrtministerium gibt bekannt:

Der Report des militärischen Untersuchungsausschusses, der die Gründe des Liberator-Unfalls, bei dem General Sikorski am 4. Juli 1943 ums Leben kam, ermitteln sollte, ist inzwischen in Empfang genommen worden.

Die Ergebnisse der Untersuchung sowie die Beobachtungen der Offiziere, die diese Resultate durchzusehen und zu kommentieren hatten, sind berücksichtigt worden, und es darf als zweifellos angenommen werden, daß der Unfall kurz nach dem Start infolge einer Blockierung des Höhenleitwerks, durch die das Flugzeug manövrierunfähig wurde, verursacht worden ist.

Nach äußerst sorgfältiger Prüfung allen verfügbaren Beweismaterials, einschließlich der Aussagen des Piloten, war es nicht möglich festzustellen, weshalb die Steuerung blockiert war, es ist aber erwiesen worden, daß keine Sabotage vorlag.

Es ist ebenfalls klar, daß den Piloten der Maschine, einen Flugzeugführer von großer Erfahrung und außergewöhnlichen Fähigkeiten, keinerlei Schuld trifft. Ein Offizier der polnischen Luftwaffe wohnte dem gesamten Verfahren bei<sup>394</sup>.«

Warum man Major Dudzinski, den »Offizier der polnischen Luftwaffe«, aufgefordert hatte, bei den Verhandlungen als Beobachter zu fungieren, war den Polen somit klargeworden – ihre Enttäuschung erreichte allerdings den Höhepunkt, als sie den vorletzten Absatz des Kommuniqués zur Kenntnis genommen hatten. Für eine solche uneingeschränkte Lobpreisung des Piloten sahen sie absolut keinen Grund und argumentierten weiter, es sei unmöglich, a priori einen Sabotageakt auszuschließen, wenn man noch nicht einmal hatte feststellen können, warum das Leitwerk blockiert gewesen war. So erwachten die dunklen Vermutungen über den Absturz zu neuem Leben, und die Sikorski-Affäre geriet wieder in den Brennpunkt allgemeiner Diskussionen. Am 3. September wies der polnische Ministerrat den Kommuniquéentwurf zurück, da er seiner Ansicht nach lediglich gegen die Andeutungen der Deutschen (d. h. gegen den Sabotageverdacht) polemisierte, anstatt die Sabotage-theorie auf einer wirklich realen Basis zu entkräften<sup>395</sup>. Die Schlußfolgerung der Untersuchungskommission, wonach die Sicherheits-

vorkehrungen auf dem Flugplatz von Gibraltar umfassend und gründlich gewesen seien, bezeichneten die Polen als »besonders schwach«<sup>396</sup>. Man wies den Generalinspekteur der polnischen Luftwaffe an, Report und Protokolle des Ausschusses zu prüfen und dem Ministerrat anschließend ein objektives Gutachten vorzulegen, das man zusammen mit den Kommissionspapieren dem Justizministerium in der St. James Street unterbreiten wollte. Hier waren die fähigsten Juristen der polnischen Exilregierung versammelt.

Auch diese Ermittlungen litten – wie alle folgenden Untersuchungen der Polen – unter einem grundsätzlichen Mangel: Man konnte die Zeugen der RAF-Kommission nicht zum Verhör laden, hatte also keinerlei Möglichkeit, von diesen Personen neues Beweismaterial zu erhoffen, und mußte die Untersuchung praktisch im luftleeren Raum durchführen. Lediglich die Polen, die sich zur Zeit des Unglücks in der Kronkolonie befunden hatten, konnten eventuell Licht in das Dunkel bringen.

Wenige Tage nach dem Absturz hatte Oberleutnant Lubienski einen detaillierten Bericht über die Katastrophe zusammengestellt. Man forderte Major Dudzinski und Tadeusz Ullmann ebenfalls auf, ihre Meinungen und Eindrücke schriftlich niederzulegen. Neues Beweismaterial ergab sich dadurch allerdings nicht, und es war unmöglich, allein auf Grund von Anhaltspunkten ein weiteres offizielles Verfahren in Gang setzen zu lassen. Für die Polen war es besonders tragisch, daß sie trotz der zum Teil durchaus stichhaltigen Verdachtsmomente vollkommen ohnmächtig blieben. Eine ganze Serie von Umständen ließ darauf schließen, daß an der Sache etwas faul sei – die Polen befanden sich jedoch nur als geduldete Gäste in London und konnten beim besten Willen nicht einen der vor Downing Street Nr. 10 Wache haltenden Konstabler auffordern, den Hauptmieter wegen Mordverdachts festzunehmen ...\* Die polnische Luftwaffe war der Royal Air Force angeschlossen, Materialversorgung und gesamte Existenz hingen ausschließlich von den Briten ab. Vor nur fünf Monaten hatte man bereits gewagt, eine mit Großbritannien verbündete

---

\* Im *Guardian* vom 5. Mai 1967 berichtete Victor Zorza, einige Elemente der extremen Rechten innerhalb der polnischen Emigrantengruppen hätten schon kurz nach dem Unglück die Briten für den Tod Sikorskis verantwortlich gemacht. In den polnischen Kreisen Londons hat der Artikel große Beachtung gefunden.

Großmacht des Massenmordes anzuklagen, undenkbar also, jetzt sogar den eigenen Gastgeber in die Reihe der potentiellen Verantwortlichen für den Tod des polnischen Ministerpräsidenten einzubeziehen. Schon vor dem Gedanken mußten die Polen zurückschrecken und sprachen ihn konsequenterweise erst gar nicht aus.

Major Dudzinski legte einen dreiseitigen Bericht vor, in dem er die Ereignisse während seines Aufenthalts in Gibraltar nüchtern aufgezeichnet hatte<sup>397</sup>. Er wies darauf hin, daß man Prchal mit aufgeblasener Mae West aus dem Wasser geholt hatte, während von den anderen Verunglückten, die nur noch tot geborgen werden konnten, niemand mit einer Rettungsweste versehen war. Das spätere Leugnen des Piloten hatte der polnische Beobachter vergessen oder aber versäumt, dieser Tatsache irgendeine Bedeutung beizumessen. Es war also Aufgabe Tadeusz Ullmanns, des zurückhaltenden, unauffälligen Zivilbeamten vom polnischen Innenministerium, nach der eingehenden Lektüre der britischen Dokumente seinen Verdacht offen zu äußern. Ullmann wies darauf hin, daß zahlreiche Fragen offengeblieben waren: wieviel Leute hatten sich im Augenblick des Absturzes im Liberator AL 523 befunden, und wer waren diese Personen wirklich? Wieso hatte die Maschine einen Postsack verloren? Hatten die Offiziere der Untersuchungskommission wirklich Versuche mit einem Flugzeug gleicher Bauart angestellt, um herauszufinden, ob sich das Höhenleitwerk während des Fluges verklemmen konnte? Warum hatte man nicht geklärt, weshalb der Pilot als einziger Insasse eine Mae West trug, und aus welchem Grund hatte Prchal später diese Tatsache abgestritten?

Das war aber noch nicht alles. Ullmann, der sich während der gesamten Ermittlungen in der Kronkolonie aufgehalten hatte, unterstrich besonders, die offiziellen Nachforschungen hätten beinahe einen Monat gedauert, die angeblich authentischen und wortgetreuen Protokolle bildeten jedoch ein Konvolut von lediglich 23 Schreibmaschinenseiten . . . Konnten die Polen also, kurz gesagt, überhaupt sicher sein, daß man ihnen keine manipulierte oder stark gekürzte Kopie zur Verfügung gestellt hatte<sup>398</sup>? Abschriften der Stellungnahmen Dudzinskis und Ullmanns wurden dem polnischen Generalstaatsanwalt übergeben, und man forderte ihn auf, nach Abschluß der Ermittlungen seiner Landsleute seine persön-

liche Ansicht über die Unfallursache mitzuteilen<sup>399</sup>.

Auch die polnische Luftwaffe berief eine Untersuchungskommission\*, die die Widersprüche des britischen Reports prüfen sollte. Da das englische Luftfahrtministerium sein Kommuniqué so schnell wie möglich veröffentlichen wollte, setzte man den Polen die Pistole auf die Brust, und sie waren gezwungen, umgehend zu einer Entscheidung zu kommen<sup>400</sup>. Am Morgen des 11. September trat die Untersuchungskommission der Polnischen Luftwaffe im Rubens-Hotel, Buckingham Palace Road, dem Hauptquartier des polnischen Generalstabs, zu ihrer ersten und einzigen Sitzung zusammen. Nach drei Tagen übergab man dem polnischen Ministerrat das Ergebnis dieses Treffens, einen Bericht, in dem unter anderem betont wurde, die Behauptung Hauptmann Prchals von der Blockierung des Höhenleitwerks könne nicht aufrechterhalten werden. Zu diesem Resultat waren die polnischen Luftwaffenangehörigen allerdings aus einem einigermaßen überraschenden und sicher nicht ganz stichhaltigen Grund gekommen: einige Flugzeugteile, die zur Verifizierung der Piloten-Angaben nötig seien, hätten nicht untersucht werden können, da man sie nicht geborgen habe. Wahrscheinlich hatten Dudzinski und die anderen Polen diese Einzelheit aus offiziellen britischen Quellen in Gibraltar bezogen<sup>401</sup>. Nur in zwei Punkten war der Bericht der Luftwaffenkommission von wirklichem Interesse. Unter besonderer Berücksichtigung der Tatsache, daß Prchal als einziger Flugzeuginsasse zur Unfallzeit eine Schwimmweste getragen hatte und dies später glatt abstritt, kam man zu dem Schluß, der Pilot hätte den Unfall unter Umständen absichtlich »in Szene gesetzt«, eine Möglichkeit, die allerdings »höchst unwahrscheinlich und unbewiesen« sei.

Die Polen empfahlen, den Entwurf des britischen Kommuniqués zu kürzen und die Endfassung, vor allem aber die Passage, wo es um die Unfallursache ging, vorsichtiger zu formulieren. Sie waren der Meinung, die überaus lobende Erwähnung Prchals sei »ziemlich unnötig«. Entsprechend diesen Vorschlägen legten sie ihrerseits ein Schriftstück vor, das der britischen Version bis auf zwei Änderungen ziemlich nahe folgte. Wo

---

\* Die Kommission setzte sich zusammen aus Oberst P. Dudzinski, Oberst Pisl, Oberst Lewandowski, Ing., Oberst Bajan und Major S. Dudzinski, Ing.

das Luftfahrtministerium erklärt hatte, das Unglück sei offensichtlich auf ein Versagen des Höhenleitwerks kurz nach dem Start zurückzuführen, schlugen die Polen als Einschränkung vor, dieser Grund beziehe sich lediglich »auf die Angabe des Piloten«<sup>402</sup>. Die britische Formulierung »es ist . . . bewiesen, daß keine Sabotage vorlag«, wollten die Polen durch die Wendung »es wurde nicht bewiesen, daß Sabotage vorlag« ersetzen – in Anbetracht der, wie sogar die Briten zugegeben hatten, fehlenden materiellen Beweise sicher eine einleuchtendere Feststellung.

Die polnischen Vorschläge wurden dem Luftfahrtministerium zugeleitet, blieben jedoch ausnahmslos unberücksichtigt, und am 21. September veröffentlichten die Engländer den eigenen Kommunikéentwurf mit nur ganz minimalen Änderungen. Immer noch hieß es, von Sabotage könne keine Rede sein, immer noch betonte man Prchals Fähigkeiten<sup>\*403</sup>. Die *Times* kommentierte: »Der Name des Piloten, der als einziger überlebte, wurde vom Luftfahrtministerium nicht preisgegeben.« Amerikanische Zeitungen hatten allerdings den Namen Prchals sowie Einzelheiten aus seiner Laufbahn als Flugzeugführer schon kurz nach dem Unglück publiziert.

## 1

Die Polen bezweifelten auch weiterhin die Ergebnisse des militärischen Untersuchungsausschusses, und der Leser, der das Verfahren im einzelnen verfolgt hat, kommt nicht umhin, ihre Partei zu ergreifen. Im Frühjahr 1944 kamen Vorfälle zur Sprache, von denen die RAF-Offiziere der britischen Kommission wohl nichts gewußt hatten, Vorfälle, die den Vermutungen der Polen sofort neue Nahrung gaben.

Solange die Möglichkeit bestand, ihre Geheimdokumente könnten auf

---

\* Der leicht geänderte Text lautete (zitiert nach *The Times*): »Der Report des militärischen Untersuchungsausschusses ist inzwischen in Empfang genommen worden. Es ist offenkundig, daß der Unfall durch eine Blockierung des Höhenleitwerks kurz nach dem Start, durch die das Flugzeug manövrierunfähig wurde, verursacht worden ist. Nach äußerst sorgfältiger Prüfung allen Beweismaterials, einschließlich der Aussagen des Piloten, war es nicht möglich festzustellen, weshalb die Steuerung blockierte, es ist aber bewiesen worden, daß keine Sabotage vorlag. Es ist ebenfalls klar, daß den Piloten der Maschine, einen Flugzeugführer von großer Erfahrung und außergewöhnlichen Fähigkeiten, keinerlei Schuld trifft. Ein Offizier der polnischen Luftwaffe wohnte dem gesamten Verfahren bei.«

irgendeinem Wege den Engländern bekannt werden, hatten die Londoner Polen strengste Diskretion gewahrt und besonders einen der früheren Zwischenfälle verschwiegen. Als das Luftfahrtministerium im September 1943 sein Abschlußkommuniqué ausgegeben hatte, änderte sich die Situation: die Briten hatten ihre Akten über den Sikorski-Absturz geschlossen und gedachten, über die *Ursache* des Unglücks nicht weiter zu ermitteln. Nun begannen die Polen in eigener Regie mit erneuten Untersuchungen<sup>404</sup>. Auch die geheimnisvollen Präzedenzfälle wurden jetzt zum erstenmal erwähnt, zunächst allerdings nur in den Geheimkorrespondenzen der polnischen Regierungsstellen Londons. Der tragische Absturz in Gibraltar war nicht der erste Zwischenfall gewesen, in den General Sikorski mit einer englischen Maschine verwickelt war!

Man beauftragte drei Juristen des polnischen Justizministeriums, das gesamte Untersuchungsmaterial der britischen und auch der polnischen Kommission unter strenger Geheimhaltung zu sichten und objektiv zu beurteilen. Anfang Oktober hatten die Beamten ihre Aufgabe erledigt und waren unter anderem zu dem Schluß gekommen, das Kommuniqué der Briten gehe ganz offensichtlich zu weit, wenn es auf Grund des vorhandenen Beweismaterials die Möglichkeit eines Sabotageaktes von vornherein ausschließe<sup>405</sup>. Sie empfahlen, sich zunächst bei der amerikanischen Herstellerfirma der Liberator-Bomber zu erkundigen, ob dort andere Zwischenfälle gemeldet worden seien, bei denen das Höhenleitwerk ihrer Flugzeuge ebenfalls blockiert oder verklemmt gewesen war. Außerdem schlugen die Juristen vor, unter besonderer Berücksichtigung des tragischen Absturzes in Gibraltar alle anderen Flugzeugunfälle, bei denen General Sikorski betroffen gewesen war, nun erneut näher zu überprüfen. Sie gaben zu, daß es trotz des Geheimnisses um die Mae West »schwierig sein würde, Prchal zu verdächtigen, er habe den Absturz absichtlich herbeigeführt«, und sie betonten noch einmal, daß zwei weitere Punkte, die unter Umständen ebenso wichtig sein könnten, ebenfalls ungeklärt geblieben seien: die Frage, wieso der Postsack aus dem Liberator fallen konnte, und das Problem des nachlässigen Armeepostens. Mit der gebotenen Vorsicht des Juristen wiesen sie darauf hin, Ermittlungen über die früheren Zwischenfälle könnten die Ursache des Unglücks von Gibraltar letzten Endes auch nicht ans Licht bringen, es sei allerdings

sicher, daß die Wahrscheinlichkeit für einen Sabotageakt in der Kronkolonie wachse, wenn sich bei den neuen Untersuchungen ergeben sollte, einer der anderen Unfälle sei tatsächlich durch Attentäter verursacht worden.

Man kann sich vorstellen, wie erleichtert die polnischen Minister in London waren, als man ihnen die Bürde somit vorerst einmal von der Seele genommen hatte. Am 18. Oktober schrieb der Justizminister dem neuen polnischen Ministerpräsidenten Mikolajczyk und empfahl ihm, Ermittlungen über die früheren Flugzeugunfälle General Sikorskis einzuleiten. Besonders den Zwischenfall in Montreal solle man genauestens überprüfen<sup>406</sup>.

Die vorangegangenen Unfälle hatten vor allem bei den wenigen amerikanischen Diplomaten, die etwas darüber erfuhren, Verdacht erregt. Sumner Welles, Unterstaatssekretär im US-Außenministerium und Berater Roosevelts, wies später wiederholt auf diese Vorfälle hin, wenn man ihn fragte, weshalb er glaube, beim Absturz in Gibraltar habe es sich nicht um einen Unfall gehandelt. Nach dem Krieg forderte man den Politiker in einem Kongreß-Hearing auf, eine frühere Anspielung auf die »Ermordung« General Sikorskis näher zu erklären. Welles antwortete: »Ich war immer der Meinung, daß Sabotage zugrunde lag. Sie werden sich erinnern, Herr Vorsitzender, daß er kurz nach dem Abheben in Gibraltar mit dem Flugzeug niederging. Die Maschine stürzte ab. Ich erinnere mich, daß General Sikorski mit seinem Flugzeug kurz nach dem Start in Montreal aus einer Höhe von 30 m abstürzte, als er ein Jahr vorher in den Vereinigten Staaten gewesen war.« Um es milde auszudrücken, schloß Welles, handle es sich hier um ein seltsames »Zusammentreffen«, und äußerte, seiner Ansicht nach seien die Sowjets verantwortlich zu machen<sup>407</sup>.

Bevor wir auf den rätselhaften Vorfall in Montreal näher eingehen, müssen wir ein weiter zurückliegendes – und vielleicht noch seltsameres – Ereignis erwähnen. Im März 1942 wurde General Sikorski zu einer zweiten Besprechung mit Präsident Roosevelt in die USA eingeladen. Nachdem sich der Abflug wegen schlechter Wetterbedingungen um fünf Tage verschoben hatte, startete man am 21. März um 2.30 Uhr; der Liberator des polnischen Ministerpräsidenten verließ Prestwick in Richtung auf Kanada,

wo die erste Zwischenlandung vorgenommen werden sollte. Sikorski wurde von mehreren seiner Minister, von Oberst Leon Mitkiewicz, dem stellvertretenden polnischen Generalstabschef, sowie von dem bei dieser Gelegenheit nach Washington entsandten neuen Luftwaffenattaché, Oberstleutnant Bohdan Kleczynski, begleitet. Kleczynski hatte im August 1941 das Kommando über die Staffel Nr. 305 des Bomberkommandos, eine polnische Einheit, abgeben müssen, da er morphiumsüchtig geworden war: diese Tatsache sollte bei dem folgenden Zwischenfall eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Bevor man ihn zum Attaché ernannte, mußte er einige Monate im Hospital verbringen. Im Verlauf des Krieges hatte er das schreckliche Erlebnis gehabt, über dem Kanal abgeschossen zu werden, und er plagte seine Mitreisenden mit Anweisungen, wie sie sich für den Fall eines Absturzes über dem Atlantik retten könnten, erreichte damit natürlich nur, die Insassen unnötig zu beunruhigen<sup>408</sup>.

Als die Maschine eine Höhe von rund 9000 m erreicht hatte, versuchten die Passagiere, sich während der restlichen Flugstunden einigermaßen bequem im Rumpf des Liberator einzurichten, ein Vorhaben, das sich wegen der unförmigen Fliegerkluft, der angelegten Rettungswesten, der Fallschirmausrüstungen und Sauerstoffmasken als ziemlich unmöglich herausstellte. Sikorski und Mitkiewicz saßen nebeneinander, in unbequemer Haltung, während der Attaché auf einer der Matratzen, die man kurz nach dem Start im Rumpf der Maschine verteilt hatte, allem Anschein nach in tiefen Schlaf gefallen war. Nach ungefähr fünfstündigem Flug über dem Atlantik stach einigen der Insassen der Geruch brennenden Gummis in die Nase, und kurz darauf sahen Mitkiewicz sowie Hochwürden Kaczynski, ein weiterer Passagier, zu ihrem Erstaunen, wie der Attaché über sie hinwegkletterte, eine Hand krampfhaft in der Tasche und mit einem sehr seltsamen Gesichtsausdruck<sup>409</sup>. Er verschwand in Richtung auf die Toilette im Flugzeugheck, und Mitkiewicz nahm an, Kleczynski fühle sich nicht wohl. Dr. Jozef Retinger, ein weiterer Insasse des Liberator, »prägte seiner Erinnerung ein«, daß sich der Oberstleutnant ungewöhnlich lange in der Hecktoilette aufhielt; wie er wußte, konnte dadurch die Trimmelage des Bombers beeinträchtigt und die Geschwindigkeit reduziert werden. Nach einer dreiviertel Stunde erschien Kleczynski wieder und sah nach Mitkiewicz' Worten »irgendwie besser« aus. Einen Anfall von

Luftkrankheit hatte der neue Attaché allerdings nicht gehabt . . .

Seinen späteren Aussagen vor den G-2- [Militärischer Geheimdienst-] Behörden in Washington zufolge hatte er auf dem Boden des Liberator gelegen, als er ebenfalls den Geruch brennenden Gummis bemerkte. »Ich fürchtete, in der elektrischen Anlage des Flugzeugs habe es einen Kurzschluß gegeben, und begann, unter den Matratzen nach dein Feuer zu suchen. Als ich meine Hand unter eine der Matratzen schob, fühlte ich starke Hitze und zog einen glühend heißen Brandbombensatz hervor, an dessen Ende sich ein mit schwarzem Klebeband umwickelter Zünder befand<sup>410</sup>.«

Er habe das Kabel, das Zünder und »Bombe« verband, durchgekniffen und den Zündaufsatz in die Toilette des Flugzeugs geworfen: hier sei er von den Treibstofftanks am weitesten entfernt gewesen. Die offenbar entschärfte Bombe habe er behalten, bereit, sie aus dem Liberator zu werfen, wenn er etwas Beunruhigendes an ihr bemerkte. Anschließend sei er an seinen Platz zurückgekehrt und habe niemandem von dem Vorfall berichtet, um, wie er sagte, die Passagiere nicht unnötig zu beunruhigen. Zumindest bei seiner letzten Angabe log der Attaché: zwei Stunden nach Verlassen der Toilette hatte er Dr. Retinger die in einem Futteral aus Sämischleder liegende Bombe gezeigt und war von ihm instruiert worden, vor Eintreffen in Kanada die Entdeckung keinem der mitfliegenden Passagiere gegenüber zu erwähnen<sup>411</sup>.

Am Nachmittag landete die Maschine in Montreal Dorval. Oberstleutnant Kleczynski wußte nicht, ob er den dort stationierten britischen Offizieren seinen Fund zeigen oder lieber abwarten sollte, bis man in den Vereinigten Staaten angekommen sei. Am Abend telefonierte er mit Oberst Mitkiewicz und vereinbarte ein Treffen im Ritz-Carlton, wo der Oberst abgestiegen war. Die in Zeitungspapier gewickelte Bombe nahm er mit und zeigte Mitkiewicz erst in dessen Zimmer den geheimnisvollen Sabotagesatz. Er erklärte dem Oberst, er habe solche Vorrichtungen schon gesehen, als er noch zum Bomberkommando der Royal Air Force gehörte. Es waren Brandsätze, mit deren Hilfe britische Flugzeugbesatzungen ihre Maschinen vernichten konnten, wenn sie gezwungen wurden, über feindlichen Territorien niederzugehen. Damit war natürlich noch lange nicht erklärt, aus welchem Grund der Zeitzünder während des Transatlantikfluges ganz

offensichtlich zu funktionieren begann. Wenn die Bombe gezündet worden wäre, hätte sich der Liberator auf halbem Weg zwischen Europa und Amerika in ein brennendes Inferno verwandelt.

Oberst Mitkiewicz war über diese Enthüllungen außerordentlich beunruhigt. Er befahl Kleczynski, über die Affäre strengstes Stillschweigen zu wahren und rief trotz der späten Stunde Oberst Protasewicz, einen hohen technischen Offizier, der ebenfalls zu den Insassen der Maschine gehörte, an, um ihm die Apparatur übergeben zu können. Protasewicz stellte fest, daß es sich wirklich um eine kleine, aber äußerst wirksame Brandbombe handelte, und bemerkte: »Ja, das wäre ein sehr guter Weg gewesen, uns auszuschalten. Es war ein Anschlag auf das Leben General Sikorskis<sup>412</sup>.« Man beschloß, der polnische Ministerpräsident, der von dem Zwischenfall noch nichts ahnte, solle den Rest seiner Amerikareise mit dem Zug machen<sup>413</sup>. Am 24. März 1942 traf die polnische Gruppe in Washington ein, und man übergab die Bombe der amerikanischen Armeebehörde, um Labor- und Röntgentests vornehmen zu lassen. Zünder und Kabel, die der Oberstleutnant in die Toilette geworfen hatte, wurden erst wiedergefunden, als man die Maschine gründlich reinigte. Vier Tage später erhielt Mitkiewicz den Bericht der US-Experten: Bei dem Apparat handelte es sich um eine Brandbombe von beträchtlicher Wirkung, die entweder durch einen mechanischen Zünder oder durch ein Zusatzsystem (wahrscheinlich war es eine solche Vorrichtung, die der Attaché abgerissen hatte) ausgelöst werden konnte. Im Report hieß es weiter: »Es war nicht möglich, an Hand der verschiedenen Bestandteile die Herkunft der Vorrichtung festzustellen, sie stammt jedoch aus einer Massenproduktion.« Inoffiziell stimmten die C-2-Fachleute der Meinung Kleczynskis zu und erklärten, die Bombe sei britischer Herkunft, und ähnliche Sabotagesätze würden von der Royal Air Force benutzt<sup>414</sup>.

Als die Zeit des Rückfluges herankam, trafen die britischen und auch die kanadischen Behörden, die man inzwischen über den Vorfall unterrichtet hatte, umfassende Sicherheitsvorkehrungen. Der Verbindungs-offizier der Royal Canadian Air Force zum RAF-Transitkommando wurde zum Büro des kommandierenden RAF-Offiziers auf dem Flugplatz Montreal Dorval bestellt, wo Geschwaderkommandeur Marix ihn davon in Kenntnis setzte, »auf das Leben General Sikorskis sei ein Anschlag verübt

worden«. Marix bedauerte, die Polen hätten äußerst »säumig« gehandelt, als sie den Kanadiern die Angelegenheit verheimlichten und sich statt dessen an den US-Geheimdienst wandten. Jedenfalls mußte man nun besondere Sicherheitsmaßnahmen treffen: die Maschine der polnischen Gruppe sollte von Dorval aus den Rückflug antreten, und während der gesamten Stationierung wurden in ihrer Nähe Spezialposten aufgestellt. Die Fracht wurde ausgeladen und durch Diplomatengepäck ersetzt. Für die Zwischenlandung in Gander/Neufundland und den anschließenden Rückflug nach Schottland traf man ebenfalls besondere Vorbereitungen.

Trotzdem brach mitten über dem Atlantik im Cockpit des Flugzeugs ein kleines Feuer aus, das man aber sehr schnell löschen konnte und nicht weiter für erwähnenswert hielt<sup>415</sup>. Am 6. April landete General Sikorski in Schottland und befand sich wieder in Sicherheit. Oberst Mitkiewicz bat ihn, in Zukunft nie mehr ein Flugzeug zu benutzen, da sein Leben für die Zukunft Polens wichtig sei. Sikorski erwiderte, er sei überzeugt davon, einmal bei einem seiner Flüge ums Leben zu kommen – es sei einfach sein Schicksal. Er wandte sich an die Freunde und Mitarbeiter, die zu seiner Begrüßung zusammengekommen waren – seine Frau, seine Tochter und Generalstabschef Klimecki waren ebenfalls erschienen –, und fügte hinzu, er hoffe nicht getötet zu werden, bevor er in diesem Krieg seine Mission erfüllt hätte und seine Landsleute wieder in ein freies und unabhängiges Polen zurückkehren könnten. Als er kurz darauf vor polnischen Truppen auf die zahlreichen Gefahren seiner Flugreisen hinwies und erklärte, er verstehe nun, wie aufopferungsvoll die polnischen Flieger bei ihrem Dienst in der RAF »den Namen Polens mit Ruhm bedeckt« hatten, dachte der polnische Ministerpräsident sicher an diese Bemerkung<sup>416</sup>.

Interessant waren vor allem die Folgen der Affäre. Der amerikanische Report und die Röntgenbefunde wurden dem britischen Nachrichtendienst im Londoner Kriegsministerium zugeleitet; englische Experten untersuchten die Brandbombe ebenfalls und gaben darüber am 28. Mai 1942 einen detaillierten Bericht. Sie hoben besonders hervor, daß es sich um einen britischen Sabotagesatz handle, der ziemlich gebräuchlich sei, nur das von Oberstleutnant Kleczynski beschriebene Zubehörteil werde normalerweise nicht benutzt. Außerdem sei die Bombe vollkommen intakt gewesen – im Fall einer Auslösung ihres Mechanismus hätte man höchst-

wahrscheinlich keine Spuren mehr von ihr entdecken können. Der Zeitzünder im Innern der Bombe war auf eine halbe Stunde eingestellt, man hatte ihn aber nicht ausgelöst. Die Brandbombe selbst hätte 50 Sekunden lang unter intensiver Hitzeentwicklung brennen können, und solche Vorrichtungen seien durchaus in der Lage, einigermaßen entzündliche Objekte schnell und gründlich in Brand zu setzen. Die Hülle bestand aus schwarzem Zelluloid. Abschließend erklärten die Experten des Kriegsministeriums: »An Hand des verfügbaren Beweismaterials und nach einer sorgfältigen Überprüfung des Zwischenfalls können wir nur zwei mögliche Lösungen anbieten:

- a) Die Geschichte ist erfunden.
- b) Jemand dachte, der Satz könne elektrisch gezündet werden, und hatte ihn deshalb mit einem der Stromkreise der Maschine, (ob ein solcher zur Verfügung stand, müßte zu ermitteln sein) oder mit einer elektrischen Batterie verbunden, über deren Fund im Report nichts erwähnt wird<sup>417</sup>.

Der Verdacht, die ganze Affäre sei nichts als ein schlechter Scherz, bedeutete natürlich einen Affront. Schon in New York hatten Offiziere der Royal Canadian Mounted Police Oberstleutnant Kleczynski einem eingehenden Kreuzverhör unterzogen<sup>418</sup>, und am 21. März hatten zwei Angehörige des britischen Secret Service auch die Obersten Mitkiewicz und Protasewicz über die Angelegenheit befragt; beide Polen zweifelten keine Sekunde daran, daß man von offizieller Seite den Angaben des Oberstleutnants keinen Glauben schenkte. Wer den polnischen Offizier kannte, war darüber empört, und besonders Dr. Retinger protestierte ganz offen: »Der Oberstleutnant hat einen ganz ausgezeichneten Ruf als Flieger, und man zählt ihn zu den Assen der polnischen Luftwaffe. Ich betone dies, weil man vermutet hat, die Geschichte über den Anschlag auf das Leben General Sikorskis sei erfunden; meine Informationsquelle wünsche ich nicht zu nennen, gebe aber zu, daß es sich um eine britische Quelle und nicht um eine polnische handelt<sup>419</sup>.« Nichtsdestoweniger wurde Kleczynski nach England zurückbeordert, und am 26. Juni nahm ihn ein Offizier des Geheimdienstes in Ayr in die Zange. Der Attaché blieb bei seinen früheren Behauptungen und beschrieb, wie er den Gegenstand unter einer Matratze

gefunden hätte, nachdem er aus dem Schlaf gerissen wurde, als der Flugingenieur der Maschine über ihn hinwegstieg. Der Geruch brennenden Gummis habe ihn alarmiert. Er erklärte weiter, an der Seite der Bombe sei ein kleiner, runder, in helles Isolierband gewickelter Gegenstand gewesen. Er habe sofort angenommen, daß es sich um eine Bombe handelte: »Ich hielt das kleine Ding für einen Zünder und riß es mit einem Ruck ab.« Dann habe er den stark erhitzten Zusatz in die Toilette geworfen, den einzigen Ort also, wo sich Wasser befand. Angeblich hatte er völlig vergessen, daß er Dr. Retinger den Fund gezeigt hatte: »Soweit ich mich erinnere, wollte ich absolut nichts sagen, was eine Panik verursachen konnte.« Als die amerikanischen Fachleute ihm mitgeteilt hätten, es handle sich tatsächlich um eine Brandbombe, habe er sofort geäußert, bereits ähnliche Sabotagesätze gesehen zu haben, als er früher einmal »einen Ort in Schottland, wo polnische Fallschirmspringer in Sabotagemethoden ausgebildet wurden«, besucht hätte<sup>420</sup>. Diese unbegreiflich unvorsichtige Bemerkung sollte die Beamten des Secret Service später auf die Spur des Verbrechens führen.

Da man Kleczynski für die weiteren Ermittlungen nicht mehr benötigte, konnte der Oberstleutnant sich zur weiteren Behandlung seines Leidens, von dem er sich seit seinem Absturz über dem Kanal nicht mehr erholt hatte, in ein schottisches Sanatorium begeben. Er war offensichtlich morphiumsüchtig geworden. Der Secret Service hatte den Verdacht auf Kleczynski natürlich nicht fallengelassen und ließ den Polen auch weiterhin von seinen Agenten beobachten. Nach der Entlassung aus dem Sanatorium besuchte Kleczynski einen Landsmann, einen Leutnant, der ein Laboratorium leitete, wo man sich ausgerechnet mit der Entwicklung neuer Sabotagesätze beschäftigte<sup>421</sup>. Mit diesem Offizier führte Kleczynski einige längere Gespräche, bevor er wieder nach London abreiste. Als er in London eintraf, wurde er bereits auf dem Bahnsteig von Sicherheitsbeamten in Empfang genommen, um anschließend abermals verhört zu werden. Kleczynski blieb fest bei seiner ersten Aussage und gab an, in Leven alte Freunde besucht zu haben, die er seit seinem früheren Erholungsaufenthalt nach dem Kanalabsturz nicht mehr gesehen hätte.

Die eingehende Befragung des zweiten Leutnants offenbarte allerdings interessantere Dinge. Zunächst gab der Pole nur an, der Oberstleutnant

habe ihn schon früher besucht, und dieses Mal hätten sie sich im Caledonian-Hotel in Leven verabredet und dort über die Pläne amerikanischer Fallschirmspringer diskutiert. Nach einem scharfen Kreuzverhör brach er allerdings zusammen und legte am 18. Juli ein umfassendes Geständnis ab. Eugeniusz Jurewicz – das war der Name des Leutnants – leitete »Largo House«, ein Laboratorium in Fifeshire, wo man Sabotagegeräte testete und britische Offiziere im Gebrauch von Sabotagesätzen unterwies. Er erklärte, der Oberstleutnant habe im Dezember 1941 das Labor besucht, und ihm seien dort verschiedene Granaten, »Zeit-Füllfederhalter« sowie diverse Brandbomben vorgeführt worden. Man zeigte Jurewicz die Vorrichtung, die Kleczynski angeblich im Liberator gefunden hatte, und der Leutnant erkannte sie sofort: »Wir bezeichnen sie als »Zigarrenhalter-Bombe.« Es handelte sich um einen mit Zeitzünder versehenen Brandsatz; er war ähnlich konstruiert wie die kleineren »Füllfederhalter-Bomben«, hatte allerdings eine weit stärkere Wirkung. Das war aber noch nicht alles. Jurewicz gestand außerdem, dem Oberstleutnant auf dessen Bitte hin eine solche Bombe »als Souvenir« mitgegeben zu haben<sup>422</sup>. Sein Landsmann habe angegeben, er wäre dadurch in der Lage, sein Flugzeug zu zerstören, wenn man ihn einmal zwingen sollte, auf feindlichem Territorium niederzugehen.

Kurze Zeit später legte man Oberstleutnant Kleczynski diese Aussagen vor. Er sah ein, daß es keinen Zweck hatte, weiter zu leugnen, und legte nun seinerseits ein Geständnis ab. Er schilderte den Besuch im Forschungslaboratorium, erklärte, er habe darum gebeten, man möge ihm die Apparate vorführen und ihm einen der Brandsätze geben. Wir wollen sein Geständnis (nach der englischen Version des Geheimdienstes) auszugsweise zitieren: »Ich hatte vor, die Bombe bei unseren Angriffen auf feindliche Gebiete bei mir zu führen, um mit ihrer Hilfe entweder meine Maschine in Brand setzen zu können, falls man mich abschießen sollte, oder um ein anderes Vorhaben auszuführen, wenn ich dort eine Notlandung vornehmen müßte<sup>423</sup>.« So habe die ganze leidige Affäre angefangen.

Am 21. Juli 1942, einen Tag nach dem Geständnis, schrieb Duff Cooper, der erst kurze Zeit vorher den Vorsitz des Sicherheitsdienstes übernommen hatte, einen Brief an General Sikorski, in dem er den

polnischen Ministerpräsidenten ausführlich über den Vorfall informierte und noch einmal betonte, seine Agenten seien von Anfang an überzeugt gewesen, daß die Bombe auf keinen Fall von einer feindlichen Macht in das Flugzeug praktiziert worden sei: »Ich bin jetzt in der Lage, Eure Exzellenz davon zu unterrichten, daß Oberstleutnant K., der die Bombe angeblich gefunden hatte, schließlich gestand, sie sei bereits in seinem Besitz gewesen, als er an Bord der Maschine ging. Es wurde bewiesen, daß man sie ihm schon einige Zeit vorher übergeben hatte und daß er sie – wie er zu Protokoll gab – in seiner Gasmasken aufbewahrte, um sie im Fall einer erzwungenen Landung auf feindlichem Gebiet entweder zur Zerstörung seines Flugzeugs oder zu einem anderen Zweck gebrauchen zu können. Er hatte vergessen, daß sich die Bombe bei ihm befand, bis der Geruch von brennendem Gummi ihn alarmierte und er annahm, die Zündung arbeite bereits. Wie er selbst zugab, hatte er vollkommen den Kopf verloren und deshalb behauptet, sie an Bord der Maschine gefunden zu haben.« Duff Cooper fuhr fort, er habe Winston Churchill eingehend über den Zwischenfall unterrichtet und dieser habe ihn autorisiert, an den polnischen Ministerpräsidenten zu schreiben. Seine Agenten seien der Meinung, der Oberstleutnant mache jetzt unbedingt zutreffende Angaben: er habe nie ein verbrecherisches Motiv gehabt, sei aber durch seine erste Lüge gezwungen gewesen, auch weiterhin falsch auszusagen. Cooper empfahl, keine disziplinarischen Maßnahmen gegen Kleczyński zu ergreifen, und äußerte die Ansicht, man könne ihn wieder auf einem Posten in Großbritannien oder den Vereinigten Staaten beschäftigen – pro forma hatte der Pole nach wie vor das Amt eines Luftwaffenattachés inne. Man riet Sikorski außerdem, möglichst wenigen Personen gegenüber etwas über die wahre Sachlage des »Attentats« verlauten zu lassen<sup>424</sup>. Das war natürlich leichter gesagt als getan. Inzwischen hatten die Gerüchte über einen Mordanschlag auf General Sikorski sogar Polen erreicht, und in den Reihen der dort immer noch mächtigen Untergrundarmee wurde man unruhig. General Klimecki, besorgt, diese Gerüchte zum Stillschweigen zu bringen, ordnete an, ein erfahrener polnischer Kurier, der in Kürze wieder mit dem Fallschirm über seiner Heimat abgesetzt werden sollte, müsse sämtliche Dokumente über den Vorfall eingehend studieren und nach seiner Rückkehr General Grot (Stefan Rowecki), dem Oberkommandier-

enden der in Polen befindlichen Truppenteile, ausführlich Bericht erstatten. Der Kurier, Oberst Iranek Osmecki, erfuhr, daß Oberstleutnant Kleczyński tatsächlich ein Geständnis abgelegt, seine Handlungen darin allerdings ziemlich dürftig motiviert hatte. Offensichtlich schien er unter momentanen Geistesverwirrungen zu leiden. – Die Briten jedenfalls betrachteten den Fall als abgeschlossen.

Einige Tage später schrieb Sikorski in einem Brief an Duff Cooper, daß auch er der Ansicht sei, der Oberstleutnant müsse den Kopf verloren haben, obgleich jedoch »seine militärische Vergangenheit zu seinen Gunsten spricht, fühle ich mich meinerseits verpflichtet, weiter zu ermitteln, um die Angelegenheit gänzlich zu klären«. In der Zwischenzeit werde man den Offizier von seinem Posten als Attaché entheben und ihn zwecks »Wiederherstellung seiner Gesundheit« für längere Zeit beurlauben<sup>425</sup>. Nach kurzem Aufenthalt in einem schottischen Nerven-sanatorium, wo Kleczyński unter ständiger Beobachtung stand, entließ man ihn wieder. Für die Zeit bis zu seinem Tod geben uns zwei Primärquellen – Oberst P. Kalinowski, Historiker der Polnischen Luftwaffe, und G. Lowczyński, ein naher Freund des Oberstleutnants – Aufschluß. Im Sommer 1943, also nach dem Tod Sikorskis, kam der rauschgiftsüchtige Kleczyński als Chefinstrukteur an die Führungsakademie des polnischen Armeestabs nach Peebles bei Edinburgh und organisierte dort gemeinsam mit Oberst M. Bogalski die Ausbildungseinrichtungen für Führungskräfte aller polnischen Truppenteile. Zunächst schien alles gutzugehen, im Winter jedoch litt Kleczyński abermals unter den Folgen seiner Verletzungen und griff wieder zu Drogen. Im Januar 1944 mußte man ihn in ein Krankenhaus bei Edinburgh einliefern lassen. Zu seinem Nachfolger wurde Kalinowski bestimmt, und man traf Vorbereitungen, in West-Supernare eine neue Führungsakademie einzurichten, die nicht mehr unter der Oberhoheit der Armee stehen sollte. Im März 1944 traf Kalinowski den Oberstleutnant in London: »Er war vollkommen der alte – ruhig, präzise, höflich, intelligent, zurückhaltend – ein perfekter Gentleman und ausgezeichnete Offizier.« Von der seltsamen Attentatsaffäre über dem Atlantik hatte Kalinowski zwar gerüchtweise gehört, war aber bereits in Peebles gewarnt worden, den unseligen Protagonisten nicht weiter darüber »auszuholen«<sup>426</sup>.

Seinen engsten Freunden enthüllte Kleczynski allerdings die Wahrheit über die Angelegenheit. Lowczynski besuchte den Oberstleutnant wenige Tage vor dessen Tod im Krankenhaus und notierte später in seinem Tagebuch den Inhalt der Unterredung: »Es war ein dunkles Zimmer. Die Luft war mit Medizingeruch geschwängert. Der Oberst[leutnant] lag im Bett, und das lange Gespräch begann. Er konnte nicht aufstehen, weil seine Beinwunde sich wieder geöffnet hatte. Er wusch sie aus und legte einen neuen Verband an. Jetzt erst konnte ich die Zeichen von Schmerz in seinem Gesicht richtig deuten, die man sah, als er, auf einen Stock gestützt, in die Stabsakademie gehumpelt war, nun verstand ich, weshalb er morphiumsüchtig geworden war.« Nach einer Unterhaltung über die Politik der in der Heimat stationierten polnischen Luftwaffeneinheiten und nachdem man darüber gesprochen hatte, ob Kleczynski seine in Polen lebende Tochter wiedersehen würde, »erzählte er mir die Geschichte seines Flugs mit General Sikorski in die Vereinigten Staaten im Jahre 1942 und fügte hinzu, ich sei einer der wenigen Personen, die sie gehört hätten, was ein Beweis seines Vertrauens in mich sei«.

Kleczynski berichtete ihm: »Ich wußte, was nach dem September [1939] in Polen vor sich ging. Unsere Regierung kümmerte sich mehr um Parteipolitik als darum, wieder die Unabhängigkeit zu erlangen. Man organisierte Parteitruppen, die sich untereinander befehdeten. Ich hielt General Sikorski für schuldig, zumindest aber für ein williges Werkzeug, und entschloß mich zum Handeln. Nach der Ernennung zum Luftwaffenattaché würde ich mit General Sikorski und einigen seiner Ratgeber nach New York reisen. In meinem Handkoffer nahm ich eine Zeitbombe mit, die so präpariert war, daß sie mitten über dem Atlantik explodieren würde . . . Das Flugzeug würde auf den Boden des Meeres sinken und wie so viele andere spurlos verschwinden. Nach wenigen Flugstunden begann mein Handkoffer zu brennen. Die Besatzung entdeckte das Feuer, und alle Chancen waren vertan. Aus diesem Grund mußte ich nach der Rückkehr nach England zusammen mit General Sikorski zu Winston Churchill gehen<sup>427</sup>.«

Der Zustand Kleczynskis schien sich zunächst zu bessern, plötzlich ging es dem Oberstleutnant jedoch schlechter als vorher, und er mußte in das »Edinburgh Royal Infirmary« verlegt werden. Am 20. März 1944, dem

Tag, an dem er entlassen werden sollte, brachte ihm die Ordonnanz wie üblich seine Medizinflasche. Ein anderer Patient der Abteilung, Colonel Adam Gac, wurde Zeuge des dramatischen Endes: Als Kleczynski die Medizin genommen hatte, schrie er zweimal um Hilfe und fiel dann bewußtlos zu Boden. Sein Körper wurde hinausgetragen, und man ließ den Inhalt der Flasche untersuchen. Der Familie Kleczynskis teilte man lediglich mit, er sei an einer Lungenentzündung gestorben<sup>428</sup>.

Man kann sich kaum vorstellen, daß ein Sterbender eine noch unwahrscheinlichere Geschichte erzählt. Kleczynski hatte diese Version des Zwischenfalls jedoch auch anderen Leuten mitgeteilt. Fliegerhauptmann Wojtulewicz, sein Assistent und langjähriger Freund, berichtete später dem Historiker Kalinowski, der todkranke Mann habe ihm ein maschinengeschriebenes Dokument gegeben, das die ganze Wahrheit enthalte und »von der offiziellen Version ziemlich abweiche«. Er, Wojtulewicz, sei allerdings durch sein Ehrenwort zum Schweigen verpflichtet, könne also nur sagen, der unschuldige Kleczynski sei den verschiedensten Umständen und den dunklen Absichten einiger Hintermänner zum Opfer gefallen. Erst zwanzig Jahre nach dem Tod des Oberstleutnants dürfe er das fragliche Dokument veröffentlichen. Diese zwanzig Jahre sind längst vergangen, die Spuren Wojtulewicz' ließen sich jedoch nur bis nach Chikago verfolgen, denn verliefen sie sich. Schlußfolgerungen über den rätselhaften Vorfall im Liberator können wir nur versuchsweise ziehen. Wenn es sich tatsächlich um eine Verschwörung gehandelt haben sollte, so war es eine interne polnische Angelegenheit, die in den Ressentiments der Luftwaffe gegen General Sikorski wurzelte. Luftwaffenangehörige hatten nicht nur ein Motiv, sondern auch besonders günstige Gelegenheiten zur Durchführung des Attentats. Trotzdem schlug das Komplott fehl.

Die Engländer waren sicher nicht für diesen Zwischenfall verantwortlich, da sie Sikorski Mitte März 1942 noch als unnachgiebigen Verbündeten betrachteten. Außerdem kann man sich kaum einen weniger zuverlässigen Attentäter vorstellen als den morphiumsüchtigen Kleczynski.

## 2

Der Absturz über Montreal war weit rätselhafter, und man hat ihn bis heute nicht endgültig klären können.

Der polnische Justizminister sagte im Oktober 1943 zum neuen Ministerpräsidenten Mikolajczyk, daß man, wenn sich bei den neuerlichen Ermittlungen über den Unfall in Kanada Sabotage als Ursache herausstellen sollte, mit einiger Berechtigung annehmen könnte, daß auch das Unglück in Gibraltar auf ein Attentat zurückzuführen sei. Mikolajczyk gehörte allerdings zu den wenigen, die zu diesem Zeitpunkt bereits die Wahrheit über den Vorfall von Montreal kannten: Er hatte aus der Feder des Generals persönlich erfahren, daß es sich um einen Sabotagefall handelte. Hier ein kurzer Abriss der damaligen Geschehnisse.

Ende November 1942 trat General Sikorski seinen dritten und letzten Besuch in den Vereinigten Staaten an. Er hatte die Absicht, nach diesem Amerikaufenthalt die Konsultationen in Washington für einige Zeit einzustellen, und war nur widerwillig aus London abgeflogen. In der zweiten Hälfte dieses Jahres hatten sich die Beziehungen der Londoner Polen zu den Alliierten wegen der immer dringlicher vorgetragenen sowjetischen Ansprüche auf Gebiete, die bis September 1939 polnisch gewesen waren, zusehends gespannt. Sikorski hatte für den 30. November 1942 ein Treffen mit Präsident Roosevelt vereinbart, und wieder einmal sollte man in Montreal zwischenlanden. Trotz aller früheren Warnungen wollte der polnische Regierungschef auch auf dem amerikanischen Kontinent die Reise mit dem Flugzeug fortsetzen; er war zwar von ziemlich robuster Gesundheit, die Strapazen einer früheren Zugreise von Montreal nach Washington hatten ihn jedoch veranlaßt, dieses Mal den Luftweg zu wählen.

Man erreichte Montreal Dorval am 30. November um 13 Uhr. Die polnische Gruppe wurde begrüßt vom Oberbefehlshaber des RAF-Transitkommandos, Sir Frederick Bowhill, und einigen in Montreal stationierten polnischen Offizieren und Angehörigen der Royal Air Force. Für den letzten Teil der Reise hatte Bowhill ein kleineres Flugzeug, eine

zweimotorige Lockheed-Hudson mit der Registriernummer BW 409 bestellt\*, das um 14.15 Uhr überprüft, aufgetankt und startbereit sein sollte. Der Flug würde ungefähr zwei Stunden dauern, und General Sikorski konnte pünktlich um 17 Uhr zur Beratung im Weißen Haus erscheinen<sup>429</sup>. Oberleutnant Glowczynski, Sikorskis Adjutant, rief den polnischen Botschafter in Washington, Graf Jan Ciechanowski, an, um ihn über den bevorstehenden Start zu unterrichten, und teilte ihm mit, man werde gegen 16 Uhr in der amerikanischen Hauptstadt eintreffen<sup>430</sup>. Der Pilot der Maschine, Fliegermajor R. E. Marrow, prüfte die Motoren und ließ sie warmlaufen, bevor er erklärte, die Hudson sei startklar. Es überraschte die Polen, daß in diesem Augenblick ein RAF-Oberst erschien, um die Triebwerke noch einmal zu kontrollieren. Er ließ sie wiederum einige Minuten laufen, und alles schien in bester Ordnung – General Sikorski und seine Gruppe, zu der unter anderem Colonel Cazalet, Oberst Marecki und Dr. Retinger gehörten, konnten zur vorgesehenen Zeit an Bord der Maschine gehen. Der Pilot ließ die Hudson zum Ende der Startpiste rollen und gab bei angezogenen Bremsen noch einmal Vollgas. Dann löste er die Bremsen, und das Flugzeug begann anzurollen. Nach rund fünfzehn Sekunden hob die Maschine weich von der Rollbahn ab, und die Passagiere konnten es sich bequem machen. Sie wurden jedoch plötzlich von Angst gepackt, als beide Motoren kurz nacheinander zu stottern begannen und sofort danach fast gleichzeitig aussetzten. Das Flugzeug befand sich erst in einer Höhe von ungefähr 10 m und flog mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h. Da man bereits das Ende des Flugplatzes erreicht hatte, war es für eine sichere Landung auf den Fahrwerken zu spät – zwei breite Gräben und ein Wall waren schon in drohende Nähe gerückt. Den Piloten verließ auch in dieser alptraumhaften Situation seine Geistesgegenwart nicht. Er legte die Maschine in eine scharfe Kurve von 40 Grad zum Flugfeld – hier schien die Umgebung für eine Notlandung geeigneter –, zog alle Fahrwerke ein, schaltete Treibstoffzufuhr und Motorzündung ab und ließ das Flugzeug außerhalb des Flugplatzes hart auf dem Boden aufsetzen. Die Hudson machte noch

---

\* Graf Ciechanowski schreibt in seinen Memoiren (*Defeat in Victory*), bei der Hudson habe es sich um ein Sonderflugzeug gehandelt, das Churchill persönlich dem polnischen Ministerpräsidenten zur Verfügung stellte.

zwei Sätze, rutschte auf ihrem Rumpf gut 150 m weiter und kam dann 35 m vor einem Laufgraben und einigen steinigen Erdhaufen zum Stehen.

Major Marrow bahnte sich einen Weg zur Kabine der Passagiere und rief, wegen der Feuergefahr müsse man die Maschine sofort verlassen. Die Sirenen der Flugplatzfeuerwehr, die sich der Notlandestelle schnell näherte, waren bereits deutlich zu vernehmen. Polizeibeamte und Luftwaffenoffiziere rannten auf die Hudson zu, allen voran Luftmarschall Bowhill. Sikorski kletterte aus der Maschine, ziemlich durchgeschüttelt, aber unverletzt, da es ihm gelungen war, sich rechtzeitig an einer Flugzeugwand festzuklammern. Die Hudson war schwer beschädigt und hatte so große Risse bekommen, daß einige Gepäckstücke der Insassen hinausgeschleudert worden waren. Das war aber auch alles – dank der unwahrscheinlichen Geschicklichkeit des Piloten hatte eine furchtbare Tragödie verhindert werden können. Nach seiner Schilderung des Unglücks hatte die Treibstoffzufuhr gleich nach dem Abheben vom Boden versagt; die Polen glaubten, nur die unerwartete zweite Überprüfung der Triebwerke durch den britischen Fliegermajor habe verhindern können, daß die Hudson nicht noch später nach dem Start, also aus einer weit größeren Höhe, abgestürzt war. Sikorskis Adjutant stellte sofort an Hand der Aussagen jedes einzelnen Flugzeuginsassen einen Bericht zusammen, und wenige Tage später begann das RAF-Transitkommando mit offiziellen Ermittlungen über die Ursache des rätselhaften Zwischenfalls.

Die Passagiere kehrten zum Flughafengebäude zurück. Während der Adjutant Sikorskis um eine Telefonverbindung nach Washington bat, gab Oberst Marecki die sensationelle Neuigkeit telegrafisch nach London an den polnischen Generalstabschef General Klimecki durch: »Wir sind in Montreal eingetroffen und starteten von hier aus sofort nach Washington, wo für diesen Nachmittag das Treffen mit dem Präsidenten vereinbart war. Nach dem Abheben stürzte die Maschine ab. Alle in Sicherheit und unverletzt. Am Dienstag morgen [1. Dezember 1942] fliegen wir weiter<sup>431</sup>.« Gegen 16.30 Uhr erreichte der Adjutant den Botschafter telefonisch und informierte ihn, General Sikorski befände sich noch in Montreal und wünsche ihn zu sprechen. Ciechanowski äußerte zunächst seine Bestürzung, daß der Ministerpräsident Kanada noch nicht verlassen habe, obgleich er schon in einer halben Stunde im Weißen Haus angekündigt sei.

Über diese Reaktion seines Botschafters war Sikorski natürlich ungehalten und ließ ihn wissen, er persönlich sei froh, überhaupt noch telefonieren zu können, da alle Insassen der Hudson beinahe den Tod gefunden hätten. Ciechanowski mäßigte seinen vorwurfsvollen Ton<sup>432</sup> und fragte den Regierungschef, ob es sich seiner Meinung nach beim Aussetzen der Motoren um einen Unfall gehandelt habe. Sikorski erwiderte, man werde in aller Kürze mit den offiziellen Untersuchungen beginnen und er ziehe vor, deren Ergebnissen nicht vorzugreifen<sup>433</sup>.

Man ließ einen amerikanischen Liberator nach Montreal einfliegen, um den General und seine Begleiter abzuholen, und am Vormittag des 1. Dezember traf die Gruppe wohlbehalten in Washington ein. Am folgenden Tag speiste General Sikorski um 13 Uhr mit Präsident Roosevelt, Sumner Welles und Botschafter Ciechanowski im Weißen Haus ZU Mittag<sup>434</sup>. Roosevelt erkundigte sich beim Essen besorgt nach Einzelheiten über den Luftzwischenfall von Montreal, über den er bereits in groben Zügen unterrichtet worden war. Der polnische Regierungschef vermied eine direkte Antwort und gab an, »letztlich« habe es sich wohl um »einen Unfall« gehandelt. Aus späteren Dokumenten wissen wir allerdings, daß er nicht an diese Möglichkeit glaubte. Roosevelt wandte sich an Sumner Welles und fragte, ob ihm schon etwas über die Ursache des Unglücks bekannt sei. Der Unterstaatssekretär berichtete, die Experten seien der Meinung, irgend etwas wäre nicht mit rechten Dingen zugegangen. Der amerikanische Präsident beglückwünschte General Sikorski, er stehe anscheinend unter dem besonderen Schutz der Vorsehung, was ein Glück sei: »Wir alle brauchen Sie sehr<sup>435</sup>.« Ciechanowski berichtete später, bei seinem letzten Gespräch mit dem polnischen Ministerpräsidenten in New York habe er einen auffällig sorgenvollen Ausdruck auf den Zügen des Generals bemerkt, und damals sei ihm plötzlich aufgegangen, daß es sich um »Sikorskis dritten Unfall seit Kriegsbeginn« gehandelt hätte. Sein sechster Sinn sagte ihm, er habe bei dieser Gelegenheit vielleicht den General zum letztenmal überhaupt gesehen. Diese Ahnung sollte sich bald bestätigen.

Sikorski bagatellisierte die Umstände des Zwischenfalls absichtlich. In der gesamten Weltpresse – auch in den lokalen Blättern von Montreal – wurde der Absturz, sicher auf höhere Veranlassung hin, mit keinem Wort

erwähnt<sup>436</sup>. Es schien, als seien die Briten ebenfalls ängstlich besorgt, den Vorfall herunterzuspielen; sie hatten allerdings ganz andere Gründe als Sikorski. Der polnische Regierungschef wußte instinktiv, was seine in der Heimat lebenden Landsleute denken würden, wenn sie erführen, daß tatsächlich ein Sabotageanschlag auf ein von ihm benutztes Flugzeug verübt worden war.

Die Engländer versuchten den General davon zu überzeugen, daß es sich in Wirklichkeit nicht um einen Absturz gehandelt hätte: Luftmarschall Sir Frederick Bowhill ließ ihm über das Londoner Luftfahrtministerium einen Brief zukommen und teilte ihm mit, die Motoren der Hudson hätten überhaupt nicht »ausgesetzt« oder auch nur gestottert – wenn der Pilot gewollt hätte, wäre er durchaus in der Lage gewesen, den Flug fortzusetzen; er habe sich aber statt dessen ganz richtig entschieden, als er eine Notlandung vornahm: die Schubkraft der Triebwerke sei wohl nicht ganz ausreichend gewesen. Die Maschine sei glatt gelandet, als sie gut 150 m vom Ende der Piste entfernt leicht aufgesetzt habe und dann bald zum Stehen gekommen sei. Das nicht ernstlich beschädigte Flugzeug könne bald wieder benutzt werden. »Nichts läßt auf Sabotage schließen«, erfuhr Sikorski nun von den Briten. Bowhill persönlich glaubte, in den Vergaser sei etwas Eis geraten, während sein oberster technischer Offizier der Meinung war, ein Fehler an den Zündkerzen habe die Störung verursacht. Damit aber nicht genug: der Luftmarschall wies die Polen darauf hin, sie seien von Captain H. J. Bowen, einem erfahrenen amerikanischen Zivilpiloten, geflogen worden. Sikorskis Adjutant, der für seine peinliche Genauigkeit bekannt war, erinnerte sich jedoch genau, daß man ihm den RAF-Major R. E. Marrow als Piloten genannt hatte . . .<sup>437</sup>

Einige Wochen darauf waren Bowhills »Ergebnisse« offensichtlich hinfällig geworden. Bevor wir darangehen, diese Tatsache eingehend zu untersuchen, müssen wir noch einen letzten Vorfall schildern. Nach seinem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten wurde General Sikorski am 12. Januar 1943 in einem RAF-Liberator, den Hauptmann Allen steuerte, von Montreal nach Gander/Neufundland geflogen, wo man gegen 18.15 Uhr Ortszeit landete. Die Gruppe erfuhr von Oberst Anderson, ihrem dortigen Gastgeber, der Start für den Transatlantikflug sei für 21.30 Uhr vorgesehen. Als dieser Zeitpunkt heranrückte, informierte man General

Sikorski plötzlich, daß im Liberator ein Maschinendefekt entdeckt worden sei, der sich nicht schnell genug beheben lasse: man sei also gezwungen, die Maschine aus dem Verkehr zu ziehen. Er würde die Ankunft einer Ersatzmaschine abwarten müssen. Kurz vor Mitternacht traf dieses Flugzeug, ebenfalls ein Liberator, der die Registriernummer AL 528 trug, auf dem Flughafen von Gander ein, und eine Viertelstunde darauf konnte der Heimflug der Polen endlich beginnen<sup>438</sup>.

Wohin Sikorski auch flog, überall wurde er vom Mißgeschick verfolgt.

Wochen später – möglicherweise im Verlauf einer seiner Unterhaltungen mit Sir Louis Greig, dem Persönlichen Sekretär des britischen Luftfahrtministers – erfuhr General Sikorski, die Engländer hätten sich inzwischen dem Standpunkt der Amerikaner angeschlossen und seien nun ebenfalls zu der Überzeugung gelangt, der Absturz über Montreal gehe auf einen Sabotageakt zurück. Ihrer Ansicht nach müsse man die Deutschen für den Zwischenfall verantwortlich machen<sup>439</sup>. Sikorski sandte seinem Stellvertreter Mikolajczyk eine Depesche folgenden Wortlauts:

»Die amerikanischen Behörden und später auch die britischen Behörden brachten hinsichtlich des uns bekannten Luftzwischenfalls über Montreal die Theorie eines deutschen Sabotageakts bei. Durchgeführte Ermittlungen haben positive Anhaltspunkte hierfür ergeben. Sagen Sie bitte [Informations-] Minister Stronski, er möge die Meldung über diesen Vorfall streng geheim halten. Ich habe gleichfalls nicht gestattet, daß sie in sensationeller Weise in den Vereinigten Staaten ausgeschlachtet wird. Diese Haltung ist für die Durchführung weiterer Ermittlungen wünschenswert und wird uns vor allem das Wohlwollen Großbritanniens sichern<sup>440</sup>.«

Diese am 7. Mai 1943 von Mikolajczyks Mitarbeitern formulierte Nachricht zeugte in bewegender Weise von Sikorskis Vertrauen, die Briten hätten nur die besten Absichten mit Polen. Wenn er aber etwas länger überlegt und die Angelegenheit aus der nötigen Distanz betrachtet hätte, wäre ihm die Art und Weise aufgefallen, mit der die Engländer ihn stillschweigend darin bestärkt hatten, den Zwischenfall von Montreal zu bagatellisieren. Vor allem hätte ihm aufgehen müssen, daß ein solches Vorgehen mit dem neuerdings geäußerten Verdacht, der Absturz sei auf einen deutschen Sabotageakt zurückzuführen, ziemlich unvereinbar war.

Hätte die britische Regierung es überhaupt nötig gehabt, der ganzen Welt über den Rundfunk mitzuteilen, den Deutschen wäre beinahe die Ermordung des polnischen Ministerpräsidenten gelungen, dann hätte sie es logischerweise früher tun müssen, und zwar in dem Augenblick, als die Nationalsozialisten aus der Entdeckung des Massenmordes von Katyn eine so treff sichere Propagandawaffe geschmiedet hatten. Interessanterweise wurde der Zwischenfall von Montreal, bei dem General Sikorski nur knapp dem Tod entrann, in der gesamten offiziellen britischen Geschichtsschreibung über den Zweiten Weltkrieg mit keiner Zeile erwähnt!

Vor relativ kurzer Zeit kam man – allerdings aus ganz anderen Gründen – auf einen Sabotageakt zu sprechen, bei dem das Flugzeug eines weiteren Exilpolitikers betroffen war: Am 11. Mai 1967 offenbarte ein im *Daily Telegraph* veröffentlichter Leserbrief, daß man in einem britischen Flugzeug, das General de Gaulle befördern sollte, seinerzeit kurz vor dem Start Sabotage festgestellt hatte<sup>441</sup>. Damals, im Frühjahr 1943, hatte die Unterstützung, die de Gaulle von den Engländern zuteil wurde, zu starken Unstimmigkeiten zwischen London und Washington geführt. Da die Beziehungen Großbritanniens zur Sowjetunion aus einem analogen Grund – nämlich wegen der Hilfe, die von der Regierung Seiner Majestät dem polnischen Ministerpräsidenten erwiesen wurde – gespannt waren, dürfte es angebracht sein, den Vorfall mit de Gaulle an dieser Stelle einer genaueren Prüfung zu unterziehen, als es der Verfasser des oben genannten Leserbriefs hat tun können (der übrigens selbst zu den Passagieren der betreffenden Maschine gehörte). Es ist eine erwiesene Tatsache, daß die von Winston Churchill im Frühjahr 1943 an General de Gaulle gerichteten Memoranden verschleierte Drohungen enthielten und ihn ziemlich unverblümt aufforderten, mit seinen westlichen Alliierten besser zusammenzuarbeiten. Auch anderen französischen Persönlichkeiten gegenüber sollte de Gaulle sich weniger intransigent zeigen; hier ging es besonders um General Giraud, mit dem der französische Exilpolitiker sich anlässlich der Ermordung Admiral Darlans Ende 1942 in eine heftige Kontroverse verstrickt hatte. Durch das Attentat war Nordafrika führerlos geworden, und der Disput zwischen de Gaulle und Giraud drohte das Klima der ganzen westlichen Allianz zu vergiften. Im Januar 1943 gab Churchill seinem französischen Partner zu verstehen, die Briten könnten

unter Umständen recht gut ohne ihn auskommen, und er forderte Außenminister Eden auf, de Gaulle zu dessen eigenen Nutzen »ordentlich auf die Finger zu klopfen«. Im Verlauf einer Unterhaltung mit dem Exilchef warnte Churchill, wenn de Gaulle sich weiterhin den Plänen der Alliierten widersetze, würden die Engländer nicht zögern, endgültig mit ihm zu brechen. De Gaulle blieb hart. Der Premierminister mußte von amerikanischer Seite reihenweise Klagen über den französischen General zur Kenntnis nehmen, darunter auch Anschuldigungen des US-Geheimdienstes. Zweifellos würde die britische Unterstützung de Gaulles zu einer wachsenden Entfremdung der Regierungen in Washington und London führen. Gegen Ende Mai ließ Washington sogar telegrafisch anfragen, ob es nicht am besten sei, de Gaulle als Politiker vollkommen auszuschalten<sup>442</sup>.

Befragt nach Einzelheiten über die Veröffentlichung im *Daily Telegraph*, hat das Luftfahrtministerium verlauten lassen, über einen ungewöhnlichen Zwischenfall anlässlich des betreffenden Flugs von General de Gaulle am 21. April sei nichts bekannt<sup>443</sup>. Dem Autor ist es jedoch gelungen, den damaligen Piloten aufzufinden, und dieser hat eine Geschichte berichtet, die durchaus ungewöhnlich ist: an jenem Tag sollte de Gaulle nach Glasgow fliegen, um Angehörige der Freien Französischen Marine auszuzeichnen. In seiner Begleitung befanden sich der Oberbefehlshaber der französischen Marine, Admiral Auboyneau, ein britischer Verbindungsoffizier, Korvettenkapitän E. D. P. Pinks von der Royal Naval Volunteer Reserve, Hauptmann François Charles-Roux, de Gaulles Adjutant, sowie Kapitänleutnant William Bonaparte-Wyse, der Flaggleutnant des französischen Admirals. Normalerweise benutzte de Gaulle in Großbritannien niemals ein Flugzeug, Glasgow war aber so weit entfernt, daß man von seiten des Luftfahrtministeriums vorgeschlagen hatte, dieses Mal den Luftweg zu wählen<sup>444</sup>. Man stellte der Gruppe einen Wellington-Bomber, der für die 24. Staffel des Transportkommandos zur Beförderung von Passagieren eingerichtet worden war, zur Verfügung, und bestimmte Fliegerhauptmann Peter Loat, Träger des »Distinguished Flying Cross«, einer hohen britischen Auszeichnung, zum Piloten der Maschine. Er sollte Glasgows nächstgelegenen Flugplatz, damals Abbotsinch, anfliegen. Gegen 9 Uhr ließ Loat sich die Wetterlage durchsagen, und eine halbe Stunde

später erschienen die Sicherheitsbeamten, um die umgebaute Wellington Mark IA zu überprüfen. Normalerweise konnten Flugzeuge dieses Typs drei Besatzungsmitglieder und zehn Passagiere befördern. In Loats Verband verfügte man seinerzeit über fünf solcher Maschinen. Nach einer weiteren Viertelstunde traf General de Gaulle mit seiner Gruppe ein und wurde vom obersten Offizier der Staffel 24 begrüßt. Zehn Minuten darauf konnte man, mit Mae West und Fallschirmausrüstung versorgt, an Bord der Maschine gehen. Loat rollte zur Piste, wo er die beiden Triebwerke warmlaufen ließ, sie noch einmal überprüfte und die Flugkontrollen vorschriftsmäßig erledigte. Alles funktionierte einwandfrei, so daß der Kontrollturm um 10.05 Uhr die Erlaubnis erteilte, mit dem Start zu beginnen. Auf dem damaligen Flugplatz Hendon war die Startprozedur für Wellingtons ziemlich kompliziert. Es handelte sich um schwere Maschinen, für die man die relativ kurze Rollbahn ursprünglich nicht vorgesehen hatte, und zu allem Überfluß drohte am Ende der Piste ein Eisenbahndamm. Loat wollte sich am äußersten Ende der Rollbahn aufstellen und dort seine Bremsen so lange angezogen lassen, bis die Motoren mit Höchstleistung liefen. Dann hatte er vor, mittels der Höhensteuerung das Heck der Maschine zuerst abheben zu lassen, um in dieser »Flugposition« mit Höchstgeschwindigkeit die Piste entlangzurasen. Das Flugzeug hätte dadurch genügend Auftrieb gehabt, um noch rechtzeitig vor dem Eisenbahndamm den Boden verlassen zu können.

Wie geplant, hob das Heck der Wellington von der Piste ab, plötzlich jedoch stieß der Steuerknüppel in der Hand des Piloten nicht mehr auf Widerstand, und der hintere Teil der Maschine hatte wieder Kontakt mit dem Boden. Loat, froh darüber, den endgültigen Startlauf noch nicht begonnen zu haben, nahm sofort Gas weg. Er betätigte das Steuerinstrument noch einmal, aber die Höhenruder reagierten auch weiterhin nicht, wie er durch einen Blick aus dem Seitenfenster der Kanzel feststellen konnte. Das Übertragungssystem mußte ausgefallen sein. Der Pilot gab im Kontrollturm Bescheid, die Wellington sei nicht mehr flugfähig, und rollte zum Landefeld zurück, wo ein Oberstleutnant der Royal Air Force bereits auf ihn wartete. Fliegerhauptmann Loat berichtete, was vorgefallen war, und man bat General de Gaulle und seine Begleiter, das Flugzeug zu verlassen. Der Pilot kletterte gemeinsam mit dem Sergeanten seiner

Wartungseinheit und dem Oberstleutnant, der als Sicherheitsoffizier des Flugplatzes fungierte, in das Heck der Maschine, und man stellte fest, daß die Steuerübertragung an der Stelle, wo auf einer Platte die Leitwerkstangen durch Bolzen mit der eigentlichen Höhensteuerung verbunden waren, ausgefallen war. Aus der Beschaffenheit des Materialrisses schlossen sie, daß der oder die Attentäter eine nur langsam wirkende, aber äußerst kräftige Säure benutzt und dadurch die routinemäßige Wartungsinspektion, bei der auch das Höhenleitwerk geprüft worden war, getäuscht hätten.

Die Gruppe General de Gaulles wurde zu einem anderen Flugzeug gebracht, das Loat auf die Bitte des Oberstleutnants selbst ausgesucht hatte. Seine Wahl war auf ein Ausbildungsflugzeug, eine Hudson, gefallen. Um 11 Uhr trat man den Flug nach Glasgow an. Über den Zwischenfall wurden streng geheime Ermittlungen geführt, wozu auch der Pilot seine Angaben in schriftlicher Form beisteuern mußte. Man sandte Materialproben des beschädigten Mechanismus nach Farnborough, um sie dort von den Royal Air Engineers untersuchen zu lassen; Fliegerhauptmann Loat wurde anschließend bestätigt, es habe sich tatsächlich um einen Sabotagefall gehandelt, und man ließ ihm gegenüber durchblicken, auch für diesen Vorfall seien die Deutschen verantwortlich<sup>445</sup>. Leider ist es heute nicht mehr möglich, die Ergebnisse der von den Sicherheitsbehörden geleiteten Ermittlungen einzusehen – sie bleiben, wie üblich, geheim. General de Gaulle kehrte mit dem Zug aus Glasgow zurück und benutzte in Großbritannien nie wieder ein Flugzeug<sup>446</sup>.

Die Möglichkeit, es habe sich bei diesen Vorkommnissen – Bauchlandung, Leitwerkblockierung, Übertragungsdefekt, Sabotagesatz und Motorschaden – teilweise um Zwischenfälle gehandelt, die mit einem geplanten Verbrechen nichts zu tun hatten, läßt sich nicht vollkommen von der Hand weisen. Da sich in den betreffenden Flugzeugen aber Politiker befanden, die von verschiedener Seite angefeindet wurden, muß man sich nicht wundern, wenn durch die übertriebene Heimlichtuerei, mit der die britischen Behörden diese Vorfälle behandelten, Verdacht aufkam.

## VIII. Post Mortem

Der Absturz des polnischen Ministerpräsidenten in Gibraltar hinterließ eine Fülle von Geheimnissen.

Bei den Taucharbeiten vor der östlichen Küste der Kronkolonie waren die Froschmänner William Baileys gerade an die Wasseroberfläche getaucht, als man sie von einem Felsenest auf der spanischen Seite der neutralen Zone aus unter heftigen Maschinengewehrbeschuß nahm. Das Flugzeugwrack befand sich eindeutig auf britischem Gebiet. Auch dieser kleinere Zwischenfall ist bis heute ohne Erklärung geblieben<sup>447</sup>.

Wenn wir allerdings die Gesamtheit der ungeklärten Einzelheiten berücksichtigen, ist es uns unmöglich, ein plausibles Mosaik zusammenzusetzen und so jene schicksalhaften Minuten in der Nacht des 4. Juli zu rekonstruieren. Zuvor sollen aber noch verschiedene Theorien näher untersucht werden. Die Polen hatten Recht, als sie der Mae-West-Frage entscheidende Bedeutung zumaßen; Ende November 1943 berief die polnische Luftwaffe eine weitere Kommission und erteilte ihr die Aufgabe, über eine These zu befinden, die von den Briten gar nicht in Betracht gezogen war: die Annahme nämlich, der Pilot habe den Absturz durch einen Irrtum herbeigeführt. Wegen der großen Erfahrung Prchals im Umgang mit Liberators verwarf man diese Möglichkeit allerdings bald. Der Ausschuß befaßte sich noch einmal mit dem Geheimnis der Rettungsweste und kam zu dem Schluß, es könne »nicht ausgeschlossen werden, daß der Pilot seine Schwimmweste ganz mechanisch umgebunden hatte und sich dieser Tatsache gar nicht bewußt war«<sup>448</sup>. Die Aussage Oberleutnant Lubienskis vor dem Justizministerium versetzte aber auch dieser Theorie kurz darauf einen entscheidenden Schlag: »Prchal erklärt kategorisch, er hätte niemals eine Rettungsweste benutzt, und im entscheidenden Moment hätte seine Rettungsweste hinter dem Pilotensitz gehangen; und auch während seiner gesamten fünfzehnjährigen Fliegerlaufbahn hätte er sie nie getragen<sup>449</sup>.« Auch Gouverneur Mason-Macfarlane maß diesem Punkt einige Bedeutung bei. Er hatte den Piloten der Unglücksmaschine

lange gekannt, war mehrmals mit ihm geflogen und bewunderte die Geschicklichkeit des Tschechen sehr. Dennoch schrieb er im Juli 1945: »Es gab da eine außergewöhnliche Tatsache. Wie fast alle Flugzeugführer hatte der Pilot seine kleinen Eigenheiten und trug niemals, unter keinen Umständen, weder beim Start noch bei der Landung, seine Mae West. Er hatte seine Mae West über der Lehne seines Sitzes hängen, wo sie im Bedarfsfall immer erreichbar war.« Fliegerhauptmann Watson, ehemaliger Instrukteur und guter Freund Prchals, sagte gleichfalls eidlich aus, der Pilot habe niemals eine Rettungsweste getragen. (»Er hängte sie immer über die Lehne seines Sitzes. Ich kann andere Leute beibringen, die in der Lage sind, das zu bestätigen<sup>450</sup>.«) Der Einwand, Prchal habe seine Mae West rein »mechanisch« angelegt, braucht wohl nicht weiter erörtert zu werden.

In einer Hinsicht jedoch ging diese polnische Kommission mit den Ergebnissen des RAF-Ausschusses noch weniger konform: sie kam zu dem Schluß, in einem derart komplizierten Flugzeug wie dem Liberator könne man die Möglichkeit einer Sabotage nie ganz von der Hand weisen, »besonders nicht unter den Bedingungen gegenseitigen Vertrauens, die auf britischen Flugplätzen die Regel sind«.

Nicht nur in Gibraltar, sondern auch in Lyneham gab es zahlreiche Persönlichkeiten, die mit den Ergebnissen der RAF-Ermittlungen äußerst unzufrieden waren. Neben dem Militärgouverneur gehörte dazu auch der Oberbefehlshaber der in der Kronkolonie stationierten RAF-Einheiten, Geschwaderkommandeur Simpson – obwohl er den Report des Militärausschusses mit unterzeichnet hatte. Beide Männer neigten privat zu der Ansicht, der Unfall sei auf menschliches Versagen und nicht auf einen technischen Defekt zurückzuführen<sup>451</sup>. Mason-Macfarlane glaubte, der Pilot müsse damals einer Art geistigen Umnachtung anheimgefallen sein: »Obwohl Prchal ganz normal schien, als ich ihm kurz vor Besteigen der Maschine ›Goodbye‹ sagte, bin ich der Meinung, irgendeine geistige Verwirrung müsse ihn zum erstenmal seit Jahren veranlaßt haben, seine Mae West anzulegen. Ich glaube, diese geistige Verwirrung schwand, als er wirklich startete, trat jedoch sofort danach wieder auf; in der Dunkelheit verlor er den Horizont und steuerte das Flugzeug geradeswegs ins Meer, ohne bis zur letzten Sekunde zu erkennen, was er eigentlich tat; dann war

es aber zu spät, außer dem Abstellen der Triebwerke noch etwas zu unternehmen.«

Der Flugplatzkommandant, Oberst Bolland, trug eine ganz ähnliche Theorie vor. Er glaubte, Prchal hätte versucht, den Horizont mit eigenen Augen zu finden, und hätte, als er einen Blick auf seine Instrumente warf, die Steuersäule unbewußt einige Zentimeter nach vorn bewegt, wodurch es zum Absacken der Maschine kam, das alle auf dem Flugfeld versammelten Personen beobachtet hatten. Anschließend hätte der Pilot sein Versagen verschleiern müssen und so die Geschichte von der Höhenleitwerk-Blockierung erfunden<sup>452</sup>. Das Rätsel um die Mae West klären diese Theorien und Hypothesen allerdings nicht bzw. allzu unvollkommen.

Kehren wir zu den Nachtstunden des 4. Juli 1943, in denen sich die Tragödie abspielte, zurück und befassen wir uns mit neuen Augenzeugen-Beobachtungen, die dem Militärausschuß der Royal Air Force zur Zeit seiner Ermittlungen nicht bekannt waren. Douglas Martin, ein Funkoffizier der Special Operations Executive (einer britischen Sabotage- und Abwehrorganisation), befand sich am späten Abend des 3. Juli in seiner Funkstation, die ungefähr 120 m über dem Meeresspiegel in die Vorderseite des Felsens eingebaut war. Er hatte die Aufgabe, jede halbe Stunde die kurzen drahtlosen Botschaften von SOE-Agenten in Südfrankreich und Spanien zu empfangen. Unweit von ihm, ebenfalls in einer Felsenstation, befand sich J. F. Hughes, ein Kanonier der Royal Artillery, auf Posten. Um 23.05 Uhr nahm Martin den Kopfhörer ab und schaltete sein Funkgerät aus. Er ging auf die kleine, in den Felsen gehauene Terrasse der Mini-Funkstation, lehnte sich über das Geländer und warf einen Blick auf das Mittelmeer. Unvermittelt vernahm er das Geräusch von Flugzeugmotoren und beobachtete, als er sich nach Norden wandte, ungefähr 60 bis 90 m unter seinem Standort, wie der zum Absturz verurteilte Liberator hinter der Felsenecke, die Martins Sicht auf die Startpiste begrenzte, auftauchte. Die Maschine flog schnell, begann jedoch plötzlich an Höhe zu verlieren; der Funkoffizier konnte unter sich Positionslichter und sogar den Flugzeugschatten deutlich ausmachen.

Bevor Douglas Martin über die Kontroverse um das Ende General Sikorskis näher informiert war, bevor er die früheren Ausgaben dieses Buches gelesen hatte, äußerte er die folgenden Worte: »Es sackte nicht

unvermittelt ab, sondern ging allmählich immer tiefer, es fiel allerdings schneller, als es gestiegen war. *Aber ich bin ganz sicher, daß es im Moment, als es das Wasser erreichte, ausbalanciert war.* Es war kein Sturzflug, es war eine Rumpflandung. Es zog geradezu eine Furche auf dem Meer.« Nach längerem Nachdenken kam Martin zu der Überzeugung, die Maschine könne sich zu keinem Zeitpunkt höher als 15 bis 18 m befunden haben. Über den Aufprall bemerkte er: »Sie setzte ohne großes Plätschern, allem Anschein nach ganz ruhig auf dem Wasser auf und sank ziemlich langsam, wobei der auf mich zeigende Flügel zuerst unterging<sup>453</sup>.«

Douglas Martin rannte sofort wieder in seine Station, um den Flugplatz anzurufen. Kanonier Hughes, der von seinem günstigeren Platz aus den gesamten Start des Liberator hatte beobachten können, schilderte das Geschehen folgendermaßen: »Er hob am äußersten Ende der Rollbahn ab, aber nur wenige Meter, und ging geradeswegs ins Meer.« Der Aufprall war ihm vollkommen harmlos erschienen, und er hatte seinen Vorgesetzten von dem seiner Meinung nach unerheblichen Ereignis gar keinen Bericht erstattet (»als ich erfuhr, es gäbe nur einen Überlebenden, glaubte ich es nicht«, erzählte er weiter<sup>454</sup>). Douglas Martin allerdings hatte eine weitere Einzelheit bemerkt, die uns von größerer Tragweite scheint als seine Feststellung, das Flugzeug sei vor der Notwasserung ausbalanciert gewesen. Bevor er den Flugplatz anrief, kehrte er noch einmal an das Geländer seiner Terrasse zurück, um sich die Wasserungsposition des Liberator möglichst genau einzuprägen – sonst wäre sein Anruf nicht sehr sinnvoll gewesen. In diesem Augenblick bemerkte er, daß eine unförmige Gestalt aus dem Notausstieg der Pilotenkanzel kletterte. Die Maschine trieb immer noch auf dem Wasser, und zwar in einer Entfernung von rund 800 m. Die Gestalt ging fast bis zum Ende der Steuerbordtragfläche, und Martin konnte ihre Silhouette ganz deutlich ausmachen, da man inzwischen Suchscheinwerfer auf die Unglücksstelle gerichtet hatte. Zunächst waren nur schwächere Lichtkegel aufgetaucht, die höchstwahrscheinlich von den auf der Piste entlangfahrenden Kraftfahrzeugen herrührten. Die Figur erinnerte Martin an das Werbesymbol der Reifenfirma Michelin, und er konnte erraten, daß sie eine Mae West angelegt hatte. Endlich sank das Flugzeugwrack, und die Gestalt verschwand im allgemeinen Wirbel.

Im Winter 1943 war General Mason-Macfarlane zu einem kurzen Urlaub in London, wo er die Witwe des toten polnischen Ministerpräsidenten in ihrer Wohnung in Acton, an der Ecke der Gunnersbury Avenue, anrief und einen Termin für einen Kondolenzbesuch vereinbarte. Er berichtete Frau Sikorska, er habe seinerzeit in bezug auf den Liberator AL 523 ein ungutes Gefühl gehabt und den General gebeten, ein anderes Flugzeug, möglichst die Maschine, mit der Botschafter Maiski nach Gibraltar geflogen war, zu benutzen. Es sei ihm jedoch nicht gelungen, Sikorski seine Vorahnungen plausibel zu erklären, und deshalb habe der polnische Regierungschef keinen Grund gesehen, das Flugzeug zu wechseln. Auch der Witwe gegenüber ließ Mason-Macfarlane durchblicken, daß ihn die ganze Angelegenheit nach wie vor ziemlich beunruhige. Die Verletzungen des Piloten bezeichnete er als unerheblich. Während der Unterredung mit der Witwe des verunglückten Generals machte der Militärgouverneur von Gibraltar einen derart nervösen Eindruck, daß sie und auch die übrigen Anwesenden die Überzeugung gewannen, hinter der Affäre stecke weit mehr, als man bis jetzt wisse<sup>455</sup>. Frau Sikorska glaubt heute, der Tod ihres Gatten sei keineswegs durch einen Unfall herbeigeführt worden. Angeblich hat sie sich keine Meinung gebildet, wer bzw. welches Land für den Sabotageakt verantwortlich zeichne. Sie ist befremdet, daß der Pilot Edward Prchal, der einzige überlebende der Katastrophe, sich während seines langjährigen Aufenthaltes in England kein einziges Mal bei ihr meldete (Prchal erklärte dem Autor, seine Vorgesetzten hätten ihn instruiert, die Witwe nicht aufzusuchen). Nach dem Tod ihres Gatten hatte Mrs. Churchill ihr eine signierte Fotografie von Sir Winston gesandt, und wenige Wochen darauf bat man sie zu einem Essen in die Downing Street, an dem außer ihr nur die Gattin des Premierministers teilnahm. Die englische Bevölkerung zeigte sich über den Kummer der Witwe Sikorskis sehr gerührt – sie erinnert sich noch heute, daß zwei kleine jungen ihr in der Londoner Wohnung Blumen von ihren Müttern überbracht und sie aufgefordert hatten, wieder lachen zu lernen. Im Dezember 1944 schickte Churchill ihr ein Telegramm: »Ich denke oft an Ihren klugen und tapferen Gatten« – diese Worte waren allerdings, wie auch sein phrasenhafter Kondolenzbrief, eine reine Formalitätssache<sup>456</sup>. Als Winston Churchill sie 1945 einlud, ihm

bei der Siegesparade auf der Ehrentribüne Gesellschaft zu leisten, lehnte sie die Aufforderung ab, und der britische Regierungschef erklärte ihr später, er verstehe recht gut, weshalb die Polen nicht an den Siegesfeierlichkeiten teilnehmen könnten.

Das Angebot, den Rest ihres Lebens im Hampton Court Palace zu verbringen, wies Frau Sikorska ebenfalls zurück. Sie lebt heute in vornehmer Zurückgezogenheit im Süden Englands: »Es gibt keine Familie Sikorski mehr«, erklärt sie. »Den Verlust meines Mannes und meiner Tochter betrachte ich als Opfer für Polen.« Nur noch einmal, auf einer Cocktail-Party anlässlich der Eröffnung des »General Sikorski Historical Institute«, traf sie mit Winston Churchill zusammen, Im übrigen vermied sie es, dem britischen Premier wieder zu begegnen.

## 1

In der Aufzeichnung der bemerkenswerten Unterhaltung, die Rolf Hochhuth, der Autor des vieldiskutierten Stücks *Soldaten* über General Sikorski und Winston Churchill, mit der Witwe des Generals führte, gibt es eine außerordentlich interessante Passage, wo Sikorskis Schlüsselstellung für das polnische Problem deutlich gemacht wird. Demnach hat Frau Sikorska häufig betont, ihr Mann sei nicht so sehr Politiker als vielmehr Soldat und Mensch gewesen, und der britische Premier schätzte ihn persönlich in hohem Maße, während er den Polen und ihren Problemen ziemlich gleichgültig gegenüberstand. Als Sikorski gestorben war, fühlte Churchill sich von der Verpflichtung, den Polen weiterhin intensiv zu helfen, entbunden und war nun auch bereit, mit Stalin zu verhandeln und den Sowjets hinsichtlich ihrer Gebietsforderungen offizielle Zugeständnisse zu machen, ohne die Polen vorher überhaupt zu konsultieren<sup>457</sup>.

Der Tod General Sikorskis bedeutete einen Wendepunkt in den polnisch-britischen Beziehungen. Die Engländer dachten gar nicht daran, dem neuen polnischen Ministerpräsidenten Mikolajczyk das Recht einzuräumen, die Große Allianz durch eigene politische Stellungnahmen zu gefährden oder Projekte der Alliierten, die für ihre Beziehungen zu den Sowjets wichtig waren, mitzubestimmen. Nur noch um die polnischen

Belange durfte er sich kümmern.

Als Anthony Eden im Oktober 1943 zur Außenministerkonferenz nach Moskau abreiste, teilte er dem neuen polnischen Regierungschef mit, es bestünde keinerlei Aussicht auf Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen den Polen und den Sowjets, wenn die Exilregierung in London nicht bereit wäre, die von den Sowjets geforderten Ostgebiete abzutreten, und man könnte nicht einmal garantieren, daß die UdSSR sich dann mit der Errichtung einer neuen Verwaltung im befreiten Restpolen durch die polnische Regierung selbst einverstanden erklären würde. Mikolajczyk war »vollkommen platt, hören zu müssen, daß Eden diese Erwägungen von sich gab, als handle es sich bereits um eine Routinesache, nicht um eine Verächtlichmachung der Polen«. Er stellte klar, daß er den britischen Außenminister in keiner Weise zu einer Erörterung des Problems der polnischen Nachkriegsgrenzen autorisieren wolle<sup>458</sup>. Wenige Monate zuvor, im August 1943, waren Eden und Churchill allerdings schon übereingekommen, sämtliche polnischen Territorien, die sich östlich der Curzon-Linie befanden, den Sowjets zu opfern, obgleich sie sehr wohl wußten, damit gegen die Grundprinzipien der oft und mit großem Nachdruck zitierten Atlantik-Charta aus dem Jahre 1941 zu verstoßen. Auf der Konferenz von Teheran, die Ende November 1943 stattfand, unterstützte der britische Premier Stalin auch offiziell in seinen Gebietsforderungen, und seit diesem Zeitpunkt wußte der Sowjetdiktator definitiv, daß alle polnischen Territorien östlich der Curzon-Linie (deren genauer Verlauf den britischen Konferenzteilnehmern anscheinend nicht bekannt war) an die UdSSR abgetreten werden würden. Polen war bei der Konferenz nicht vertreten<sup>459</sup>.

Wie die polnische Regierung in London schon seit geraumer Zeit befürchtet hatte, gründeten die Sowjets im Sommer 1944 in Polen, das inzwischen teilweise von der Roten Armee besetzt war, ein Nationales Befreiungskomitee<sup>460</sup>. Ein polnischer Kommunist saß dem Komitee unter einem Decknamen vor. Die Exilregierung, die an vielen Fronten konsequent an der Seite der Alliierten gekämpft hatte und der es bereits Ende 1939 gelungen war, eine schlagkräftige Untergrundarmee in der okkupierten Heimat aufzustellen, bezeichnete das Komitee als eine »illegale und selbsternannte Institution«, während die Sowjets von ihm als von der

einzig rechtmäßigen Autorität in Polen sprachen. Im August 1944 erhoben sich 40.000 Soldaten der Untergrundarmee in Warschau gegen ihre deutschen Unterdrücker, entschlossen, die Stadt zurückzuerobern und eine westlich orientierte Regierung einzusetzen, bevor die Rote Armee die polnische Hauptstadt überrannt hatte. Die russischen Truppen jedoch warteten mit dem entscheidenden Schlag, bis die Untergrundarmee fast völlig aufgerieben war. Während die Deutschen noch behaupteten, eine weitere russische Panzerabteilung vernichtet zu haben, sickerten allmählich Nachrichten über den wahren Stand der Dinge außerhalb Warschaus durch. Verlässliche Quellen setzten die Briten ebenfalls davon in Kenntnis, daß sowjetische Truppen begonnen hätten, die polnische Untergrundarmee zu entwaffnen, die von ihr eingesetzten Oberhäupter der Zivilverwaltung zu arretieren und auch vor Erschießungen nicht haltzumachen. Als die Polen in London ihre Sorge und ihren Protest gegen ein solches Vorgehen aussprachen, erhielten sie von Anthony Eden lediglich die Antwort, man könne noch nicht mit Sicherheit behaupten, den Sowjets fehle es an gutem Willen. Eine Woche später trafen die Amerikaner Vorbereitungen, die bedrohte Untergrundarmee in Warschau durch Fallschirmabwürfe zu versorgen, die Russen weigerten sich jedoch, den US-Flugzeugen ihre Flugplätze zur Verfügung zu stellen, und man war gezwungen, das Hilfsprojekt fallenzulassen<sup>461</sup>. Erst im Laufe der letzten Augustwochen merkten Eden und Churchill, wie rücksichtslos und kaltblütig Stalin vorging – die anschließend ausgesprochenen Appelle und Drohungen der Angloamerikaner nützten aber nichts mehr, die polnische Sache war definitiv verloren. In den ersten Oktobertagen mußte sich der polnische General, der den Aufstand kommandierte, ergeben, und mit der anschließenden Vernichtung der Untergrundarmee schwanden auch die letzten Möglichkeiten militärischer Einflußnahme, die Ministerpräsident Mikolajczyk noch in Polen hatte. General Sosnkowski, der letzte Nachfolger Sikorskis im Amt des Oberbefehlshabers\*, warf dem Oberkommando der Alliierten offen vor, die Warschauer Polen nicht genügend unterstützt zu haben. Seine antisowjetische Einstellung war inzwischen

---

\* Vorher hatte General Kukiel das Amt des polnischen Oberbefehlshabers interimistisch verwaltet.

unbequemer geworden denn je, und Winston Churchill sorgte gemeinsam mit Eden dafür, daß er sobald wie möglich seines Postens enthoben wurde. Als sie sich einige Tage später, gefolgt von einem besorgten Mikolajczyk und zwei polnischen Ministern, nach Moskau begaben, präsentierten sie dort den Kopf Sosnkowskis gewissermaßen als Gastgeschenk . . .

In der sowjetischen Metropole informierte der britische Premier Mikolajczyk zum erstenmal ganz offiziell, er unterstütze die russischen Gebietsansprüche auf alle polnischen Territorien östlich der Curzon-Linie. Churchill hatte damit Stalin formell zugestanden, was Hitler und Ribbentrop dem Sowjetdiktator im September 1939 lediglich versprochen hatten! Winston Churchill warnte den polnischen Ministerpräsidenten davor, sich den russischen Forderungen auch weiterhin zu widersetzen: ein »beträchtlicher Umschwung« in Großbritanniens Haltung zur polnischen Regierung in London wäre dann die unvermeidliche Folge. Die Zeit sei vorbei, so fügte er hinzu, da sich die Londoner Polen den Luxus leisten konnten, ihre patriotischen Gefühle zu kultivieren – die Großmächte seien nicht länger gewillt, sich, wie Churchill es ausdrückte, in das »innenpolitische Gezänk der Polen« hineinziehen zu lassen. Für Mikolajczyks berechtigten Einwand, man streite sich nicht mit den eigenen Landsleuten, sondern allein mit den Sowjets, hatte er taube Ohren. Der britische Premier fuhr fort: wenn Mikolajczyk sich der von Stalin beanspruchten Curzon-Linie widersetze, würde Großbritannien ihn fallenlassen. Laut amtlicher Geschichtsschreibung (*British Foreign Policy in the Second World War*) riet man dem polnischen Regierungschef, die neue Grenzziehung zu akzeptieren, um sich und seinen Mitarbeitern so die Möglichkeit zu sichern, beim Neuaufbau Polens zu helfen, »anstatt beiseite geschoben und vielleicht sogar ›liquidiert‹ zu werden«<sup>462</sup>. Schweren Herzens leistete Mikolajczyk am 23. November 1944 den unvermeidlich gewordenen Verzicht. Von diesem Zeitpunkt an gaben die Regierungen der USA und Großbritanniens die Londoner Polen so schnell auf, wie es die öffentliche Meinung nur zuließ. Eden und Churchill avisierten Mikolajczyk, man gedenke den Polen die bisherigen Privilegien, die das Resultat »persönlichen Vertrauens« zwischen den Briten und Sikorski gewesen seien, in Zukunft nicht mehr einzuräumen. Das wichtigste dieser Vorrechte bestand in der Möglichkeit, mittels eines eigenen Geheimcodes die Verbindung zur

polnischen Untergrundbewegung aufrechtzuerhalten. Hätten die Engländer diese Kommunikation nicht unterbunden, wären sie nicht sicher gewesen, daß die Londoner Polen ihre Mittelsmänner in der besetzten Heimat nicht auch weiterhin zur Verteidigung der Unabhängigkeit des Landes gegen die Sowjets auffordern. Relativ kurze Zeit vorher hatte die Regierung Seiner Majestät Mikolajczyk kühl wissen lassen, im Jahre 1939 habe man Polens *Unabhängigkeit*, nicht ab er seine *Grenzen* garantiert<sup>463</sup>. Dies war ein bemerkenswertes Zeugnis für den Zynismus Winston Churchills, wenn man an den Wortlaut der Atlantik-Charta denkt, auf der Großbritanniens Allianz mit den Vereinigten Staaten beruhte und die ehemals Sikorskis Glauben an die Integrität der britischen Absichten gegenüber Polen begründete!

Während einer Unterhausdebatte zum Thema Polen unterlief dem britischen Premier am 15. Dezember ein vielsagender Lapsus: Er konzedierte, territoriale Veränderungen könnten normalerweise erst bei einer Friedenskonferenz beschlossen werden, Veränderungen nach »gegenseitiger Übereinkunft« bildeten jedoch eine Ausnahme. Somit erfuhr die Öffentlichkeit zum erstenmal – wenn auch nur andeutungsweise –, daß Großbritannien sich mit der Absicht trug, gegen die Prinzipien der Atlantik-Charta zu verstoßen, und besonders in den USA wurden in diplomatischen Zirkeln Unruhe und Vermutungen laut. Anthony Eden versuchte, die, wie er sich ausdrückte, »Fehlangabe« zu korrigieren, es half aber nichts. Von jenem Tage an war man überall der Überzeugung, daß die Großmächte geheime Vereinbarungen treffen und die kleineren Länder dabei unter sich aufteilen würden<sup>464</sup>.

Und das sollte auch wirklich geschehen. Im Jahre 1945 war Polen, für dessen Freiheit man in den Krieg eingetreten war, weder in Jalta noch in Potsdam vertreten. Auf der Konferenz von Potsdam erledigte Churchill gemeinsam mit Stalin die letzten Formalitäten, um die widerspenstige polnische Regierung in London offiziell und endgültig auszuschalten. Als Stalin am 18. Juli 1945 dem britischen Premierminister vorwarf, Polens früheren Machthabern, die den Alliierten so große Schwierigkeiten bereitet hätten, Unterschlupf zu gewähren, beeilte sich Churchill zu versichern, die polnische Regierung in London sei im offiziellen diplomatischen Sinn »liquidiert« worden: »Es ist aber nicht möglich, ihre einzelnen Mitglieder

daran zu hindern, weiterzuleben und mit den Leuten zu sprechen<sup>465</sup>.« Auch formell entzogen die Briten der polnischen Exilregierung nun ihre Anerkennung und erkannten die von Kommunisten beherrschte Regierung in Warschau an. So wurde der Prozeß, der nach dem Tod Sikorskis in Gibraltar eingesetzt hatte, zu einem ganz logischen Ende gebracht.

## 2

In seinen Schlußfolgerungen hatte der militärische Untersuchungsausschuß der Royal Air Force befunden, bei dem Absturz von General Sikorski sei keine Sabotage im Spiel gewesen. Der Oberbefehlshaber des Küstenkommandos hatte dieses Ergebnis gutgeheißen und bekräftigt, als er zustimmte, »es scheine kein Grund vorzuliegen, irgendwelche faulen Machenschaften zu vermuten«. Wir müssen den Leser allerdings immer wieder daran erinnern, daß das Ergebnis der Kommission ausschließlich auf der Aussage des Piloten, Fliegerhauptmann Prchals, basierte – er hatte am 8. Juli 1943 angegeben, das Höhenleitwerk des Flugzeugs sei blockiert gewesen. Gegen diese Aussage sprach eine Fülle von direktem und indirektem Beweismaterial, das aus verschiedenen anderen Quellen stammte. Bemerkenswert ist jedoch vor allem, daß wir auch aus den späteren Erklärungen des Piloten die Überzeugung gewannen, seinen Angaben vor dem Untersuchungsausschuß keinen Glauben schenken zu brauchen. Bevor wir darangehen, das Gegenmaterial näher zu untersuchen, soll an die mahnende Lektion erinnert werden, die John Sparrow, ein bekannter britischer Rechtswissenschaftler, an die Kritiker eines anderen offiziellen Untersuchungsausschusses, nämlich der Warren-Kommission über die Ermordung Präsident Kennedys, gerichtet hat:

»Die Hauptschwäche dieser Kritiker besteht darin, daß sie, wenn es darum geht, das Beweismaterial zu beurteilen, gegen eine Reihe von Grundwahrheiten verstoßen, die zum allgemeinsten juristischen Wissen gehören.

1. Jeder Jurist weiß, daß keine Aussage unverlässlicher ist als die eines Zeugen, der sich einem plötzlichen und unerwarteten Ereignis gegenüber sah: ein Dutzend zuverlässiger Beobachter

wird ein Dutzend voneinander abweichender Versionen über das Geschehen liefern.

2. Jeder Jurist weiß, daß ein Zeuge, der beispielsweise wegen der Identifizierung eines Verdächtigen vorgeladen wurde, über einzelne Items Unzutreffendes aussagt, über andere, vielleicht auch über das Wichtigste, aber durchaus richtige Angaben machen kann.

3. Jeder Jurist weiß, daß zuverlässige und ehrliche Zeugen einander widersprechen können – und zwar besonders, wenn es um Fragen geht, die ihre eigenen Motive und Ansichten oder die der anderen betreffen –, ohne daß sie dadurch an Glaubwürdigkeit verlieren würden.

4. Jeder Jurist weiß, daß ein sensationeller Fall wie die Ermordung einer öffentlichen Persönlichkeit es mit sich bringt, daß reihenweise Leute mit unmöglichen Geschichten auftauchen – manchmal reine Erfindungen, manchmal Phantasien, von denen sie sich selbst eingeredet haben, sie seien wahr.

5. Außerdem können jedem Menschen, selbst einem ausgebildeten Beamten, bei seiner Arbeit und auch bei seiner Schilderung, wie er diese Arbeit ausführte, Fehler unterlaufen. Jeder Jurist weiß aber, daß solche Irrtümer nicht die gesamte Zeugenaussage, in denen sie enthalten sind, entkräften, und noch weniger braucht man deswegen die Ehrlichkeit des Zeugen an sich zu bezweifeln.

6. Schließlich weiß jeder Jurist, daß in einem großen und komplizierten Fall am Ende eines Verhandlungstages immer ein Rest unbeweisbarer, unerklärlicher Wirklichkeit übrigbleibt. Man kann eine Hypothese nicht umstoßen, indem man zeigt, daß die Wahrscheinlichkeit gegen einige Ereignisse spricht, die sie voraussetzt: viele Dinge, die passieren, sind aller Statistik nach ungläubwürdig, sie passieren aber trotzdem.

Ein Untersuchungsausschuß soll sich um die Entscheidung bemühen, was trotz möglicher Eventualitäten *tatsächlich passierte* – darin besteht seine Aufgabe<sup>466</sup>.«

Auch wenn wir uns John Sparrows warnender Bemerkungen bewußt sind, können wir uns der Einsicht, Prchal habe vor dem RAF-Ausschuß in Gibraltar und später in Lyneham bewußt falsch ausgesagt, nicht entziehen.

Nach Verlassen des Hospitals kehrte der Pilot nach England zurück und nahm seine Tätigkeit in der Staffel Nr. 511 des Transport Command wieder auf. Bis Kriegsende fungierte er weiter als Flugzeugpilot. Auf seinen Flügen nach Indien und anderen entfernten Ländern machte er öfters Zwischenstation in Gibraltar und begrüßte dort seine alten Freunde.

Allmählich kehrte seine frühere Sicherheit zurück, und er gab die Aura des Schweigens auf, wenn der tragische Unglücksfall zur Sprache kam. Eines Abends befand er sich in Gesellschaft mehrerer Kollegen in der Offiziersmesse der RAF-Station Lyneham und wurde von einem anderen Piloten nach dem eigentlichen Kern des ganzen Nachrichtenrummels, den man um die Ursache des Unfalls veranstaltet hätte, gefragt. Prchal antwortete nach einem Augenblick des Schweigens, die Wahrheit sei, daß der Liberator nach dem Abheben von der Piste der Steuersäule nur noch ganz »schleifig« gefolgt sei und begonnen habe, abzusacken. Natürlich war das schon etwas ganz anderes als die oft zitierte Blockierung des Höhenleitwerks . . . Prchal beschuldigte den toten Kopiloten, Major Herring: »Er muß die Startklappen falsch ausgestellt haben, anstatt das Fahrwerk einzuziehen.« Ein Fliegerhauptmann fragte ihn, warum um Himmels willen er der offiziellen Untersuchungskommission diese Geschichte nicht erzählt hätte, worauf Prchal erwiderte, er habe den toten Herring, der keine Aussage mehr machen konnte, nicht anklagen wollen, für den Absturz der Unglücksmaschine verantwortlich zu sein<sup>467</sup>. Herrings früheren Kameraden gegenüber hatte er solche Bedenken allerdings nicht gehabt. Prchal äußerte diese Version noch vor anderen Offizieren, und sicher ist sie auch dem kommandierenden Offizier der Gruppe 44 vom Transport Command zu Ohren gekommen: er war nämlich ebenfalls der Ansicht, Herrings Manipulationen am falschen Hebel hätten zu dem Absturz geführt<sup>468</sup>. Wir werden bald auf diese Theorie zurückkommen.

Edward Prchal heiratete Dorothy Sperkova, eine Journalistin, und kehrte mit seiner Frau nach Prag zurück, als der Krieg zu Ende war. In den drei Jahren vor der kommunistischen Machtergreifung gehörte er zu den ehemaligen Offizieren der RAF, die das staatliche tschechoslowakische Luftfahrtunternehmen wieder aufbauten. Nach dem Umsturz waren besonders diese RAF-Offiziere wachsenden Verfolgungen ausgesetzt, einige von ihnen flohen sofort in den Westen und liegen buchstäblich alles zurück. Die meisten zogen nach London, ein paar traten sogar wieder in die Air Force ein. Prchal blieb in der Tschechoslowakei, wußte er doch sehr gut, daß auch die Kommunisten qualifizierte Piloten für ihre Luftfahrtgesellschaft brauchten.

Bald setzte die Legende um Prchals »Tod« ein. Im Winter des Jahres

1948 stürzte eine Dakota der tschechischen Luftlinie über den Bergen bei Athen ab, und alle Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Aus den Zeitungen erfuhren Prchals frühere Kollegen die traurige Nachricht, der Pilot der Maschine, Edward Prchal, habe sich ebenfalls unter den Opfern befunden. Es verhielt sich aber ganz und gar nicht so – ein Freund des Tschechen hatte das Flugzeug geführt. Bis zum heutigen Tag weiß Prchal nicht, aus welchem Grund es zu dieser Falschmeldung kam. Er blieb solange in der Tschechoslowakei, bis er seinen persönlichen Besitz in Sicherheit gebracht hatte, und floh dann zusammen mit seiner Frau in einer entführten Dakota zum RAF-Stützpunkt Maston in der Grafschaft Kent<sup>469</sup>. Am 28. Juni 1952 sendete Radio Freies Europa ein Interview mit Prchal, in dem der Tscheche einen außergewöhnlichen Vorfall schilderte, der sich kurz vor seiner Flucht aus Prag ereignet hatte: »Einige Jahre lang ließ man mich in Frieden, 1948 aber begannen die Belästigungen. Ein Agent des Sicherheitsdienstes, der sich Dr. Brom nannte, wollte, daß ich bezeugte, der britische Nachrichtendienst sei für die ›Sabotage‹ an Sikorskis Flugzeug verantwortlich. Die Angelegenheit erreichte 1949 während des Warschauer Prozesses gegen Doboszinski ihren Höhepunkt – nie zuvor in meinem Leben hatte ich von der Existenz dieses Mannes gewußt. Er wurde für schuldig befunden, gegen Sikorski konspiriert zu haben. Ich hatte Angst, bald ebenfalls das Opfer einer politischen Intrige zu werden, aber es gelang mir glücklicherweise, in den Westen zu entkommen<sup>470</sup>.«

Ein Jahr darauf schilderte Prchal das Warschauer Verfahren, das in ihm den endgültigen Entschluß zur Flucht hatte reifen lassen, in einem Interview mit dem *Dziennik Polski* etwas detaillierter: »Am 18. Juni [1949] wurde in Warschau der Prozeß gegen einen gewissen Adam Doboszinski eröffnet; die Kommunisten beschuldigten ihn der Spionage für die Westmächte. Offensichtlich unter Druck stehend, gab er zu, für die Sabotage am Flugzeug, in dem General Sikorski den Tod fand, verantwortlich gewesen zu sein. Doboszinski wurde zum Tode verurteilt. Dies ließ mich ahnen, daß ich als nächster an der Reihe sein könnte<sup>471</sup>.« Seltsamerweise wird in den wörtlichen Verhandlungsprotokollen dieses Verfahrens, einem 587 Seiten starken, veröffentlichten Konvolut (*Proces Adam Doboszinski*, Warschau 1949), lediglich ein Hinweis des Anklagevertreters auf den

sechsten Jahrestag von Sikorskis Tod, nirgends aber das Flugzeugunglück in Gibraltar erwähnt. Prchals Gedächtnis muß ihn hier im Stich gelassen haben.

Im April 1962 wiederholte Radio Freies Europa die Sendung des Interviews mit dem Piloten der Todesmaschine von 1943 – diesmal wurde vorher allerdings angesagt, Prchal habe seine Erklärungen 1952, »drei Jahre vor seinem Tod«, abgegeben<sup>472</sup>. So wurde die Todeslegende wieder hervorgeholt. Bis vor kurzem ging überall in polnischen Emigrantenkreisen Westeuropas das Gerücht um, Prchal wäre in Chicago bei einer Messerstecherei ums Leben gekommen. »Was Sie hier sehen«, erklärte er im Winter 1968 einem Londoner Fernsehpublikum, »ist mein Astralleib.« Glücklicherweise befindet sich der Pilot noch am Leben. Er lebt mit seiner Frau in Kalifornien, wo er am San José State College eine Stelle als Bibliotheksassistent bekleidet. Mit Journalisten unterhält sich der inzwischen Achtundfünfzigjährige ganz offen über das Sikorski-Unglück – sie dürfen nur keine Kenntnis von den offiziellen Akten haben und keinesfalls Fragen stellen, wie sie in diesem Buch erhoben werden. »Drei Tage lang war ich ohne Bewußtsein und fürchtete dann, sterben zu müssen«, erzählte er Reportern des Londoner *Sunday Telegraph*, die ihn 1967 aufgestöbert hatten. »Die Untersuchungskommission der RAF ging absolut solide und gründlich vor. Und nachdem ich mich von meinen Verletzungen erholt hatte, flog ich bis Kriegsende weiterhin VIP-Passagiere<sup>473</sup>.« Dem *Sunday Express* erklärte er, eine absichtliche Blockierung des Höhenleitwerks sei wohl die unwahrscheinlichste Möglichkeit, Sabotage an einem Flugzeug zu üben: »Man kann Explosivstoffe und Bomben mit Zeit- oder Magnetzündung benutzen, der Versuch, das Höhenruder zu blockieren, steht aber außer Diskussion<sup>474</sup>.« In seinem früheren Interview mit dem *Dziennik Polski* hatte Prchal übrigens nicht mehr behauptet, in einer Höhe von 45 m einen Sinkflug begonnen und anschließend entdeckt zu haben, daß er die Steuersäule wegen einer Blockierung nicht mehr zurückziehen konnte, jetzt sprach er vielmehr davon, »ungefähr 50 m Höhe« erreicht zu haben. »Als ich das Höhenruder getrimmt hatte, fühlte ich ein plötzliches Schütteln und stellte fest, daß die Steuerung vollkommen verklemmt war. Ich rief einen Befehl, und der Ingenieur sprang zum Leitwerk-Feststellhebel, nur um herauszufinden,

daß er nicht angezogen war Das Flugzeug begann sofort abzusacken<sup>475</sup>.«

Diese neue und spannende Version über den Unfall hätte den Untersuchungsausschuß sicher außerordentlich interessiert, wenn Prchal sie zehn Jahre vorher geäußert hätte. Ebenfalls von Interesse sind Prchals Reaktionen auf die verschiedenen Theorien, die man bisher über die wirkliche Ursache der damaligen Katastrophe vorgeschlagen hat. Wäre es nicht, wie der Pilot heute sagt, ganz einfach für ihn, nach all den Jahren zuzugeben, Oberst Bollands Version über das Unglück beispielsweise sei zutreffend, der Absturz sei also auf menschliches Versagen zurückzuführen? Der Pilot hätte den Horizont aus der Sicht verloren? Und wäre dies nicht eine perfekte Antwort auf die, wie er wörtlich sagt, »Verleumdung des Jahrhunderts«, also die Vermutung, er hätte den Unfall absichtlich in Szene gesetzt, um General Sikorski umzubringen? Aber schließlich müsse es doch Eindruck machen, daß er auch unter diesen Umständen an seiner ursprünglichen Angabe von einer Blockierung des Höhenleitwerks festhalte<sup>476</sup>!

Eine solche Argumentation ist wohl allzu schlicht, und es wäre, besonders da es um Prchal geht, gefährlich, weitere Schlußfolgerungen aus ihr abzuleiten – wissen wir doch aus mehr als einer Quelle, daß er privat bereits zugegeben hat, in seiner ursprünglichen Version nicht bei der Wahrheit geblieben zu sein . . . Wenn der Pilot überdies offen eingestehen würde, im Jahre 1943 den militärischen Untersuchungsausschuß in die Irre geführt zu haben, wäre niemand mehr bereit, eine Ersatzversion Prchals, und sei es auch eine noch so plausible Erklärung, zu akzeptieren.

Eines steht nach allem fest: Vor der Untersuchungskommission der Royal Air Force hatte der Pilot der Unglücksmaschine – möglicherweise ganz einfach aus gesundheitlichen Gründen – keine zutreffende Schilderung der tatsächlichen Geschehnisse gegeben. Auch wenn wir uns John Sparrows warnende Bemerkungen weiterhin vor Augen halten, können wir guten Gewissens annehmen, daß der Führer eines abgestürzten Flugzeugs, der einzige Überlebende der Katastrophe, vielleicht der allerletzte Zeuge ist, von dem man eine zusammenhängende und stichhaltige Aussage erwarten kann. Ärzte haben die Ansicht geäußert, Prchal könne außer seinen körperlichen Verletzungen infolge der Erschütterung auch einen zeitweiligen, rückwirkenden Gedächtnisverlust erlitten haben, der unge-

fähr eine Minute vor dem Aufprall eingesetzt hätte. Mit anderen Worten: was Prchal (vor dem militärischen Untersuchungsausschuß und eventuell auch bei seinen späteren Äußerungen) eine zutreffende Schilderung der Sekunden vor dem Unfall schien, war in Wirklichkeit eine unbewußte Rationalisierung der oft geübten Griffe, von denen er wußte, man müsse sie in einem solchen Notfall ausführen<sup>477</sup>.

Dafür, daß Prchal den Absturz selbst inszeniert hatte, bestehen keine positiven Anhaltspunkte; die Möglichkeit, jemand anders könne das Unglück durch irgendwelche Machenschaften verursacht haben, liegt allerdings auf der Hand. Der von einigen Leuten geäußerte Einwand, es müsse sich um einen außerordentlich ungeschickten Attentäter gehandelt haben, da der Sabotagesatz so kurz nach dem Start funktionierte und die Maschine nur 630 m vom Ufer entfernt vor den Augen aller Zuschauer in das Meer stürzte, reicht jedenfalls nicht aus, diese Theorie zu entkräften. Sicher bestanden auf den ersten Blick durchaus Rettungsaussichten für die Verunglückten, andererseits war aber nur allzugut bekannt, daß notwassernde Liberators geradezu Mausefallen für ihre Insassen bildeten; außerdem hatte der Untersuchungsausschuß festgestellt, »bei der gegenwärtigen Organisation könne man das in Bereitschaft stehende Schnellboot erst mindestens 15 Minuten nach dem Absturz eines Flugzeugs am östlichen Ende der Piste erwarten«<sup>478</sup>.

Für einen Bombenleger handelt es sich nur dann um perfekte Sabotage, wenn »sein« Flugzeug spurlos mitten über dem Atlantik verschwindet. Jedes Land aber, das eine im Lichte der Öffentlichkeit stehende Persönlichkeit wie General Sikorski beseitigen wollte – und noch dazu im Laufe des Kriegsjahrs 1943 –, hätte sich bemüht, den Tod als Unfall erscheinen zu lassen und alle Beweise für eine Sabotage unmöglich zu machen. Diesem Argument wird man noch mehr Beachtung schenken, wenn man die näheren Umstände der früheren Vorfälle kennt, durch die das Leben des polnischen Ministerpräsidenten gefährdet wurde. Es ist jedenfalls wirklich absurd, auf Grund der Ermittlungsergebnisse von vornherein einen Sabotageakt auszuschließen.

Deutsche Propagandaorgane beschuldigten sofort den britischen Geheimdienst, für den Tod des Generals verantwortlich zu sein, und bezeichneten Sikorski als das »letzte Opfer von Katyn«. Weiter oben haben

wir einige der besonders gewagten deutschen Behauptungen näher untersucht. Stalin seinerseits war geradezu glücklich, seine Alliierten nun auch einmal verdächtigen zu können: im Jahre 1944 erteilte er dem Stellvertreter Titos privat die Warnung, sich vor der Hilfe des britischen Geheimdienstes in acht zu nehmen, wenn es um das Leben des Marschalls ginge. Der Sowjetdiktator fügte hinzu, er sei der Meinung, die Briten hätten Sikorski schon vor dem Start im Liberator getötet und das Flugzeug dann »abgeschossen«. Keine Zeugen, keine Beweise ...<sup>479</sup> Warum es notwendig gewesen sein sollte, den polnischen Regierungschef vor dem Absturz zu erschießen, wird nicht erklärt. Und wenn Edward Prchal den Eindruck gehabt hätte, seine Maschine sei »abgeschossen« worden – und das wäre ihm doch wohl kaum entgangen! –, würde er es sicher dem Untersuchungsausschuß, dem Autor oder anderen Personen mitgeteilt haben. Um es kurz zu sagen: es liegen keinerlei Anzeichen vor, daß Stalin nähere Einzelheiten über das Unglück wußte als das deutsche Außenministerium, als es kaum zwei Stunden nach Eintreffen der Nachricht vom Tod Sikorskis eine ganz ähnliche Anschuldigung in den Äther ausstrahlen ließ. Übrigens nannte keine Londoner Zeitung Stalin den »russischen Alliierten Hitlers«, weil er ohne alle Beweise ein derartiges Gerücht in die Welt gesetzt hatte . . .

Viele Polen neigen heute zu der Ansicht, die Sowjets selbst hätten den Sikorski-Unfall in Szene gesetzt – hatte nicht die Maschine von Botschafter Maiski während einiger Stunden vor dem Unglück ganz nahe beim Liberator AL 523 gestanden? In Warschau dagegen wurde nach dem Krieg sogar Mikolajczyk beschuldigt, die »moralische Verantwortung« für den Mord zu tragen; durch diese Infamie wollte man die wenigen nichtkommunistischen Mitglieder der neuen Regierungskoalition in den Augen der polnischen Bevölkerung diskreditieren. Ein polnischer kommunistischer Autor, Jerzy Klimkowski, brachte in einem Buch gefälschtes Beweismaterial bei, wonach General Anders und einer seiner Offiziere, der britische Colonel Hulls, das Unglück herbeigeführt hätten. Erst kürzlich erklärte der deutsche Dramatiker Rolf Hochhuth, den Beweis erbringen zu können, Sikorski sei vom Secret Service umgebracht worden. Angeblich erhielt Hochhuth den entsprechenden Beweis im Jahre 1963 von einem früheren Angehörigen des britischen Geheimdienstes. Die betref-

fende eidliche Aussage ist auf Hochhuths Veranlassung hin im Safe einer Schweizer Bank deponiert worden, um die Identität des noch lebenden Informanten geheimzuhalten.

### 3

Von allen bisher erhobenen Beschuldigungen – gegen die Briten, die Deutschen, die Sowjets und gegen die Sikorski feindlich gesonnenen Fraktionen in den polnischen Reihen selbst – sind die Anklagen gegen Großbritannien am meisten einleuchtend. Wenn man die klassischen Regeln zur Lösung eines Kapitalverbrechens befolgt, muß zunächst bewiesen werden, daß das Verbrechen überhaupt begangen wurde und daß die angeklagte Person außer dem Motiv auch eine Gelegenheit zur Ausführung der Tat hatte. Es gibt keinen positiven Beweis, daß der Liberator AL 523 einem der üblichen Sabotageanschläge zum Opfer fiel – in Gibraltar selbst wurde wohl kaum ein Attentat vorbereitet, da man dort die strengsten Sicherheitsvorkehrungen getroffen hatte. Ebensowenig liegen Anhaltspunkte vor, der Pilot Prchal hätte auf Veranlassung einer dritten Person den Absturz absichtlich herbeigeführt; der Augenschein läßt eher auf das Gegenteil schließen: bei einem solchen Vorhaben würde Prchal sein eigenes Leben riskiert haben, er hätte keinen Nutzen aus seiner »Tat« gezogen, er hätte seine eigene Besatzung, Männer also, mit denen er schon seit Monaten zusammengearbeitet hatte, getötet, und er wurde bewiesenermaßen von General Sikorski persönlich ausgewählt, die Maschine zu führen. Seine ungewöhnliche Vorsicht, das Anlegen einer Mae-West-Rettungsweste, beweist lediglich, er habe *vermutet*, der Liberator werde seinen Bestimmungsort nicht erreichen. Das heißt aber nicht, daß er sich dieser Tatsache von vornherein bewußt war.

Von allen Mächten, die Gelegenheit gehabt hätten, den Absturz herbeizuführen (wenn er überhaupt herbeigeführt wurde!), müssen die Deutschen gleich hinter den Engländern genannt werden: sie hatten eine schlagkräftige Sabotageeinheit, die in Gibraltar operierte, und sie hätten sich bestimmt keine großen Gewissensbisse gemacht, außer Polen auch Briten zu töten. Beide in Frage kommenden Organisationen, SS und

Abwehr (Himmler und Canaris), müssen bei einer näheren Untersuchung dieser Frage aber wohl von vornherein ausgeschlossen werden. Das Tagebuch von General Erwin Lahousen – der sich hinterher rühmte, seine Männer hätten das Flugzeug sabotiert, indem sie Zucker in den Benzin-tank schütteten – enthält detaillierte Aufzeichnungen über erfolgreiche und auch über mißlungene Aktionen, die Agenten seiner für Sabotageakte zuständigen 2. Abwehrabteilung in der britischen Kronkolonie ausführten. Im gesamten Tagebuch wird General Sikorski mit keinem Wort erwähnt, und es geht ebenfalls daraus hervor, daß die deutsche Abwehr nicht am Unglück von Gibraltar beteiligt war.

Wie sich den für Berlin abgefaßten Berichten entnehmen läßt, bestanden zwischen Juni und Juli 1943 die einzigen, von dieser Abwehreinheit in der Kronkolonie durchgeführten Sabotageaktionen in der Vernichtung von mehreren Millionen Litern Treibstoff, im Versenken eines Leichters, in der Beschädigung eines Zerstörers sowie eines Patrouillenboots am 30. Juni. Außerdem machten die Agenten der Deutschen am 7. Juli eine weitere Million Liter Flugzeugtreibstoff unbrauchbar<sup>480</sup>. Es bestehen aber noch andere Anhaltspunkte, wonach die Abwehr am Sikorski-Unglück unschuldig war: allem Anschein nach hatte der deutsche Geheimdienst gegen die Beseitigung von Einzelpersonen eine tiefe Abneigung. Als der Generalstab der deutschen Armeen beispielsweise Lahousens Vorgesetzten, Admiral Canaris, aufgefordert hatte, einen Sabotageanschlag auf das militärische Hauptquartier der Sowjets auszuführen, hatte sich Canaris rundweg geweigert. »Im Zusammenhang hiermit«, notierte Lahousen am 2. Februar 1943 in seinem Tagebuch, »hat der Amtschef [Canaris] grundsätzlich Abw. II [Sabotageabteilungs]-Angriffe auf einzelne Personen abgewiesen«<sup>481</sup>. Wenn Lahousen behauptete, seine Männer hätten einen Anschlag auf Sikorskis Liberator verübt, wollte er wohl sein Image aufpolieren, oder seine Erinnerung spielte ihm tatsächlich einen Streich. Vielleicht hat er das Unglück mit einem früheren Zwischenfall verwechselt, der in seinen Aufzeichnungen ausdrücklich erwähnt wird: am 26. Februar 1943 sabotierte die Einheit Gibraltar einen Wellington-Bomber, und das Flugzeug mußte später auf dem Meer notwassern<sup>482</sup>.

Canaris wandte sich jedoch nicht als einziger dagegen, das Kriegsglück

durch Ermordung bestimmter Politiker zu beeinflussen. Nachdem deutsche Gerichtssachverständige festgestellt hatten, der im August 1943 anscheinend auf natürliche Weise ums Leben gekommene König Boris von Bulgarien sei in Wirklichkeit einem aus der Sowjetunion stammenden Gift zum Opfer gefallen, benutzte Hitler die Gelegenheit, um privat zu äußern, er habe niemals verstanden, weshalb seine Feinde mit derartigen Mitteln kämpften. Er jedenfalls habe noch nie einen anderen Staatsmann beseitigen lassen<sup>483</sup>. Hitler selbst wäre natürlich am meisten gefährdet gewesen, wenn man zu einem allgemeinen Attentatsfeldzug gegen unbeliebte Staatsoberhäupter geblasen hätte.

In einem der vorhergehenden Kapitel wiesen wir bereits darauf hin, daß die politischen Motive der Deutschen vielmehr dafür sprachen, Sikorski am Leben zu erhalten\*. Seine Existenz war für die Nationalsozialisten also geradezu von Vorteil, während sie das Verhältnis der Alliierten in steigendem Maße belastete. Ein Sekundärmotiv der Deutschen für die Ermordung des polnischen Regierungschefs wäre höchstens vorhanden gewesen, wenn es ihnen hundertprozentig hätte gelingen können, die Verantwortung für ein Attentat den feindlichen Mächten zuzuschieben. Die primären Gründe, die für Sikorskis Weiterleben sprachen, scheinen allerdings stärker gewesen zu sein; wie wir gesehen haben, war Außenminister Ribbentrop nicht bereit gewesen, wegen eines vorübergehenden Propagandaeffekts Maßnahmen zu befürworten, die eine seit langer Zeit gehaltene politische Position in Frage stellen konnten. Im Westen versuchten die Deutschen, ihre britischen Widersacher als Mörder zu diffamieren, in ihren östlichen Territorien taten sie dagegen alles, um den Sowjets die Verantwortung am Tod Sikorskis anzulasten. Das war besonders im besetzten Polen der Fall. In einem gefälschten Flugblatt der polnischen Untergrundbewegung (*Wie starb General Sikorski?*) betonten die Nationalsozialisten das große Ansehen, das der polnische Politiker in der Heimat und auch im Ausland genossen hatte, und wiesen darauf hin, er sei ein Symbol für die Unabhängigkeit des polnischen Staates gewesen und habe immer für die Beibehaltung der ehemaligen Landesgrenzen eingestanden – dadurch aber

---

\* Vgl. hierzu auch S. 38.

sei er für gewisse Elemente in der Großen Allianz zum Hindernis geworden. »Beginnen wir also damit, die Mörder nicht unter unseren Feinden, sondern unter unseren Freunden zu suchen«, schlug das »Untergrund-Flugblatt« weiter vor.

Könnte die deutsche Propaganda mit ihrer im Westen erhobenen Behauptung, Großbritanniens Geheimdienst, der überall für sein skrupelloses Vorgehen berüchtigt war, sei an dem Verbrechen schuldig, Recht gehabt haben? Wenn man die große Erfahrung und die weiten Verzweigungen des Secret Service in Betracht zieht, könnte man in Versuchung kommen, diese Lösung zu akzeptieren; aber »lag es wirklich in Englands Interesse, Sikorski zu beseitigen?« Nach dem im Osten verbreiteten Flugblatt jedenfalls nicht. Der Tod des Generals würde die Streitigkeiten wegen der polnischen Ostgebiete nicht beenden, da sein Nachfolger noch weniger Bereitschaft zu einer Zusammenarbeit mit der Sowjetunion zeigen würde als Sikorski selbst. Die Position der Briten wäre nach dem Verschwinden eines polnischen Politikers vom Kaliber Sikorskis sicher einfacher, und so kam das fingierte Flugblatt zu dem Schluß, eine Mitschuld Großbritanniens sei zwar »möglich, aber nicht sehr wahrscheinlich«.

»Die Deutschen, unsere offiziellen Feinde«, würden Sikorski nur dann haben töten lassen, wenn die Wahrscheinlichkeit bestand, daß sein Nachfolger dazu beitrüge, die anglo-sowjetischen Beziehungen weiterhin zu verschlechtern, unter Umständen sogar bis zu dem Punkt, wo die Nationalsozialisten mit einer der beiden in Frage kommenden Seiten einen separaten Friedensvertrag abschließen könnten. Diese Möglichkeit sei allerdings kaum gegeben, da die Briten Vorsorge treffen würden, einen polnischen Ministerpräsidenten zu bestimmen, der zu allen Kompromissen mit den Sowjets bereit wäre. Wenn der Arm der deutschen Abwehr tatsächlich so tatkräftig und erfolgreich hätte zugreifen können, warum hätte man dann Churchill und auch den König verschont, als sie in der Kronkolonie Zwischenstation machten? Nur ein Staat, nämlich die UdSSR, könne also wirkliche Vorteile aus dem Ableben Sikorskis ziehen, betonte das Flugblatt<sup>484</sup>.

In einem zweiten, ganz ähnlich aufgelegenen Machwerk (*Die Wahrheit über Sikorski*) wiederholten die Deutschen, für das Unglück seien allein die

Sowjets verantwortlich. Sie äußerten die mysteriöse Vermutung, beim Massenmord von Katyn und Sikorskis Tod handle es sich um »in engem Zusammenhang stehende und von derselben Hand ausgeführte« Verbrechen. In diesem zweiten »polnischen« Pamphlet hieß es weiter: »Letzten Endes gehören ziemlich viel Einwohner Großbritanniens der Kommunistischen Partei an, und sicher werden nicht wenige von ihnen beim technischen Personal des Flugplatzes von Gibraltar beschäftigt. Schon seit geraumer Zeit gibt es in Gibraltar eine sowjetische Militärmission, und wir alle wissen sehr gut, womit sich sowjetische Missionen hauptsächlich beschäftigen.« Auch unter den spanischen Arbeitern der Kronkolonie befänden sich zahlreiche Kommunisten<sup>485</sup>.

Inwiefern besteht überhaupt eine Wahrscheinlichkeit für die Schuld der Sowjets? Es steht fest, daß sie niemals davor zurückschrecken, oppositionelle oder unbequeme Politiker gewaltsam zu beseitigen. Leo Trotzki wurde 1940 in Mexiko praktisch vor den Augen der Öffentlichkeit brutal mit einem Pickel umgebracht, König Boris von Bulgarien im Jahre 1943 in aller Heimlichkeit durch Gift aus dem Weg geräumt – dazwischen kann man eine ganze Reihe von Vorfällen registrieren, bei denen die Russen ihre Widersacher mit Methoden beseitigten, die ziemlich altmodisch und bei den Westmächten bereits außer Gebrauch waren\*. Hätten die Sowjets von der Beseitigung Sikorskis aber wirklich profitiert? Seine Existenz, sein eindeutig antirussischer Standpunkt in der Frage der polnischen Ostgebiete hatten es den Sowjets doch erst ermöglicht, die diplomatischen Beziehungen zur polnischen Regierung in London

---

\* Der von den deutschen Besatzern kontrollierte Sender Radio Paris verbreitete am Abend nach dem Absturz Sikorskis, britische Agenten hätten eine ausgesprochene Vorliebe für Attentate mittels »technischer Hilfsmittel«. Das Versenken des Dampfers, der Feldmarschall Lord Kitchener nach Rußland bringen sollte, der Motorradunfall, bei dem Lawrence von Arabien den Tod fand, sowie der Unfall, der König Feisals Sohn das Leben kostete, wurden als Beispiele angeführt: »Die Technik variiert, die Motive bleiben jedoch gleich.« (Kitchener fand übrigens den Tod, als sein Dampfer auf eine Mine auflief.) Die Deutschen waren von der Furcht vor britischen Attentatsversuchen geradezu besessen. Himmler schilderte einmal in einem Brief an Reichsarbeitsführer Hierl die besonderen Vorsichtsmaßnahmen, die er traf, um Hitler vor Flugzeug-»Unfällen« zu schützen – immerhin bestand die Möglichkeit, daß die Flugzeugunglücke, bei denen nacheinander der Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Todt, General Huber und der unersetzliche General Dietl den Tod gefunden hatten, keine Unfälle gewesen waren. Zehn Tage, nachdem dieser Brief von Himmler geschrieben wurde, explodierte eine Bombe britischer Herkunft in Hitlers Hauptquartier Rastenburg<sup>486</sup>.

abzubrechen, und dieser Bruch bildete eine wesentliche Voraussetzung für ihre Absicht, unumschränkte Herrscher über Nachkriegspolen zu werden. Außerdem besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß die Russen eine positive Gelegenheit hatten, im Liberator AL 523 einen Sabotageanschlag vorzubereiten, obgleich sich die Maschine Botschafter Maiskis am Tage des Unglücks auf dem Stationierungsgelände von Gibraltar North Front nahe beim Flugzeug des polnischen Ministerpräsidenten befunden hatte. Kürzlich hat Botschafter Maiski brieflich sein Ehrenwort gegeben, an Sikorskis Tod nicht beteiligt gewesen zu sein. Er weigert sich in dem betreffenden Schreiben immer noch zu glauben, er habe damals zur selben Zeit wie General Sikorski in der britischen Kronkolonie gewilt – Gouverneur Mason-Macfarlanes Sicherheitsvorkehrungen hatten also doch gewirkt<sup>487</sup>!

Die Briten dagegen scheinen sowohl das Motiv für die Tat als auch eine günstige Gelegenheit zu ihrer Vorbereitung gehabt zu haben: Immerhin unterstand ihnen der Flugplatz North Front. Sie hatten die gesamte Reise Sikorskis organisiert, sie hatten das Flugzeug und die Besatzung zur Verfügung gestellt, und sie waren es auch gewesen, die nach dem Tod des polnischen Politikers die offiziellen Ermittlungen führten. Direkte Beweise, zum Beispiel in Form schriftlicher Befehle, werden wohl niemals ans Licht kommen – sofern sie überhaupt existieren sollten, hat man sie sicher entsprechend den Ermächtigungen des »Public Records Act« in die Kategorie von Dokumenten eingereiht, die für unbestimmte Zeit geheim bleiben dürfen. Dokumentarische Aufzeichnungen über Attentatsprojekte britischer Truppenteile auf Persönlichkeiten unterschiedlicher Bedeutung existieren tatsächlich. Mindestens einem Augenzeugen – nicht dem Autor – ist es gelungen, vor zehn Jahren einmal einen unautorisierten Blick in offizielle Kabinettsakten zu werfen: es handelte sich dort besonders um Befehle, die General Alanbrooke im Mai 1944 unterzeichnet hatte und wodurch die Special Operations Executive ermächtigt wurde, bestimmte Funktionäre in besetzten Gebieten zu ermorden.

Als Winston Churchill 1950 seine Kriegserinnerungen schrieb, erwähnte er den tragischen Tod General Sikorskis, der ihn noch wenige Jahre vorher so mitgenommen hatte, mit keinem Wort. Es entsprach allerdings durchaus den Angewohnheiten Sir Winstons, gewisse unangenehme

Themen einfach zu ignorieren, »als wenn« sie, wie offizielle Historiker der RAF-Bombenoffensive gegen Deutschland bemerkten, »zu widerwärtig« seien. Von ihrem eigenen »widerwärtigen« Thema schrieben diese Historiker bezeichnenderweise: »In Sir Winston Churchills Kriegsmemoiren läßt sich über dieses Problem überraschend wenig finden<sup>488</sup>.«

Der Termin für die Rückkehr des polnischen Ministerpräsidenten wurde höchstwahrscheinlich auf Churchills eigene Anordnung hin vorverlegt, und das ganze Reisevorhaben war – gegen den Wunsch Sikorskis – mit ausdrücklicher Unterstützung des britischen Premiers unternommen worden<sup>489</sup>. Im Zusammenhang mit einem eventuellen Sabotageplan des Secret Service ließe sich die plötzliche Vorverlegung des Rückflugs nur dann einigermaßen plausibel erklären, wenn der »Unfall« mit einem anderen, am gleichen Ort stattfindenden, ungewöhnlichen Ereignis koinzierte – am Tage der Katastrophe war Botschafter Maiski mit einer Gruppe sowjetischer Diplomaten ebenfalls auf dem Flugplatz Gibraltar North Front eingetroffen! Hatte man also vor, den Sabotageverdacht auf die Russen zu lenken, falls etwaige Vermutungen laut werden sollten? In den Nachkriegsjahren wurde jedenfalls nicht gezögert, diesen Köder auszu legen<sup>490</sup>.

In Wahrheit gelang es Gouverneur Mason-Macfarlane damals allerdings, durch seine genial improvisierte Komödie – mit der ein Verschwörer in Whitehall auf keinen Fall rechnen konnte – den Sowjetbotschafter und dessen Begleiter nicht wissen zu lassen, daß sie sich in derselben Kolonie, unter demselben Dach befanden wie General Sikorski.

## **IX. Ergebnisse**

Die Engländer hatten ein Motiv und auch die Gelegenheit, den Absturz des Liberator AL 523 absichtlich herbeizuführen – eine solche Argumentation kann allerdings die eigentliche Ursache des Unglücks auch nicht erklären und beweist ebensowenig, daß der Absturz tatsächlich auf einen Sabotageakt zurückging. Die militärische Untersuchungskommission kam zu dem Schluß, es habe sich um einen Unfall gehandelt, an dem der Pilot keinerlei Schuld trage. Gegen diese Unfallhypothese sprechen jedoch die weiter oben angeführten grundlegenden Einwände, so daß wir das Ermittlungsergebnis des RAF-Ausschusses nicht akzeptieren können. Zeugenaussagen sowie das sonstige Beweismaterial wiesen Widersprüche auf, und auch spätere Äußerungen der an der Tragödie – direkt oder indirekt – beteiligten Personen wichen von den ursprünglichen Darstellungen ab. Die Kommission hatte versäumt, auf die Präzedenzfälle hinzuweisen und sie gebührend zu berücksichtigen (wobei die Möglichkeit, ihren Mitgliedern seien diese Vorfälle gar nicht bekannt gewesen, allerdings nicht auszuschließen ist), das Geheimnis, wie ein Postsack aus dem Liberator fallen konnte, hatte man nicht geklärt und ebensowenig den wirklichen Grund festgestellt, weshalb ein Sonderposten im Flugzeug hatte schlafen müssen. Weder Herkunft noch Bestimmung der im Meer aufgefundenen Einpfundnoten konnte man entdecken und natürlich auch nicht herausfinden, wer sechs Wochen vorher den geheimnisvollen Anruf bei Minister Popiel in London getätigt hatte.

Aber auch die Annahme, das tragische Geschehen sei auf einen Sabotageanschlag zurückzuführen, ist nur unter gewissen Einwänden zu akzeptieren: dagegen sprechen die immensen Schwierigkeiten, ein solches Vorhaben gründlich zu planen, zu organisieren, die beteiligten Personen in Verbindung zu halten, ohne daß ein Wort über das Attentat durchsickern kann, sowie andere Risiken, die es mit sich bringt, wenn für ein einziges Projekt eine ganze Gruppe von Verschwörern benötigt wird. Aber das sind letzten Endes nur technische Schwierigkeiten, die keine entscheidende

Bedeutung haben.

Ein Vierteljahrhundert ist seit dem Tod General Sikorskis vergangen, und der Fall konnte bis heute nicht geklärt werden – das steht jedenfalls fest. Die großen Fragen bleiben offen, zumindest die, für die wir keine Antwort anbieten konnten. Warum sollte der Pilot abstreiten, eine Mae West getragen zu haben, wo man ihn doch tatsächlich mit der Rettungsweste aus dem Meer gefischt hatte? Das bleibt eins der größten Geheimnisse. Unter Berücksichtigung seiner relativ unerheblichen Verletzungen kann man ohne weiteres zu dem logischen Schluß kommen, er sei beim Absturz durch die Anschnallgurte im Pilotensitz festgehalten worden, habe sich trotz seiner Verletzungen befreien und anschließend die Mae West anlegen können. Anschließend müßte er einen partiellen Gedächtnisverlust erlitten haben, denn daß er die Rettungsweste ganz unbewußt anlegte, dürfte absurd sein: Fliegerhauptmann Watson, ein ebenso erfahrener Pilot wie Prchal, hat angegeben, daß es außerordentlich schwierig ist, die komplizierte Mae West korrekt überzuhängen – sie hat zahlreiche, für Haken und Knöpfe bestimmte, Löcher, Ösen, Schleifen, Riemen und Schnallen . . . Außerdem bläst sie sich natürlich nicht vollkommen automatisch auf, man muß vielmehr an einem Ring ziehen, um den Pumpmechanismus an der Kohlendioxid-Flasche zu betätigen, und das konnte Prchal erst dann tun, als er den Notausstieg verlassen hatte. Wir erinnern uns, daß Prchal vor der Untersuchungskommission erklärte: »Das Flugzeug prallte sofort auf dem Wasser auf, und danach kann ich mich an nichts mehr erinnern.« Seine spätere Angabe, durch den Aufprall aus der Maschine hinausgeschleudert worden zu sein, muß also mit starken Vorbehalten hingenommen werden. Eine definitive Erklärung des Piloten, wie es ihm gelang, sich aus dem Unglücksflugzeug zu befreien, hätte man sehr begrüßt, und der Autor gibt seine Enttäuschung zu, auf zwei ganz spezielle Fragen, die er Prchal über die widersprüchlichen Mae-West-Erklärungen stellte, keinerlei Antwort erhalten zu haben (vorher hatte Prchal noch alle Fragen, die ihm schriftlich vorgelegt wurden, beantwortet). Diese Haltung könnte weniger wohlwollende Ermittler durchaus zu irreführenden Vermutungen veranlassen, der Autor jedoch ist nachsichtig, wenn es um die Unfallbehauptungen des damaligen Flugzeugführers geht.

Sicher ist Prchal heute der Meinung, sich keiner weiteren Befragung mehr stellen zu müssen, da der militärische Untersuchungsausschuß ihn seinerzeit offiziell von aller Schuld freisprach. Wie er dem Autor sagte, ist er mit den Ergebnissen der Kommission »zufrieden«. Dem Leser wird es allerdings nicht so gehen, und wir glauben ebensowenig, daß der Ausschuß jeder Möglichkeit, die Ursache des Liberator-Absturzes festzustellen, nachgegangen ist. In den vorhergehenden Kapiteln sind die verschiedenen Versäumnisse der Untersuchungskommission ausführlich beschrieben worden, es genügt jetzt also, auf zwei generelle Unzulänglichkeiten hinzuweisen, die ernsterer Natur sind: erstens war das gesamte Klima, in dem die Ermittlungen durchgeführt wurden, bestimmt von dem allgemeinen Wunsch, es möge festgestellt werden, daß keine Sabotage vorlag, und zweitens untersuchte der Ausschuß lediglich eine der möglichen Ursachen des Unglücks, nämlich die Theorie, die Prchal angeboten hatte.

Ähnliche Mängel lassen sich oft bei offiziellen Untersuchungskommissionen beobachten – die Mitglieder der Warren-Kommission waren beispielsweise von vornherein um den Nachweis bemüht, Präsident Kennedy sei keiner Verschwörung zum Opfer gefallen. Kritiker, die in dem umfangreichen Material der amerikanischen Kommission herumstöberten und auf die zahlreichen Widersprüche hinwiesen, haben größere Möglichkeiten, die Wahrheit letzten Endes doch noch zu entdecken, als ein Autor, der in der Sikorski-Affäre ermittelt. Der Verfasser des vorliegenden Buches gibt ohne Bedenken zu, daß auch die folgenden Seiten seines Werkes wohl keine absolut stichhaltige, positive Auflösung des Rätsels bringen können. Wie der Leser einsehen wird, sind die Schwierigkeiten, nach mehr als einem Vierteljahrhundert die Wahrheit über einen geheimnisvollen Unglücksfall aufzudecken, so gut wie unüberwindlich. Die Spuren haben sich verwischt, und Informationsquellen, die dem RAF-Ausschuß im Jahre 1943 durchaus zur Verfügung gestanden hätten, wenn er breitere Untersuchungen durchgeführt hätte, sind heute entweder »versiegt«, zerstört oder tot, soweit es sich um Einzelpersonen handelt. Zahlreiche Zeugen, an die ich mich wandte, waren durch die Behörden veranlaßt worden, keinesfalls ihr Schweigen zu brechen: Harry Field, der seinerzeit eine der beiden Luft/See-Rettungsbarkassen befehligt hatte, erhielt vom Verteidigungsministerium die schriftliche Warnung, er würde

sich eines disziplinarischen Vergehens schuldig machen, wenn er mir Informationen zukommen ließe<sup>491</sup>; der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses, Luft-Vizemarschall Elton, wurde vom Unterstaatssekretär des Ministeriums schriftlich auf die Konsequenzen hingewiesen, die er zu tragen hätte, falls er die damaligen offiziellen Ermittlungen mit mir diskutierte<sup>492</sup>. Ein weiterer potentieller Informant, ein sehr altgedienter Offizier des Nachrichtendienstes, der im Krieg noch tätig war, schrieb mir, nachdem ich wegen der Sikorski-Angelegenheit an ihn herangetreten war: »Kürzlich hat mich der Empfang einer schriftlichen Warnung vor Ihnen, die mir die Sicherheitsbehörde schickte, etwas beunruhigt.« Und das sind nicht die einzigen Anhaltspunkte dafür, daß man von offizieller Seite versucht hat, meine Ermittlungen wenn nicht zu unterbinden, so doch entscheidend zu hemmen. Es handelte sich also um ein recht mühevolleres Unternehmen: von den dreißig Zeugen, die der Untersuchungsausschuß vorgeladen und vernommen hatte, konnte der Autor nur siebzehn ausfindig machen und befragen, von drei anderen ist bekannt, daß sie in der Zwischenzeit verstarben, während man dies von weiteren lediglich annehmen kann.

Unter besonderer Berücksichtigung der vom Piloten angegebenen Unglücksursache ging ich wiederum das Material und die Aufzeichnungen der Untersuchungskommission von Gibraltar durch. Dieses Material muß mit aller Vorsicht bewertet werden; weitere Unfalltheorien läßt es nur unter Vorbehalt zu. Ich hoffe, auf den folgenden Seiten diesen Einschränkungen gemäß verfahren zu haben.

## 1

Niemand, am wenigsten aber der Pilot, weiß, weshalb der Liberator AL 573 damals gleich nach dem Start in Gibraltar abstürzte. Prchal vermutete allerdings, der Verdacht könnte auf seine Besatzung und ihn fallen – er wußte nämlich, daß die Maschine eine beträchtliche Ladung Schmuggelwaren vom Nahen Osten nach England flog. Auf dieser grundlegenden Tatsache, die der Leser nach allen Anhaltspunkten bereits vermutet haben dürfte, beruht ein Teil der beunruhigenden Vorkommnisse, die nun im

Zusammenhang wiedergegeben werden sollen.

In der gesamten Royal Air Force waren zwei Staffeln des Transport Command wegen ihrer Schmuggelaktivitäten berühmt – die Staffeln 24 und 511. Sie hatten schwere Maschinen und genossen Sonderprivilegien, die für die erfolgreiche Durchführung der Konterbandeoperationen unbedingt erforderlich waren. In den Jahren 1943 und 1944 erreichten die illegalen Betätigungen ihren Höhepunkt. Man entdeckte zum Beispiel, daß die Bodenbesatzung in Gibraltar mehrmals die Wandverkleidung eines Liberator aufgeschraubt und in den so freigelegten Hohlräumen Schmuggelgut untergebracht hatte. Das in Lyneham, England, stationierte Bodenpersonal kannte die Stelle natürlich, sorgte für den Verkauf der Waren und sandte den Erlös zurück in die Kronkolonie. Man wechselte regelmäßig die Verstecke und hatte dabei oft Einfälle, die geradezu ingeniös waren. Einmal flog Fliegerhauptmann Eric »Lucky« Wright mit einem Liberator aus Gibraltar ab und wußte nicht, daß sein Flugzeug als Transportmittel für Konterbande diente; als man sich über dem Atlantik befand, wollte ein Bordschütze seine Geschütze testen, mußte aber feststellen, daß sie nach wenigen Schüssen versagten. Der Soldat untersuchte die Munitionsbehälter und entdeckte, daß sie bis zum Rand mit Zigaretten gefüllt waren. Wright benachrichtigte die Kontrollstelle in Lyneham umgehend per Funk über den Vorfall – sonst würde er, wie er wußte, als Pilot der Maschine für alle Konterbande, die man im Flugzeug fand, verantwortlich gemacht werden. Bei der Landung wurde der Liberator von Zollbeamten in Empfang genommen. Man konfiszierte die Schmuggelgüter, nachdem das gesamte Flugzeug durchsucht worden war. In den Patronengurten der Maschinengewehre fand man den Brief eines Mitglieds der Bodenbesatzung in Gibraltar, das für die Schmuggelaktion verantwortlich war; das Schreiben sollte den Empfänger davon in Kenntnis setzen, in der nächsten Maschine werde ein neues Versteck benutzt, da der jetzige Platz Gefahr laufe, »aufgestöbert« zu werden ... Die betreffende Maschine wurde ebenfalls gründlich untersucht, und man entdeckte, wie erwartet, auch hier Schmuggelware. Die Mitglieder des Bodenpersonals, die in der Kronkolonie die Aktionen veranlaßt hatten, wurden festgenommen und zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt<sup>493</sup>. Besonders Oberst Bolland bemühte sich, diese unerlaubten Aktivitäten zu unterbinden, und ging mit äußerster

Strenge gegen die Schuldigen vor: er entdeckte einmal eine Flugzeugladung von einer Million Zigaretten, die für Malta bestimmt waren, und ließ die gesamte Besatzung festnehmen. Hauptsächlich schmuggelte man Waren des gehobenen Konsums und Präzisionsinstrumente, die für den schwarzen Markt in England bestimmt waren: Weinbrand und Sherry, Uhren und Fotoapparate, Südfrüchte. Bei einem weiteren Zwischenfall, der berühmt wurde., machte eine mit zahlreichen Kisten von Sherry beladene Dakota der Staffel 24 auf dem Flugplatz von Hendon eine ziemlich wackelige Landung. Die mißtrauisch gewordenen Zollbeamten entdeckten sofort die Alkoholika. Sie gehörten zu den »Vertragslieferungen« an einen Nachtclub im Londoner Westend, der natürlich das Unglück hatte, bereits in der folgenden Nacht von der Polizei näher in Augenschein genommen zu werden. Der Fund eines wohllassortierten Weinlagers führte zu weiteren offiziellen Ermittlungen: »Die Zollbehörden von Hendon waren aber ebenfalls in die Affäre verwickelt, man hatte eine rückdatierte Zollbescheinigung ausgegeben.«

Es braucht uns nicht sonderlich zu überraschen, wenn wir erfahren, daß auch die Maschine von Fliegerhauptmann Prchal an derartigen Aktionen beteiligt war, und zwar in ganz beträchtlichem Ausmaß. Die aus dem Meer gefischten Pfundnoten hatten sicherlich den »gemeinsamen Fonds« gebildet, und der Spezialposten, der in Gibraltar North Front im Liberator schlafen mußte, sollte wohl nicht den polnischen Ministerpräsidenten sondern vielmehr die Waren schützen, in die Flugzeugbesatzung und ein Teil des Bodenpersonals ihre Gelder investiert hatten. Der Liberator AL 523 war, um es kurz zu sagen, die »Weihnachtsmannmaschine« der Staffel 511. Man kann sich das Unbehagen der Besatzung vorstellen, als sie erfuhr, daß man wider Erwarten kurz vor dem Abflug aus Kairo noch die polnische Regierungsgruppe samt Gepäck an Bord nehmen mußte, statt »leer« starten zu können. Ihre eigene Ladung konnte die Mannschaft nicht mehr ausräumen, um den unerwarteten Passagieren Platz zu machen, Kein Wunder also, wenn Prchal in seinen Nachkriegserklärungen immer wieder angedeutet hat, das übermäßige Gepäck der polnischen Insassen könne den Absturz irgendwie herbeigeführt haben<sup>494</sup>!

Ein früherer Kollege des Piloten, Fliegerhauptmann Jaroslav Prokop,

hat uns zum erstenmal auf den Gedanken gebracht, daß Prchal selbst glaubte, die Schmuggelaktion sei die eigentliche Ursache für den Unfall gewesen. In den ersten zwei Jahren nach dem Krieg hatte Prokop der tschechischen Luftfahrtgesellschaft als Navigator angehört, war aber 1948 im Anschluß an die Machtübernahme der Kommunisten nach London geflohen. In der zweiten Hälfte des Jahres 1945 berichtete Prchal ihm, was seiner Meinung nach in der Nacht des 4. Juli 1943 wirklich mit dem Liberator AL 523 geschehen war: nachdem man ihn zur Staffel 511 versetzt hatte, beförderte er illegal in immer größerem Maßstab Luxusgüter, wobei ihm die Tatsache, daß seine Staffel regelmäßig VIP's aus dem Nahen Osten nach London brachte, von nicht geringem Nutzen war. Nach Prokop war Prchal der Ansicht, das Flugzeug sei überladen gewesen. »Als er [Prchal] abhob, hatte er nicht genügend Geschwindigkeit und versuchte, durch Steigen- und Sackenlassen der Maschine an Geschwindigkeit zu gewinnen.« Wegen der übermäßigen Ladung war das Flugzeug in der Luft viel zu langsam, und die Höhenruder konnten nicht voll wirksam werden, so daß die Maschine ins Meer stürzte. Prchal vertraute dem Navigator an, er habe während des Krieges nicht gewagt, irgend jemandem etwas über die wahre Unfallursache zu erzählen, da man ihn in diesem Fall sofort von seinem lukrativen Posten entfernt hätte. Prokop zufolge kam die ganze Sache anläßlich einer Schmuggelaffäre in der staatlichen Luftlinie der Tschechoslowakei, in die Prchal nicht verwickelt war, zur Sprache. Auf die Frage, was der Liberator AL 523 denn eigentlich befördert habe, antwortete Prokop, wie er verstanden habe, seien Wertsachen – Uhren und Fotoapparate – sowie Nahrungsmittel in der Unglücksmaschine gewesen: »Eine Menge von Nahrungsmitteln, Säcke mit Orangen und Früchten, ich weiß das.«

Das Verhalten des Piloten selbst ist immer unerklärlich geblieben. Als ich vor den Kameras des englischen Fernsehens mit ihm konfrontiert war, forderte ich ihn heraus: »Um die Tatsache, daß Sie im Flugzeug Schmuggelware beförderten, zu verheimlichen, logen Sie vor dem Untersuchungsausschuß; und wegen Ihrer Lügen fand die Kommission niemals heraus, wodurch der Absturz wirklich verursacht worden war.« Das Publikum des Studios und zehn Millionen Fernsehteilnehmer warteten darauf, Prchal werde diese Anschuldigung abstreiten. Er wechselte jedoch

das Thema. Der Produzent des Programms war der Ansicht, es handle sich um eine so schwerwiegende Behauptung, daß man diesem Punkt mehr Zeit einräumen müsse, doch selbst als man dem Flugzeugunglück eine weitere Dreiviertelstunde widmete, blieb die Beschuldigung ohne Stellungnahme. In einem privaten Gespräch wiederholte ich sie Prchal gegenüber und berichtete ihm auch, es sei mir inzwischen bekanntgeworden, er habe diese Tatsache nach dem Krieg einem tschechischen Kollegen erzählt. Der Pilot erwiderte: »Sie meinen Jaroslav Prokop?« und wandte sich dann an einen Begleiter: »Sie erinnern sich an ihn, während des Krieges war er in England und kam später zur tschechischen Luftlinie.«

Ich war überrascht zu hören, daß Prchal in jenem Augenblick den Namen wußte – als ich den Piloten zuletzt in Kanada sah, hatte er behauptet, Prokop nicht zu kennen. »Sehen Sie, Mister Irving«, gab Prchal zu, »ich stritt es ab, weil ich herausfinden wollte, ob Sie damals wirklich seinen Namen wußten.«

## 2

Doch auch wenn man in Betracht zieht, daß der Pilot und seine Besatzung illegale\* Schmuggelaktionen durchführten, bleibt eine Unklarheit bestehen: Fliegerhauptmann Prchal war nicht nur ein erfahrener Pilot, er war überdies ein Offizier, der nichts dem Zufall überließ. Sein Ausbildungs-offizier bemerkte einmal über ihn: »Edward war eine alte Frau, er war so vorsichtig.« Der Autor kann einfach nicht akzeptieren, daß der Pilot gegen sein besseres Wissen erlaubt hätte, die Maschine mit einer Nutzlast zu versehen, die über der maximalen Sicherheitsgrenze lag. Vielleicht war er sich tatsächlich einer solchen Tatsache bewußt und nahm das Risiko auf sich, aber das scheint kaum plausibel. Nach dem Absturz hätte er also eventuell angenommen, das Schmuggelgut, *von dem er wußte*, sei für den Unfall verantwortlich – möglicherweise hatte aber noch eine weitere Partei

---

\* Vgl. *Flying Regulations for the RAF* (Veröffentlichung Nr. 1640 des Luftfahrtministeriums): »Verstoß gegen die Zollvorschriften: Offiziere und Mannschaften werden darauf hingewiesen, daß jeder Versuch, die Zollvorschriften zu umgehen, entsprechend den Bestimmungen des Air Force Act geahndet wird.« Alle Piloten, die ein Flugzeug nach England flogen, mußten eine Zolldeklaration – Formular C.902 – unterschreiben.

»schwarzes Gepäck« befördern lassen, das letzten Endes für die Überladung des Flugzeugs ausschlaggebend war und den Absturz herbeiführte. *Davon war Prchal allerdings nichts bekannt.* Vielleicht lassen seine gelegentlichen Andeutungen, der Kopilot habe durch versehentliche Hantierung am Feststellhebel für das Höhenleitwerk den Unfall verschuldet, lediglich darauf schließen, daß der Tscheche selbst über die wirkliche Ursache der Katastrophe seine begründeten Zweifel hatte.

Jedenfalls bietet es jetzt keine besonderen Schwierigkeiten mehr, die letzten Minuten des Liberator AL 523 zu rekonstruieren und dabei alle mit dem Absturz zusammenhängenden Randerscheinungen, die von Zeugen beobachtet worden waren, plausibel zu erklären. Fliegerhauptmann Prchal und seine Besatzung kletterten an Bord, gefolgt von den Passagieren, die sich mit einiger Mühe einen Weg durch das im Rumpf der Maschine gestaute Gepäck und die dort aufgestapelten Kisten bahnen. Anthony Quayle wirft einen Blick durch die Heckluke und denkt: *»Jesus, sie scheint mächtig voll zu sein<sup>495</sup>.*« Niemals zuvor hat er ein so schwer und unordentlich beladenes Flugzeug gesehen, obgleich er während seiner langen Dienstzeit in North Front bereits zahllose Maschinen abfertigte. Fliegerhauptmann Perry, der RAF-Adjutant von Gouverneur Mason-Macfarlane, gewinnt einen ganz ähnlichen Eindruck.

Der Kopilot läßt die Triebwerke an, zuerst Nr. 3, dann Nr. 4, Nr. 2 und schließlich Nr. 1. Die Maschine beginnt anzurollen, der Pilot hat allerdings, während sie die Entfernung von wenigen hundert Metern zwischen Stationierungsplatz und Anfang der Piste zurücklegt, das unbehagliche Gefühl, das vordere Fahrwerk. berühre den Boden nicht genügend. (*»Wenn der Bug zu schwer belastet ist, tendiert sie [die Maschine] dazu, auf dem Bugfahrgestell zu rollen, und wenn das Heck zu schwer beladen wird, sackt sie hinten leicht nach unten ab*«, hatte Prchal vor der Untersuchungskommission erklärt.) Überhaupt scheint das Flugzeug schwerer zu sein denn je – auf den Schub der Motoren reagiert es ungenügend, und Prchal muß stärker als sonst bremsen, um es anzuhalten. Die Bordpapiere geben das Gewicht beim Abflug aus Kairo Mit 24.440 kg an, also liegt es, jedenfalls bei der Ankunft in Gibraltar, noch 760 kg unter dem zulässigen

Maximalgewicht von 25.200 kg\*. Vielleicht schenkte die RAF dieser Angabe Glauben und fühlte sich berechtigt, noch zusätzliche Ladung an Bord zu geben oder eine Sonderreserve von Treibstoff zu tanken, um besonders sicherzugehen. Eines weiß Prchal aber – die ungewöhnlich starke Beladung bringt den Liberator aus der korrekten Trimmlage. Er beginnt sich ernstlich Sorgen zu machen und fragt sich (*»Edward war eine alte Frau, er war so vorsichtig«*), ob es ihm gelingen wird, den Bomber richtig vom Boden abzubringen, oder ob er schwerfällig über die Piste rumpeln und dann ins Meer bzw. auf den Strand torkeln wird.

Was kann er noch unternehmen? Es ist ihm kaum möglich, darum zu bitten, daß ein Teil der offiziell registrierten Ladung aus der Maschine entfernt wird – schließlich hat der Liberator nach den Angaben der Ladepapiere noch nicht einmal das erlaubte Maximalgewicht erreicht. Natürlich darf er ebensowenig wagen, zum Stationierungsplatz zurückzurollen und das persönliche Gepäck seiner Besatzung – ganz zu schweigen von dem Schmuggelgut! – abzuladen. Während sein Kopilot und er mechanisch die letzten Kontrollen erledigen, kämpft Prchal mit seiner wachsenden Angst. (*»Was geschah mit dem [Feststell-] Riemen?«* – *»Im Moment weiß ich es nicht mehr. Normalerweise ließen wir ihn auf dem Boden der Kanzel liegen.«*) Sonst bittet man die Passagiere eines Liberator immer, sich beim eigentlichen Start in den vorderen Bombendepotraum hineinzquetschen, da das zusätzliche Gewicht im Heck des Flugzeugs die Trimmlage beeinträchtigen würde; wie Prchal selbst weiß, befindet sich ein Teil der Passagiere nach wie vor im rückwärtigen Teil der Maschine, wo außerdem noch Kisten mit Alkoholika und alle möglichen anderen Gegenstände gestaut sind, die man mit nach England nehmen will. Erst nach einer Minute entscheidet er sich, ein Mitglied der Besatzung nach draußen zu schicken, um die Trimmung zu überprüfen, und das, obgleich man die gesamte Flugplatzbeleuchtung inzwischen ausgeschaltet hat und die Flugkontrolloffiziere bereits auf den Start warten. *»Nachdem ich die Motoren angelassen hatte, ging er [der Flugingenieur] vor dem Start am Rumpf auf und ab und berichtete mir dann, es sei alles in Ordnung.«*

---

\* Vgl. *Pilot Manual, Liberator B-24C* (Veröffentlichung Nr. 1876C des Luftfahrtministeriums).

In Wirklichkeit beschränkt sich der Flugingenieur allerdings nicht darauf, »auf und ab« zu gehen. Er bringt vor allein die schweren Gepäckstücke von der Heckpartie und aus dem Rumpf der Maschine zum vorderen Bombendepotraum; da die enge Kabine jedoch schon von den Passagieren und dem Postgut in Anspruch genommen wird, lädt man einige Postsäcke in den noch leeren Bugraum des Liberator um. Darunter befindet sich auch ein Postsack, den man in Kairo nahe der vorderen Luke des Bombendepots gestaut hatte: mit den übrigen Beuteln wird er in das vordere Bugabteil geworfen. (*»Haben Sie jemals davon gehört, daß ein Postsack oder ein anderer Gegenstand beim Anrollen oder während des Flugs aus einem Liberator fiel?«* – *»Nein, wenn ein Gegenstand jedoch im Bug gestaut wird, ist es möglich, daß er durch die für das vordere Fahrwerk bestimmte Öffnung fällt, sofern diese nicht gesichert worden ist.«*) Nach zehn bis fünfzehn Minuten hat man diese Aufgabe erledigt. Prchal ist allerdings immer noch nicht ganz wohl zumute, und ohne seinem Kopiloten, mit dem er vor dieser Reise noch nie geflogen ist, irgend etwas von seinen Befürchtungen mitzuteilen, legt er die Mae West an und befestigt seinen Sicherheitsgurt – er vermutet, heute nacht eventuell beide Vorsichtsmaßnahmen, die er bisher immer mißachtet hat, nötig zu haben (wahrscheinlich folgt der Kopilot diesem Beispiel). »Vermutet« ist unter Umständen noch zu stark ausgedrückt, da Prchal wohl nach wie vor glaubt, bei ausreichender Geschwindigkeit gut abheben und starten zu können. Erst einmal in der Luft, würde alles schon ganz anders aussehen.

*»Nach einer beträchtlichen Pause wendete es<sup>496</sup>.«* Der Pilot hat endlich allen Mut zusammengenommen und beginnt mit dem Anrollen. Er muß so schnell wie möglich die maximale Bodengeschwindigkeit erreichen, da die Piste relativ kurz ist und man überdies an ihrem Ende Reparaturarbeiten vornimmt. Während das Flugzeug die Piste entlangrast, fällt einer der umgeladenen Postsäcke, die man im Bug der Maschine nicht korrekt genug gestaut hat, durch die für das andere Fahrgestell bestimmte Öffnung und landet auf der Rollbahn. Nach 1000 m darf der Pilot nicht länger zögern. (*»Ich mußte das Flugzeug durch eine beträchtliche Rückwärtsbewegung der Steuersäule von der Piste abbringen.«*) Die Maschine hebt vom Boden ab. (*»Ich hatte unwillkürlich begonnen, zu ihr zu laufen – sie schien an der Piste zu kleben, und ich dachte, mein Gott, diesmal ist sie wirklich zu*

*schwer beladen worden*<sup>497</sup>.«.)

Als der Liberator sich in der Luft befindet, erkennt Prchal sofort, daß etwas nicht in Ordnung ist – auch mit ausgestellten Startklappen und voller Motorenleistung wird er es nicht schaffen. (*»Meiner Meinung nach befand es sich in ungefähr 30 m Höhe über dem östlichen Ende der Rollbahn, als es nicht mehr weiterstieg und begann, langsam dem Meer entgegen zu sacken*<sup>498</sup>.«.) Nach einem Flug von nur zwanzig Sekunden Dauer – Prchal hat gerade noch Zeit, »Bruchlandung« zu rufen – prallte das Flugzeug aufs Meer. Der Sicherheitsgurt hat den Piloten gut in seinem Sitz festgehalten. (*»Meine Untersuchung Fliegerhauptmann Prchals nach dem Absturz ergab, daß er unter einem Schock, Gesichtsverletzungen und einem Bruch des rechten Knöchels litt*<sup>499</sup>.« – Wir hatten bereits erwähnt, daß man seinerzeit kurz danach auch einen Bruch des linken Knöchels diagnostizierte.) Er löst den Gurt, klettert aus dem schwer beschädigten Cockpit, betätigt den Pumpmechanismus seiner Mae West und stößt Hilferufe aus, die von den Männern der sich nähernden Rettungsjolle vernommen werden. Einige Minuten später nimmt man ihn an Bord.

Prchal kann das Ereignis nicht bewältigen und legt sich zahlreiche Fragen vor: *»Im Hospital galt mein erster Gedanke den politischen Folgen, die der Tod General Sikorskis und seiner Gruppe nach sich ziehen würde*<sup>500</sup>.« Auch wenn wir wüßten, was nach dem Absturz wirklich im Kopf des Piloten vorging – immerhin ahnen wir die Gründe für seine innere Bewegung –, hätten wir damit noch lange nicht festgestellt, was tatsächlich geschah, ganz zu schweigen davon, ob die Katastrophe auf einen Unfall zurückging oder nicht.

Es liegt sowohl direktes als auch indirektes Beweismaterial vor, wonach der Liberator AL 523 im Augenblick des Absturzes sehr schwer beladen war; selbst beim Abflug aus Kairo war die Fracht schon ganz beträchtlich gewesen. Eine nähere Prüfung der offiziellen Akten der Staffel 511 sowie der privaten Aufzeichnungen, die der Unteroffizier der lokalen Wartungseinheit Gibraltar aufbewahrte, zeigt daß man die Maschine bis zur Grenze ihrer Tragfähigkeit beladen hatte und ihre Treibstofftanks bis zum Rand gefüllt waren<sup>501</sup>. In den vom Autor eingesehenen Protokollen werden genaue Daten für sechs andere Liberators identischer Bauart aufgeführt, die zwischen dem 25. Juni und dem 6. Juli 1943 ebenfalls von Gibraltar

nach Lyneham flogen. Die durchschnittliche Nutzlast (Fracht, Post und Passagiere) dieser Flugzeuge betrug 1485 kg, während der Liberator AL 523 nach offiziellen Angaben rund 2475 kg, in Wirklichkeit jedoch bedeutend mehr beförderte\*. Leider hat man Protokolle über die Treibstoffladung der Maschinen nicht aufbewahrt, aus privaten Aufzeichnungen wissen wir aber, wieviel Spezialbenzin jedes der sieben Flugzeuge aufnahm – auch hier hatte Sikorskis Liberator eine schwere Last zu schleppen: 2000 Gallonen, also 7650 kg, wurden in der Kronkolonie zusätzlich in seine Tanks gepumpt. Damit aber nicht genug. Schon aus den Akten der Untersuchungskommission der Royal Air Force geht hervor, daß die Unglücksmaschine beim Start in Gibraltar 135 kg schwerer war als beim Abflug aus Kairo, und das, obwohl in Cairo West beide Startpisten länger waren als die Rollbahn von North Front!

Auf dem Papier betrug das Gesamtgewicht des Liberator AL 523 beim Start in der Kronkolonie 24.570 kg, hatte also die Maximalgrenze von 25.200 kg immer noch nicht erreicht. Wenn man allerdings zufällig oder *mit Vorbehalt* (der Grund *dafür* braucht nicht besonders erwähnt zu werden . . .) auch den Reservetank gefüllt hätte, würde sich das Gesamt-

---

\* Das Frachtproblem ist so wichtig, daß wir im folgenden eine detaillierte Aufgliederung vornehmen wollen. Von den in den offiziellen Akten aufgeführten Flugzeugen erfüllen die von uns zitierten sieben Liberators ausnahmslos die notwendigen Voraussetzungen: es handelt sich also um Maschinen vom Typ »Mark II«, die von Gibraltar nach London flogen und so die zweite Etappe ihrer Rückreise aus dem Nahen Osten zurücklegten.

Registrier- nummer	Datum	Treib- stoff (l)	Fracht	Passa- giere	Geschätze Nutzlast (kg)
AL 551	25. Juni	8100	519	8	1238
AL 584	29. Juni	8550	370	8	639
AL 922	29. Juni	8550	775	9	1584
AL 616	1. Juli	8550	881	12	1958
AL 523	4. Juli	9000	1501	11	2484
AL 584	5. Juli	9000	261	14	1491
AL 914	6. Juli	9000	1050	10	1949

Um die Nutzlast zu kalkulieren, setzt man für jeden Passagier mit persönlichem Gepäck etwas unter 90 kg an (die zehn Passagiere, die in Kairo an Bord des Sikorski-Flugzeugs gingen, wogen zusammen 891 kg). Auf dem Flug von Lyneham nach Gibraltar trugen die betreffenden Maschinen eine Nutzlast von durchschnittlich 3150 kg, die Treibstoffvorräte waren jedoch weit geringer als beim Rückflug. Der für die in der Kronkolonie stationierte Wartungseinheit damals verantwortliche Sergeant hat angegeben, daß man die Treibstofftanks des Liberator AL 523 randvoll gefüllt hatte. Die beiden Haupttanks des Liberator faßten je 1250 Gallonen, zusammen demnach 2500 Gallonen Flugzeugbenzin. Der ebenfalls vorhandene Reservetank konnte 500 Gallonen aufnehmen.

gewicht um weitere 1800 kg erhöht haben – auch nach einer noch so minutiösen Untersuchung des Flugzeugwracks hätte eine solche Tatsache niemals aufgedeckt werden können. Doch das ist eine Hypothese, der wir hier nicht weiter nachgehen wollen. Zusammenfassend sei betont: entgegen den in Kairo ausgefertigten Ladepapieren war Prchals Liberator fast bis zum zulässigen Maximalgewicht beladen, da man das nicht registrierte Gepäck (Souvenirs, Geschenke, Alkoholkisten etc.) sowie vor allem das illegale Schmuggelgut ebenfalls berücksichtigen muß. Hätte der Pilot sonst den vom Regierungsgebäude aus telefonisch avisierten Extra-passagier (den polnischen Geheimkurier Gralewski) nur unter der Bedingung akzeptiert, der neue Insasse dürfe keinerlei Gepäck bei sich führen? Vor dem RAF-Ausschuß erklärte Prchal verständlicherweise, seiner Meinung nach habe das Gesamtgewicht der Maschine ungefähr 23.400 kg betragen – sein Durchschlag des Formulars 1256 war beim Absturz vernichtet worden. Der Leser wird diese Fehlschätzung ähnlich werten müssen wie beispielsweise eine der Angaben des Piloten aus dem Jahre 1953: damals behauptete er, sein Flugzeug sei ungefähr 4 km weit geflogen, bevor es aus einer Höhe von 90 m abstürzte . . . Außerdem läßt sich ein Gesamtgewicht von 23.400 kg keinesfalls mit der Startgeschwindigkeit vereinbaren, die Prchal vor der Militärkommission mit 208 km/h angab – diese Geschwindigkeit ist nämlich erst bei einem Gewicht von 27.900 erforderlich (bei 22.500 kg genügen 176 km/h, während man bei einem Gesamtgewicht von 54.750 kg 192 km/h erreichen muß)<sup>502</sup>. Wir erinnern uns zudem an Prchals Aussage, er sei bei halb ausgestellten Flugklappen mit einer Geschwindigkeit von 264 km/h geflogen – auch das entspricht einem »Abheben mit sehr schwerer Beladung«, wie ein Liberator-Experte vor dem Untersuchungsausschuß bezeugt hat<sup>503</sup>

Offensichtlich wußte der Pilot entgegen allen seinen Versicherungen vor der offiziellen Kommission also selbst nicht genau, was den Absturz eigentlich herbeigeführt hatte. Er befürchtete, die Ursache des Unglücks könne mit der illegalen Fracht der Maschine zusammenhängen, und vielleicht verdächtigte er außerdem wirklich Major Herring, seinen Kopiloten, etwas falsch gemacht zu haben. Daß der Liberator AL 523 ausschließlich wegen seiner übermäßigen Fracht oder einer falschen Trimmlage abstürzte, können wir nicht akzeptieren: die Augenzeugen-

berichte der Experten sprechen eindeutig gegen eine solche Möglichkeit. Andererseits ist aber auch nicht einzusehen, weshalb ein so erfahrener Kopilot wie Herring entweder den Blockierhebel für die Startklappen oder den Leitwerk-Feststellhebel mit dem Handgriff verwechselt haben sollte, der zum Einziehen des Fahrgestells diente; übrigens war nach der eingehenden Untersuchung des Wracks das Fahrwerk im Augenblick des Absturzes bereits teilweise eingezogen, man (und zwar der Pilot, wenn wir seiner diesbezüglichen Aussage Glauben schenken können) hatte also den richtigen Hebel bedient.

An dieser Stelle muß allerdings eine weitere Hypothese angedeutet werden: Ist es denkbar, daß der Kopilot absichtlich die Startklappen falsch ausstellte, um so das Flugzeug zum Absacken zu zwingen? War Herring jene dunkle Silhouette gewesen, die Douglas Martin von fern auf der Tragfläche des sinkenden Liberator entlanggehen sah? Um Prchal kann es sich nicht gehandelt haben, da seine beiden Knöchel gebrochen waren. Befindet sich »Kipper« Herring, der heldenhafte Bomberpilot des Zweiten Weltkrieges, der rastlose Abenteurer aus Lincolnshire, noch irgendwo am Leben? »*Den Frieden hätte er gehaßt*«, erklärte seine Witwe heute. Auch für diese Theorie fehlen uns weitere konkrete Anhaltspunkte, und vielleicht tun wir dem RAF-Offizier großes Unrecht, wenn wir sie an dieser Stelle streifen.

Da der Untersuchungsausschuß der Royal Air Force sich im Jahre 1943 praktisch ausschließlich auf die unzutreffenden Angaben des Piloten Prchal verlassen hatte, kam er zu einem falschen Ergebnis. Daran ist nicht mehr zu rütteln, und ich glaube ebenfalls bewiesen zu haben, aus welchem Grund der Pilot vor der Kommission keine wahrheitsgetreuen Angaben gemacht hatte – er fürchtete, das Unglück sei durch die übermäßige Fracht oder die schlechte Stauung des Liberator verursacht worden, eine Tatsache, die seiner Meinung nach letzten Endes auf die Mitführung des Schmuggelguts zurückzuführen war. Prchal durfte seine illegalen Operationen aber keinesfalls eingestehen, ohne seine Karriere aufs Spiel zu setzen.

Die tatsächliche Absturzursache wird dadurch allerdings nicht erhellt – sie dürfte vielmehr in einem Sabotageakt zu suchen sein. Positive Beweise für ein Attentat liegen zwar nicht vor, wohl aber eindeutige Anhaltspunkte, denen der offizielle Militärausschuß keine Bedeutung zumaß, sei es, weil er

seine Ermittlungen zu oberflächlich führte, sei es, weil seine Offiziere die Präzedenzfälle zum Sikorski-Absturz nicht beachtet hatten – es ist natürlich möglich, daß sie von den vorhergehenden, rätselhaften und nach wie vor nicht hundertprozentig geklärten Sabotageversuchen gar keine Kenntnis hatten. Der Autor hat diese Präzedenzfälle sowie die offen gebliebenen Fragen um die Gibraltar-Katastrophe ausführlich behandelt und in den richtigen Zusammenhang gerückt; abschließend greift er nur noch einige Punkte heraus, wenn er den mysteriösen Anruf bei Minister Popiel in London, die Attentatsversuche, die vorher auf den polnischen Ministerpräsidenten gemacht wurden, den Sabotageanschlag auf das Flugzeug, das General de Gaulle, einen anderen Exilpolitiker, der den Alliierten unbequem geworden war, nach Glasgow bringen sollte, und schließlich die augenfällige Tatsache anführt, daß von den mehr als 50.000 Maschinen, die im Jahre 1943 ohne jeden Unfall von der Piste der Kronkolonie abhoben, ausgerechnet der Liberator Sikorskis abstürzen mußte.

Fliegerhauptmann Edward Prchal, der sich jahrelang Vorwürfe gemacht haben dürfte, kann seinem gequälten Gewissen endlich etwas Ruhe gönnen. Das Höhenleitwerk des Liberator AL 523 blockierte nicht, und auch seine illegale Fracht gab nicht den Ausschlag zur Katastrophe. Ebenso ist die Möglichkeit, einem derart erfahrenen und geübten Flugzeugführer sei – zum erstenmal in seinem Leben – ausgerechnet in diesem entscheidenden Moment ein menschliches Versagen unterlaufen, absurd und bedarf keiner ernsthaften Erörterung. Nirgends, weder in den Akten der amerikanischen Herstellerfirma, noch in den Protokollen der RAF-Stationen, der einzelnen Staffeln und Verbände der Air Force, hat man analog rätselhafte Abstürze registriert oder technische Defekte des Liberator Mark II aufgedeckt, die zu einem entsprechenden Unfall führten. Unter diesen Umständen leuchtet allein die Schlußfolgerung, der polnische Ministerpräsident und Oberbefehlshaber sei das Opfer eines Sabotageanschlags geworden, ein. Auf welche Weise das Attentat vorbereitet und durchgeführt wurde, bedarf allerdings noch der Klärung – ebenso die Frage, wer das verbrecherische Vorhaben inszenierte. Aber auch darauf habe ich in diesem Buch die nötigen Hinweise gegeben.

## Anhang

In einer Rede vor dem Unterhaus forderte Premierminister Harold Wilson am 11. Februar 1969 alle Personen, die an der Richtigkeit der Untersuchungsergebnisse des Militärausschusses von Gibraltar-Lyneham zweifelten, auf, ihm ihre Beweise vorzulegen. Sollte es sich dabei um stichhaltiges Material handeln, würde man erneut über den Tod des ehemaligen polnischen Ministerpräsidenten ermitteln. Bereits am folgenden Tag sandte ich dem britischen Regierungschef ein zehenseitiges Memorandum, in dem die im vorliegenden Buch detailliert aufgeführten Zeugenaussagen, die der damaligen Untersuchungskommission unbekannt waren, zusammengefaßt und auch die sonstigen Ergebnisse meiner Recherchen im Zusammenhang mit dem tragischen Ereignis vom 4. Juli 1943, die in den vorangegangenen Kapiteln ebenfalls behandelt werden, übersichtlich dargestellt waren. In diesem 33 Punkte umfassenden Schriftstück habe ich nachdrücklich auf die – durch direkte und indirekte Beweise erhärtete – Tatsache hingewiesen, daß Edward Prchal, der Pilot der Unglücksmaschine, im Jahre 1943 vor dem Ausschuß unzutreffende Angaben gemacht hatte. Auch die eidesstattlichen Erklärungen der von der Militärkommission nicht vorgeladenen Augenzeugen kommen zur Sprache.

Ich betonte noch einmal, daß es der Kommission aus diesen Gründen gar nicht möglich war, die wahre Absturzursache festzustellen. An der Notwendigkeit einer Neueröffnung des Untersuchungsverfahrens könne also nicht mehr gezweifelt werden. Bei diesem neuen Verfahren müsse zumindest *ein* ordentliches Kommissionsmitglied Fachmann für Maschinen des Typs Liberator sein: eingestandenermaßen hatte der Ausschußvorsitzende von Gibraltar-Lyneham so gut wie keine Erfahrungen mit Liberators gehabt, und das, obgleich er es mit einem Flugzeugführer zu tun hatte, der zu den besten Liberator-Experten der damaligen Zeit gehörte!

Abschließend bot ich dem britischen Premierminister Einsichtnahme und Prüfung meines gesamten Beweismaterials sowie aller Aufzeichnungen meiner jahrelangen Nachforschungen an.

Harold Wilson ließ mehr als zwei Monate verstreichen, ehe er sich zu einer lakonischen, zwei Sätze umfassenden Antwort entschloß. Den Wortlaut dieses Schreibens möchte ich ungekürzt – und ohne weiteren Kommentar – wiedergeben:

10 Downing Street  
Whitehall  
14. April 1969

Sehr geehrter Mister Irving!

Ich danke Ihnen für Ihren Brief vom 13. Februar, in dem Sie den Versuch unternommen haben, Ereignisse zu rekonstruieren, die am 4. Juli 1943 stattfanden, und in dem Sie gewisse zusätzliche Theorien über die Ursache dieser Ereignisse angeboten haben. Ich habe Ihre Punkte sehr sorgfältig erwogen, bin jedoch nicht der Ansicht, daß sie einen ausreichenden Grund für die Wiederaufnahme der Untersuchung darstellen.

Hochachtungsvoll!  
gez. Harold Wilson

## Anmerkungen und Quellenangaben

- 1 *The Times*, 9. 7. 1943; Reuter, nach *Irish Independent*, 9. 7. 1943; *Gibraltar Chronicle*, 8. 7. 1943.
- 2 Rundfunkansprache Winston Churchills an Polen, 14. 7. 1943 (zitiert nach *Poland and the British Parliament*, Pilsudski Institute, New York, Bd. III, S. 236).
- 3 *The Times*, 6. 7. 1943. *Gibraltar Chronicle*, 6. 7. 1943.
- 4 Memorandum des sowjetischen Außenministeriums an alle ausländischen Botschaften und Missionen in Moskau vom 6. 1. 1942, veröffentlicht in *Documents on Polish-Soviet Relations 1939-1945*, General Sikorski Historical Institute, London 1961, Bd. I (1939 bis 1943), S. 260. Im weiteren Verlauf der Quellenangaben bezeichnen wir diese Publikation als *DPSR*.
- 5 Botschafter Kot an den sowjetischen Außenminister Molotow, 9. 1. 1942, in *DPSR*, S. 261.
- 6 Sowjetisches Außenministerium an die Polnische Botschaft in der UdSSR, 9. 1. - 1942, in *DPSR*, S. 274-276.
- 7 Unterhaltung zwischen General Sikorski und Sir Stafford Cripps, 26. 1. 1942, in *DPSR*, S. 269-271.
- 8 Unterhaltung zwischen Sikorski und Winston Churchill, 31. 1. 1942, in *DPSR*, S. 274-276.
- 9 Bericht von Berater Weese, 5. 3. 1942, in *DPSR*, S. 286.
- 10 Churchill an Roosevelt, 7. 3. 1942. Churchill an Stalin, 9. 3. 1942. Llewellyn Woodward: *British Foreign Policy in the Second World War*, London 1962 (HMSO), S. 193. Unterhaltung zwischen Sikorski, Churchill, Eden u. a., 11. 3. 1942, in *DPSR*, S. 295-299.
- 11 Unterhaltung zwischen Sikorski und Präsident Roosevelt, 24. 3. 1942, in *DPSR*, S. 310.
- 12 Graf Raczynski an Eden, 13. 4. 1942, in *DPSR*, S. 321. Eden an Raczynski, 17. 4. - 1947, in *DPSR*, S. 329.
- 13 Konferenz Sikorski – Eden, 8. 6. 1942, in *DPSR*, S. 364.
- 14 Unterhaltung zwischen Sikorski und Churchill, 30. 8. 1942, in *DPSR*, S. 428. Woodward, a.a.O., S. 193.
- 15 Raczynski an Botschafter Bogomolow, 28. 1. 1942, in *DPSR*, S. 271.
- 16 Bogomolow an Raczynski, 13. 3. 1942, in *DPSR*, S. 300.
- 17 Raczynski an Bogomolow, 20. 4. 1943, in *DPSR*, S. 529.
- 18 Dieser Tagebuchauszug ist abgedruckt in *The Crime of Katyn, Facts and Documents*, einer Veröffentlichung der Polish Cultural Foundation (London 1965, S. 189-190: »Katyn File No. 0490«).
- 19 Sowjetisches Außenministerium an die Polnische Botschaft in der UdSSR, 16. 1. 1943, in *DPSR*, S. 474.
- 20 Archiv des Reichsaußenministeriums. Die polnisch-sowjetischen Beziehungen während dieses Zeitraums werden in drei Aktenordnern behandelt: Folge 1256 »Polen und Rußland, November 1940 bis März 1944« (NARS-Mikrofilm T-120, Rolle 752), Folge 1327 »Politische Beziehungen zwischen Polen und Rußland« (T-120, Rolle 404) und Folge 8464 »Militärische Angelegenheiten, Polen« (hierbei handelt es sich allerdings um eine Mappe mit fehlregistrierten Dokumenten, Berichten also, die mit polnischen Angelegenheiten nichts zu tun haben). Die zitierten Passagen stammen aus der nützlichen und ausführlichen Übersicht polnischer Regierungserklärungen, die 1944 vom Reichsaußenministerium zusammengestellt wurde (Mikrofilm T-120, Rahmen 352028-352107, Rolle 404). Es handelt sich zum größten Teil um Mitschnitte der Deutschen aus BBC-Rundfunksendungen.
- 21 Raczynski an Eden, 23. 2. 1943, in *DPSR*, S. 487.
- 22 Archiv des Reichsaußenministeriums, auch in *DPSR*, S. 501.
- 23 Communiqué der Polnischen Telegraphenagentur, 1. 3. 1943, in *DPSR*, S. 502.

- 24 »Official Report« des britischen Unterhauses, Bd. 373, Kol. 1504, 30. 7. 1941.
- 25 Robert E. Sherwood: *The White House Papers of Harry L Hopkins*, London 1949, Bd. II, S. 706-707.
- 26 *DPSR*, S. 606-607 (Anm.). Churchill: *The Second World War*, London 1951, Bd. IV, *The Hinge of Fate* (deutsch unter dem Titel *Der Zweite Weltkrieg*, Bd. IV, *Schicksalswende*, Bern-München-Wien 1953). Sherwood, a.a.O., S. 710-714.
- 27 Über die Lemberg-Frage unterhielten sich Eden und Raczynski am 22. 1. 1943, Eden und Sikorski kurze Zeit darauf. Sikorski gab schließlich nach und stimmte zu, den Kreuzer »Gdansk« (Danzig) zu nennen. Robert E. Sherwood: *Roosevelt and Hopkins*, New York 1948, Bd. II, S. 708-714. Vgl. Herbert Peis: *Churchill, Roosevelt, Stalin*, S. 122, und Sir Llewellyn Woodward: *British Foreign Policy in the Second World War*, London 1961, HMSO, S. 203 (Fußnote).
- 28 Die beiden Professoren waren Lange und Karpinski. Die Rundfunksendung wird in den Akten des Reichsaußenministeriums zitiert (s. Anm. 20).
- 29 Schweizer Zeitungen. Vgl. *Basler Nachrichten*, 12. 4. 1943.
- 30 Roosevelt an Sikorski, 12. 4. 1943. Veröffentlicht in *Foreign Relations of the United States, Diplomatic Papers 1943*, Bd. III., S. 373. Im weiteren Verlauf der Quellenangaben bezeichnen wir diese Publikation als *FRUS*.
- 31 Deutsches Weißbuch: *Amtliches Material zum Massenmord von Katyn*. Im Auftrag des AA auf Grund urkundlichen Beweismaterials zusammengestellt, bearbeitet und herausgegeben von der deutschen Informationsstelle, 1943 (s. Anm. 18).
- 32 Verlautbarung von Radio Berlin, 13. 4. 1943, in *DPSR*, S. 523.
- 33 *DPSR*, S. 609 (Anmerkung).
- 34 *Soviet War News*, 17. 4. 1943, in *DPSR*, S. 524. Vgl. *United Press* vom 16. 4. 1943, *Basler Nachrichten* vom 16. 4. 1943 sowie *FRUS*, S. 379.
- 35 US-Botschafter Drexel Biddle an US-Außenminister, 17. 4. 1943, in *FRUS*, S. 379.
- 36 *Daily Telegraph*, 6. 7. 1943 (»London Day by Day«).
- 37 Tagebuch Sikorskis, 15. 4. 1943. Das Tagebuch, ein Dokument von entscheidendem Wert, wurde vom jeweiligen Adjutanten des Generals geführt. Wie viele andere polnische Dokumente, die wir in diesem Buch benutzt haben, wurde es uns vom General Sikorski Historical Institute, London, zur Verfügung gestellt. Vgl. Reuter vom 16. 4. 1943.
- 38 Churchill, a.a.O., Bd. IV, S. 679. Vgl. Woodward, a.a.O., S. 203.
- 39 Unterhaltung zwischen Sikorski, Churchill und Raczynski, 15. 4. 1943 (polnisch, unveröffentlicht). Vgl. Raczynski: *W sojusznicy Londynie*, London 1960, S. 171 (Fußnote).
- 40 Drexel Biddle an US-Außenminister, 17. 4. 1943, in *FRUS*, S. 380-381.
- 41 Kommuniqué des Nationalen Polnischen Verteidigungsministeriums, 16. 4. 1943, in *DPSR*, S. 525-527. Reuter, 16. 4. 1943 (zitiert in *Basler Nachrichten*, 17./18. 4. 1943)
- 42 Drexel Biddle an US-Außenminister, 17. 4. 1943, in *FRUS*, S. 379.
- 43 Desgl., in *FRUS*, S. 387.
- 44 Tagebucheintrag Dr. Joseph Goebbels' vom 17. 4. 1943, in *Goebbels' Tagebücher aus den Jahren 1942-43 mit anderen Dokumenten*, hrsg. von Louis P. Lochner, Zürich 1948.
- 45 *Basler Nachrichten*, 19. 4. 1943.
- 46 Verlautbarung der polnischen Regierung, London, 17. 4. 1943, in *DPSR*, S. 527-528. Vgl. *FRUS*, S. 381-382.
- 47 *Prawda*, 19. 4. 1943 (zitiert in *Basler Nachrichten*, 20. 4. 1943).
- 48 TASS, 21. 4. 1943 (zitiert in *Basler Nachrichten*, 21. 4. 1943).
- 49 Stalin an Churchill, 21. 4. 1943, in *DPSR*, S. 530-531. Stalin an Roosevelt, 21. 4. - 1943, in *FRUS*, S. 391.
- 50 Verlautbarung der von den Deutschen kontrollierten »Europa-Presse-Agentur«, Warschau, 22. 4. 1943, in *Basler Nachrichten*, 24./25. 4. 1943.
- 51 Churchill an Stalin, 24. 4. 1943, in *DPSR*, S. 532. Vgl. *FRUS*, S. 393.
- 52 Drexel Biddle an US-Außenminister,

27. 4. 1943, in *FRUS*, S. 398-400.
- 53 Churchill an Stalin, 25. 4. 1943, in *DPSR*, S. 534-535. Vgl. *FRUS*, S. 393.
- 54 Eine Untersuchung der Gründe, weshalb das Foreign Office damals an der Wahrheit der deutschen Angaben zweifelte, bei Woodward, a.a.O., S. 204 (Fußnote). Telegramm Winant (US-Botschafter in London) an US-Außenminister, 21. 4. 1943, in *FRUS*, S. 385.
- 55 Notiz eines Telefongesprächs von Elbridge Burbrow, 26. 4. 1943, in *FRUS*, S. 396.
- 56 *The Times*, 7. 7. 1943, sowie Information des General Sikorski Historical Institute.
- 57 *Collier's National Weekly*, 3. 4. 1943. Berichte über Ansprachen, die General Sikorski in New York hielt (Akten des Pilsudski Institute, New York).
- 58 Communiqué des Internationalen Roten Kreuzes, Genf, April 1943, in *DPSR*, S. 531 (ebenfalls in *Basler Nachrichten*, 24. 4. 1943).
- 59 Bericht von Harold King, Sonderkorrespondent der britischen Nachrichtenagentur Reuter in Moskau, 29. 4. 1943.
- 60 In den USA hielt ein Congressional Select Committee to Conduct an Investigation of the Facts, Evidence and Circumstances of the Katyn Forest Massacre (Kongreß-Sonderausschuß zur Untersuchung von Sachverhalt, Beweismaterial und Begleitumständen des Massenmords im Wald von Katyn) zwischen Oktober und November 1952 Hearings ab, deren Protokolle und Ergebnisse, ein Report von 2362 Seiten Umfang, 1952 von der US-Regierung veröffentlicht wurden. Der Ausschuß befand, »das sowjetische NKWD . . . [sei] verantwortlich« (s. hierzu auch *The Times*, 7. 10. 1966).
- 61 Goebbels' Tagebuch, 26. 4. 1943 (unveröffentlicht),
- 62 Churchill, a.a.O., Bd. IV, S. 678-681.
- 63 Molotow an Botschafter Romer, Moskau, 25. 4. 1943, in *DPSR*, S. 533-534. Mitteilung Romers an Molotow, 26. 4. 1943, in *DPSR*, S. 535-536.
- 64 *Basler Nachrichten*, 27. 4. 1943.
- 65 Ebd., 28. 4. 1943.
- 66 Dieses bemerkenswerte Dokument der polnischen Untergrundbewegung ist bisher noch nicht veröffentlicht worden. Ich fühlte mich deshalb verpflichtet, es hier in extenso wiederzugeben. Die polnische Widerstandsbewegung war sich der Gefahren der Nazi-Propaganda um das Massaker von Katyn vollkommen bewußt. Der Wortlaut der »Bekanntmachung« befindet sich in den Akten der Abwehr (nichtkatalogisierter NARS-Mikrofilm T-77, Rolle 1443, Rahmen 919-920).
- 67 Goebbels' Tagebuch, 27./28. 4. 1943, a.a.O.
- 68 Himmler an Ribbentrop, 22. 4. 1943. Die SS-Akte mit der betreffenden Korrespondenz befindet sich auf NARS-Mikrofilm T-175, Rolle 73.
- 69 Reichsleiter SS-Gruppenführer Bohle (Leiter der Auslandsorganisation der NSDAP) an Reichsführer-SS Himmler, 14. 4. 1943.
- 70 Ribbentrop an Himmler, 26. 4. 1943.
- 71 Diese Feststellung beruht auf einer näheren Untersuchung der Akten Himmlers, der SS-Dokumente und auch der Akten des Reichssicherheitshauptamtes, die gegenwärtig von den Herren Wolfe und Spencer in Alexandria, Virginia, auf NARS aufgenommen und katalogisiert werden. über den Fall Katyn existiert noch eine weitere SS-Akte mit Fotos und Plänen der Massengräber zur Zeit ihrer Entdeckung und Öffnung; sie trägt die Jahreszahl 1944 (NARS-Mikrofilm T-175, Rolle 199). Allgemeine Informationen über Katyn: »Katyn – ein Geheimnis?«, in *Vierteljahresheft für Zeitgeschichte*, 1955, S. 405; *Proceedings* des US-Naval Institute, Oktober 1952; sowie Manuskript Nr. A. 917 (»The Truth about Katyn«) der Historischen Abteilung der US-Armee, wo Generalmajor R. von Gersdorff, der seinerzeit die Exhumierungsarbeiten leitete, seine Eindrücke niedergelegt hat.
- 72 Goebbels' Tagebuch, 30. 4. 1943 (unveröffentlicht).
- 73 Telegramm Nr. 2711 der Deutschen Botschaft in Paris nach Berlin, 1. 5. 1943.

- Bei den beiden Polen handelte es sich um Tarlo-Mazynski, Professor der Philosophie in Warschau, und um den ehemaligen polnischen Finanzminister, Ingenieur Wincenty Jastrzebski (NARS-Mikrofilm T-120, Rolle 404, Rahmen 352037).
- 74 Staatssekretär (im Reichsaußenministerium) Hencke an Deutsche Botschaft in Paris, Telegramm Nr. 119, 6. 5. 1943.
- 75 Memorandum von Hencke, Berlin, 22. 5. 1943.
- 76 *Basler Nachrichten*, 28. 4. 1943.
- 77 Standley (US-Botschafter in Moskau) an US-Außenminister, 28. 4. 1943, in *FRUS*, S. 400-402.
- 78 Standley an US-Außenminister, 14. 4. 1943, in *FRUS*, S. 374.
- 79 Churchill an Stalin, 30. 4. 1943, in *DPSR*, S. 539-540.
- 80 Drexel Biddle an US-Außenminister, 2. 5. 1943, in *FRUS*, S. 405.
- 81 Woodward, a.a.O., S. 204 und S. 205 (Fußnote).
- 82 Bericht über eine Unterhaltung mit Sikorski, von Drexel Biddle an US-Außenminister, 1. 5. 1943, in *FRUS*, S. 403-404. In den Akten des General Sikorski Historical Institute befindet sich eine ausführliche Aufzeichnung des Gesprächs zwischen Sikorski und Anthony Eden.
- 83 Archiv des Reichsaußenministeriums.
- 84 Sikorski an Roosevelt, 4. 5. 1943, in *FRUS*, S. 411.
- 85 Stalin an Churchill, 4. 5. 1943, in *Correspondence*, Bd. I, S. 128.
- 86 US-Außenminister an Drexel Biddle, 16. 6. 1943, in *FRUS*, S. 431.
- 87 Standley an US-Außenminister, 18. 6. 1943, in *FRUS*, S. 432 (hier berichtet Standley über Ansichten und Eindrücke, die von Clark Kerr geteilt werden).
- 88 Bericht über eine Unterhaltung mit Bogomolow, von Drexel Biddle an US-Unterstaatssekretär (Außenministerium) Sumner Welles, 2. 6. 1943, in *FRUS*, S. 426
- 89 Drexel Biddle an US-Außenminister, 15. 5. 1943, in *FRUS*, S. 420.
- 90 Churchill an Stalin, 12. 5. 1943, in *Correspondence*, Bd. I, S. 139.
- 91 Von Eden Winant, von Winant dem US-Außenminister berichtet, 12. 5. 1943, in *FRUS*, S. 419.
- 92 Goebbels' Tagebuch, 9./10. 5. 1943 (unveröffentlicht).
- 93 Sikorski an Churchill, 24. 5. 1943 (englisch, unveröffentlicht).
- 94 Professor Komarnicki und Minister Seyda an Sikorski, 11. 5. 1943 (polnisch).
- 95 *The Guardian*, 5. 5. 1967. In seinen beiden, 1946 in Warschau erschienenen Büchern (*Sikorski i jego żołnierze* bzw. *Gwiazda Wladyslawa Sikorskiego*) erwähnt Strumph-Wojtkiewicz diese Episode nicht, behauptet allerdings im zweiten Werk, Frau Lesniowska von der Teilnahme an der Reise abgeraten zu haben.
- 96 Sikorskis Tagebuch, 24. 5. 1943.
- 97 Interview mit General Marian Kukiel, gesendet von Radio Freies Europa (»Katastrofa lotnicza w Gibraltarze«) am 23. 4. 1962.
- 98 Der Liberator AL 523 gehörte zu den 139 Maschinen vom Typ LB-30, die gemäß Kontrakt Nr. F-677 für die Britische Ankaufskommission gebaut wurden. Am 9. 2. 1941 erhielt die Herstellerfirma in San Diego den diesbezüglichen Auftrag, und im November des Jahres konnte das Flugzeug vom Küstenkommando der Royal Air Force in Dienst genommen werden. Die RAF bezeichnete es als »Liberator II« – die offizielle Bezeichnung lautete »Liberator B-24C, Modell 32 der Consolidated Vultee«. Der Liberator AL 504, das Schwesterflugzeug, ist unter dem Namen »Commando« berühmt geworden: Er beförderte Winston Churchill. Vgl. Korrespondenz mit General Dynamics, Convair Division; *Jane's All the World's Aircraft*, London 1946; *Aircraft of the Royal Air Force since 1918*, London 1957; *Aircraft of the Fighting Powers*, Bd. VI, London 1945; *British Military Aircraft Serials 1912-1963*, London 1964.
- 99 Sikorskis Tagebuch, 24. 5. 1943.
- 100 General Mason-Macfarlanes Terminkalender (Einträge vom 24. und 25. 5. 1943).
- 101 Eidesstattliche Erklärung von Oberleutnant Ludwik Lubienski, 9. 12.

- 1943.
- 102 Minister Karol Popiel, Rom, an Autor, Juni 1967. Er beschrieb die Episode in seinem privaten Tagebuch, das im Oktober 1947 bei seiner Emigration aus Polen beschlagnahmt wurde. Tadeusz Ullmann, den ich in New York interviewte, bestätigte mir im Mai 1967, daß es einen solchen Anruf gegeben hatte. Außerdem hörte er damals aus erster Quelle von den Anrufen bei Mikolajczyk und Modelski. In seinem Buch, das wir hier nicht als Quelle benutzten, bezieht sich Jerzy Klimkowski ebenfalls auf dieses Ereignis, datiert es allerdings falsch.
- 103 Tagebuch von General Erwin Lahousen. Diese Aufzeichnungen befinden sich bei der US-Armee, Abteilung G-2 (NARS- [Spezial-] Mikrofilm). In Frage kommen vor allem die Einträge vom 28. 4., 6. 5., 25. 5., 2. 7. und vom 6. 7. 1941.
- 104 Ebd., 19. 8. 1941, 23. 2., 6. 3. und 11. 3. 1942.
- 105 Ebd., 9. 9. 1942.
- 106 Ebd., 1. 6. 1943.
- 107 Ebd., 4. 6. und 7. 6. 1943. Am 21. 6. 1943 traf Oberst von Freytag-Loringhoven ein, um das Kommando über Abwehr II zu übernehmen, da man Lahousen ein Frontkommando zugeteilt hatte. Seinen neuen Dienst trat Lahousen offiziell am 1. 8. 1943 an, befand sich am 4. 7. 1943 allerdings noch in Südfrankreich. Vom 26. 6. bis zum 5. 7. 1943 fehlen Tagebucheinträge.
- 108 Verlautbarung von Professor Kot, in *Daily Telegraph*, Juli 1943.
- 109 *New York Times*, 6. 7. 1943.
- 110 Information General Marian Kukiels vom General Sikorski Historical Institute.
- 111 *The Times*, 6. 7. 1943 (Nachruf).
- 112 Sendung von Radio Moskau, mitgeschnitten vom Reichsaußenministerium.
- 113 Nach *The Times*, 6. 7. 1943, erhielt Sikorski den Brief in Beirut. Roosevelt an Sikorski, 7. 6. 1943, in *FRUS*, S. 427.
- 114 Agenturmeldung, London, 7. 7. 1943.
- 115 *O.N.I. Weekly*, herausgegeben vom Chef des Marine-Nachrichtendienstes, Washington, D.C., S. 1917, S. 1944 und S. 1955.
- 116 Archiv des Reichsaußenministeriums.
- 117 Interview mit General Anders, gesendet von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962 (s. Anm. 97).
- 118 Interview mit Minister Tadeusz Zazulinski, gesendet von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962 (s. Anm. 97).
- 119 Der Text des Telegramms, das Churchill am 29. 6. 1943 an Sikorski sandte, wird in einem Brief des Cabinet Office vom 22. 8. 1967 zitiert. Außer von Klimkowski, der es aus erster Quelle kannte, wurde das Telegramm auch von Zazulinski in seinem Rundfunkinterview (s. Anm. 118) erwähnt. Er sagte: »Am folgenden Tag [30. 6.] überbrachte der Britische Hochkommissar persönlich ein Telegramm von Churchill, das ihn [Sikorski] informierte, er werde ungeduldig in London erwartet.« In Sikorskis Tagebuch wird Empfang und Inhalt des Telegramms wie folgt beschrieben: »Lord Moyne übergibt dem Oberbefehlshaber ein Telegramm von Churchill, der dem Oberbefehlshaber zu den Erfolgen seiner Reise gratuliert und den dringenden Wunsch äußert, ihn bald in Downing Street zu sehen.« Es ist klar, daß die Polen dieses Telegramm als mehr oder weniger dringenden Rückruf nach London auffaßten. R. B. Casey, der spätere Lord Casey, war 1942 bis 1943 offizieller Vertreter der britischen Regierung im Nahen Osten.
- 120 Protokolle der Staffel 511 sowie Wartungsprotokolle, die von Sergeant N. J. Moore geführt wurden.
- 121 *The Times*, Index April-Juni 1943.
- 122 *Basler Nachrichten*, 1. 7. 1943.
- 123 Ebd., 2. 7. 1943.
- 124 *The Times*, 6. 7. 1943.
- 125 Interview mit Zygmunt Litynski, gesendet von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962 (s. Anm. 97).
- 126 Interview mit Minister Tadeusz Zazulinski (s. Anm. 118 bzw. 97).
- 127 Eidesstattliche Erklärung Lubienskis, 9. 12. 1943.
- 128 Interview mit General Anders (s. Anm. 117).
- 129 Interview Lubienski – Rolf Hochhuth,

- München, Februar 1967.
- 130 Interview mit A. J. Perry (Adjutant General Mason-Macfarlanes), Juni 1967.
- 131 Eidesstattliche Erklärung Lubienski, 9. 12. 1943: »Der Gouverneur von Gibraltar stand mit General Sikorski auf sehr freundlichem Fuß, und er war der polnischen Sache äußerst geneigt . . . Er hatte einen vollkommen antirussischen Standpunkt.« Außerdem Anthony Quayle (Militärassistent des Gouverneurs) an Hochhuth, Januar 1967.
- 132 Eidesstattliche Erklärung Lubienski, 9. 12. 1943. Mason-Macfarlanes Terminkalender vermerkt für den Vormittag des 3. 7. die Ankunft Maiski, und ein Pfeil, hinter dem das Wort »Frühstück« steht, führt hinüber zum 4. 7.
- 133 Interview mit Quayle, New York, Mai 1967. Aufzeichnungen Mason-Macfarlanes, passim.
- 134 Interview mit Lubienski, Februar 1967. Protokolle der Staffel 511. Aus dem betreffenden Eintrag geht hervor, daß sich während des Flugs von Kairo nach Gibraltar 12 Passagiere an Bord befanden – das Gewicht der Fracht ist nicht vermerkt.
- 135 Mason-Macfarlanes Report, teilweise gesendet von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962. Sikorskis Tagebuch, 3. 7. 1943.
- 136 Zeugenaussage von Fliegerleutnant R. V. Briggs vor dem Untersuchungsausschuß, Juli 1943; Briggs gehörte zur in Gibraltar stationierten Einheit 27 der »Air Despatch and Reception Unit« (ADRU).
- 137 Interview mit Briggs, Juni 1967.
- 138 Der Autor hat alle noch lebenden Unteroffiziere dieser Einheit befragt: Sergeant N. J. Moore im Juni 1967, Corporal W. A. L. Davis und Corporal F. E. Hopgood ebenfalls im Juni 1967. Corporal Alexander kam beim Absturz eines aus Gibraltar zurückkehrenden Flugzeugs ums Leben.
- 139 Zeugenaussage von Moore, Juli 1943.
- 140 Zeugenaussage von Davis, 9. 7. 1943.
- 141 Interviews mit Moore und Hopgood, Juni 1967.
- 142 General Sir N. M. Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945. Dieses unschätzbare Dokument wurde in einem Stapel von Manuskriptseiten gefunden, die die Tochter des Gouverneurs, Mrs. John B. Hall, Galashiels, aufbewahrt. Wir werden wohl niemals den Grund erfahren, weshalb Mason-Macfarlane den Bericht zwei Jahre nach der Katastrophe verfaßte, und das ausgerechnet auf dem Höhepunkt seiner glänzenden Wahlkampagne gegen Brendan Bracken und Churchill.
- 143 Bericht Lubienski für die polnischen Behörden in London, geschrieben zwischen dem 13. und dem 20. 7. 1943, höchstwahrscheinlich am 15. 7. 1943 (polnisch).
- 144 Tagebuch Sikorskis, 3. 7. 1943.
- 145 Lubienski Bericht, Juli 1943.
- 146 Telegramm CO/5255, aufgegeben vom Gouverneur von Gibraltar, 4. 7. 1943, 1.30 Uhr; vgl. *FRUS*, S. 437.
- 147 Interview mit William Bailey, Mitglied des Order of the British Empire, Lissabon, Mai 1967. Bailey hatte in jener Nacht im Hafen Dienst.
- 148 Logbucheintrag im Tagebuch des deutschen Marinestabs, 3. und 4. 7. 1943, unter der Überschrift »Feindlage Mittelmeer«.
- 149 Interview mit Lubienski, Februar 1967.
- 150 Interview mit Lubienski, New York, Mai 1967. In seiner eidesstattlichen Erklärung vom Dezember 1943 hatte Lubienski versichert, in jener Nacht dreimal zum Flugzeug gegangen zu sein.
- 151 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945. Außerdem Maiski an Hochhuth, Dezember 1966.
- 152 Report des Untersuchungsausschusses, Teil 1.
- 153 Tynan an Hochhuth, Januar 1967. Interview mit Quayle, Mai 1967.
- 154 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 155 Lubienski Bericht, Juli 1943.
- 156 Tagebuch Sikorskis, 4. 7. 1943.
- 157 Lubienski, der diese Passage gut kennt, zitierte sie in einer Sendung von Radio Freies Europa; im Februar und Mai 1967 hat er sie bei zwei Interviews mit dem Autor wiederholt.
- 158 Zeugenaussage Briggs', Juli 1943.

- 159 Interview mit Quayle, Mai 1967.
- 160 *Gibraltar Chronicle*, 6. und 8. 7. 1943. Lubienskis Bericht, Juli 1943. Tagebuch Sikorskis, 4. 7. 1943.
- 161 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945. Außerdem sein Terminkalender, 4. 7. 1943.
- 162 Aus einem nicht betitelten Manuskript über Gibraltar; in Mason-Macfarlanes Aufzeichnungen, geschrieben ca. 1950.
- 163 Interview mit Lubienski, Februar 1967. Mason-Macfarlanes Terminkalender, 4. 7. 1943.
- 164 Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 165 *Daily Telegraph*, 6. 7. 1943.
- 166 Interview mit Perry, Juni 1967.
- 167 *The Times*, 6. 7. 1943 (Nachruf).
- 168 Interview mit Moore, Juli 1967.
- 169 Zeugenaussage Moores vor dem Untersuchungsausschuß, Juli 1943. Die Tatsache, daß im Liberator ein Bett installiert wurde, ist im Report der Kommission übrigens nicht erwähnt worden.
- 170 Wartungsnotizen, von Moore aus seinen privaten Aufzeichnungen zur Verfügung gestellt.
- 171 Interview mit Fliegerhauptmann I. P. Fraser, 9. 2. 1969.
- 172 Interview mit Perry, 13. 6. 1967.
- 173 Interview mit Oberst Guy Bolland, 28. 4. 1967.
- 174 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 175 Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 1182, Bd. I: *Safety Harness (Service Procedure and Regulations)*, § 28. Handbücher und Vorschriften des Luftfahrtministeriums.
- 176 Interview mit Quayle, New York, 18. 5. 1967.
- 177 Interview mit Lubienski, 8. 2. 1967. Interview mit Quayle, 18. 5. 1967. Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 178 Mason-Macfarlanes Manuskript über Gibraltar (s. Anm. 162). Interview mit Bolland, 27. 5. 1967.
- 179 Interview mit Fraser, 9. 2. 1969.
- 180 Mason-Macfarlanes Bericht, S. 7. 1945.
- 181 Interviews mit Bolland (27. 5. 1967), Lubienski (Februar und Mai 1967) und Quayle (18. 5. 1967).
- 182 Interview mit Quayle, 18. 5. 1967.
- 183 Interviews mit Lubienski, Februar und Mai 1967.
- 184 Interview mit Quayle, 18. 5. 1967.
- 185 Interviews mit Lubienski, Februar und Mai 1967.
- 186 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 187 Interviews mit Luftwaffenoberleutnant H. T. Blaney (24. 2. 1969), mit F. J. Garwood, dem Mannschaftsführer der Rettungsjolle (23. 2. 1969), mit Fliegerhauptmann H. Field (24. 2. 1969). Zeugenaussage von Fliegerhauptmann A. M. Posgate vor dem Untersuchungsausschuß, Juli 1943.
- 188 Zeugenaussage Bollands, 8. 7. 1943.
- 189 Zeugenaussage von Flugzeugmechaniker Derek Qualtrough, 10. 7. 1943. Interview mit Qualtrough, Juni 1967. Zeugenaussage von Eric Howes (Howes behauptete jedoch, das Flugzeug 6 bis 8 Minuten auf der Meeresoberfläche »gesehen« zu haben, nachdem er den Absturz »hörte«). Zeugenaussage Posgates, Juli 1943.
- 190 Zeugenaussage Posgates, der nach einigen Tagen wieder vorgeladen wurde, Juli 1943. Man hatte übrigens bei Morgengrauen des 5. 7. 1943 Schwimmer aufs Meer geschickt, die die dort treibenden geheimen Papiere und Diplomatenpost holen sollten (Interviews mit Donald Darling und Dudley Heath, Juli 1967).
- 191 Interview mit der Tochter Mason-Macfarlanes, Mrs. John B. Hall, März 1967.
- 192 Interviews mit Lubienski, Februar und Mai 1967.
- 193 Zeugenaussage von Oberstleutnant Claude Dunkerley, RAF – North Front, Gibraltar, 10. 7. 1943.
- 194 Telegramm an das Kolonialministerium, in *Flight*, 8. 7. 1943, sowie in *Evening News* (London), 5. 7. 1943.
- 195 Interviews mit Lubienski, Februar 1967, und mit Quayle, 18. 5. 1967. Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 196 Verbindungsoffizier Gibraltar (Lubienski) an das Kriegsministerium, London, 5. 7. 1943 (streng geheim).
- 197 Mason-Macfarlane an den Präsidenten

- der Polnischen Republik, 5. 7. 1943 (Nr. P./239/43).
- 198 *Gibraltar Chronicle*. Text des Telegramms von König Georg VI. in *The Times*, 6. 7. 1943.
- 199 Kommuniké des Luftfahrtministeriums, Bulletin Nr. 10.796, 5. 7. 1943.
- 200 Bulletin Nr. 16 vom 5. 7. 1943.
- 201 Drexel Biddle an Roosevelt, US-Außenminister und US-Unterstaatssekretär (Außenministerium), 5. 7. 1943, 12 Uhr, in *FRUS*, S. 347 (Fußnote).
- 202 Zeugenaussage von Sumner Welles bei Kongreß-Hearing, in *The Katyn Forest Massacre*, S. 2080. Nachrufe auf Sikorski wurden auch in offiziellen sowjetischen Nachrichtenorganen veröffentlicht; Vgl. *Iswestija*, 9. 7. 1943: »... dieser große polnische Staatsmann und Militärführer.«
- 203 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945. Vgl. Maiski an Hochhuth, 27. 12. 1966: »Um 7 Uhr landeten wir in Kairo, wo mich ein Vertreter des Britischen Konsulats abholte. Er fuhr mich zum Frühstück mit Lord Killearn. Nach dem Frühstück berichtete Lord Killearn mir über Sikorskis Tod. Zu jener Zeit kannte Lord Killearn die genaueren Umstände noch nicht, er sagte lediglich, Sikorskis Flugzeug sei ins Meer gestürzt.«
- 204 Interview mit J. A. H. Horten, August 1967. Er betont, daß sich unter dem Geld keine Zehnschilling- oder Fünfpfundnoten befanden. Nach Horton war es sonst noch nie vorgekommen, daß man nach einem Flugzeugabsturz über Gibraltar Geld gefunden hatte.
- 205 Zeugenaussage von Oberstleutnant Arthur Stevens, oberster technischer Offizier der RAF-Station Gibraltar, Juli 1943.
- 206 Interview mit Luftwaffenmajor Dr. Daniel Canning, 7. 6. 1967.
- 207 Zeugenaussage Cannings vor dem Untersuchungsausschuß, 19. 7. 1943.
- 208 Interview mit Quayle, der Sikorski offiziell identifizierte, New York, 18. 5. 1967.
- 209 Interviews mit Lubienski (Februar und Mai 1967) und eidesstattliche Erklärung Lubienskis, 9. 12. 1943.
- 210 Für die sechs mit Zink ausgeschlagenen Särge, die man in Algeciras gekauft hatte, zahlte man den spanischen Zollbehörden Gebühren in Höhe von 60 Pfund Sterling (britischer Vizekonsul in Algeciras an Repräsentanten des Kolonialministeriums in Gibraltar, undatiert, in den Akten des Gouverneurs von Gibraltar).
- 211 Interview mit Quayle, 18. 5. 1967.
- 212 Lubienskis Bericht, Juli 1943. Interview mit Lubienski, Mai 1967.
- 213 *Basler Nachrichten*, 6. und 7. 7. 1943.
- 214 Ebd., 6. 7. 1943.
- 215 *The Times*, 6. 7. 1943. *Gibraltar Chronicle*, 6. 7. 1943.
- 216 Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 217 Abhörbericht der BBC, Nr. 1449, 6. 7. 1943; In dem vertraulichen Schriftstück wird die Propaganda der Nationalsozialisten vom 5. 7. 1943 außerordentlich ausführlich wiedergegeben. Die hier benutzten bzw. zitierten Passagen stammen aus deutschsprachigen Sendungen um 15.40 und 16.50 Uhr sowie aus englischsprachigen, vom Sender Calais ausgestrahlten Berichten um 18.30 und 21.30 Uhr. Vgl. ebenfalls *Daily Telegraph* und *New York Times* vom 6. 7. 1943.
- 218 Agenturtelegramm, 5. 7. 1943. *Basler Nachrichten*, 6. 7. 1943.
- 219 Sämtliche Akten des Reichsaußenministeriums, die polnische Angelegenheiten betreffen und für diesen Zeitraum des Krieges in Frage kommen, sind geprüft worden.
- 220 Karte der US-Navy, Straße von Gibraltar, nachdatiert auf Februar 1942. Enthält detaillierte Angaben über Ebbe-Flut-Bewegung sowie über Meeresströmungen.
- 221 Major S. Dudzinski: »Report in connection with the air accident of General Sikorski in Gibraltar«, Generalinspektion der polnischen Luftwaffe. Im weiteren Verlauf der Quellenangaben bezeichnen wir dieses Schriftstück als Dudzinskis Bericht.
- 222 Marshall Pugh: *Commander Crabb*,

- London 1956.
- 223 Interview mit Bailey, Mai 1967.
- 224 Vgl. Pugh, a.a.O., S. 58: eine ähnliche Version. Nach Arthur Ralph Thorpe, damals dienstältester Marineunteroffizier Baileys, bat man, nach einer Schachtel zu suchen, die Sikorskis Geheimpapiere enthielte (Interview, August 1967).
- 225 Interview mit Lubienski, Mai 1967. Posgate erklärte in seiner Zeugenaussage: »[Der Körper] von Colonel Cazalet war vollständig bekleidet und noch an den Sitz geschnallt. Meiner Ansicht nach konnte Colonel Cazalet im Augenblick des Absturzes weder Mae West noch Fallschirmausrüstung getragen haben.«
- 226 Interview mit Perry, Juni 1967.
- 227 »Official Report« des Unterhauses, Bd. 300, Kol. 1946-1950. Vgl. auch *Official Report* des Oberhauses, Bd. 128, Kol. 219-220. *Basler Nachrichten*, 8. 7. 1943. *The Times*, 6. 7. 1943. Herbert Peis, a.a.O., S. 194.
- 228 In *Leader of a Nation at War: The Posthumous Homage of 'The Voice of Poland'*, Glasgow 1943 (Broschüre).
- 229 Dudzinskis Bericht, September 1943.
- 230 Report über Bergungsarbeiten. Zeugenaussage von Stevens, Juli 1943.
- 231 Interviews mit Dr. Dudley Heath, Juni 1967. Auch Bailey, der Offizier der Froschmänner, machte eine diesbezügliche Andeutung, als er dem Autor im Mai 1967 erzählte, wie unbehaglich seinen Leuten zumute war, als sie nach der Leiche von Frau Lesniowska suchen sollten.
- 232 Report über Bergungsarbeiten. Lubienskis Bericht, Juli 1943: »Der Gouverneur war an den Bergungsarbeiten und ihrem Fortgang persönlich interessiert, besonders da er wollte, daß man den Körper von Frau Lesniowska fand.«
- 233 Stevens bezeugt die Bergung der Reisetaschen bzw. Handkoffer der Tochter (Interview, Juni 1967).
- 234 Mason-Macfarlanes Terminkalender, 7. 7. 1943.
- 235 Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 236 Interview mit Tadeusz Ullmann, New York, Mai 1967.
- 237 Communiqué des Luftfahrtministeriums, Bulletin Nr. 10796.
- 238 *The Times*, 6. 7. 1943. *Daily Telegraph*, 6. 7. 1943.
- 239 *New York Times*, 6. 7. 1943.
- 240 Tagebuch von Professor Jan Rosycki, 5. 7. 1943, in *Wiez*, Warschau, Juli/August 1961.
- 241 *Gibraltar Chronicle*, 6. 7. 1943.
- 242 Zeugenaussage Cannings, 19. 7. 1943, und Interview mit Dr. Canning, 7. 6. 1967. Trotz aller Bemühungen ist es nicht möglich gewesen, Prchals Verletzungen noch genauer anzugeben. Der Autor befragte den damaligen obersten Sanitätsoffizier der RAF-Station Gibraltar, Major (heute Dr. med.) Daniel Canning in Glasgow, den damaligen Chefchirurgen des Militärkrankenhauses von Gibraltar, Oberstleutnant (heute Dr. med.) H. T. Simmons in Wilmslow sowie den Spezialisten, der Prchal behandelt hatte, Major J. C. Goligher (heute Professor für Chirurgie, Stadtkrankenhaus Leeds). Goligher hatte seinerzeit einen detaillierten Diagnose- und Behandlungsbericht (Formular I-1237) über den Piloten zusammengestellt. Weder dieses noch andere Behandlungsprotokolle Prchals befinden sich in den Akten der Royal Air Force oder der Armee. In den Papieren des Luftfahrt- bzw. Verteidigungsministeriums läßt sich kein Hinweis entdecken, daß der Pilot als Folge des Absturzes Körperbehinderungen davontrug; weder damals noch später bezog er eine Invalidenrente. Die Behandlungsprotokolle wurden wahrscheinlich im Laufe von Routinemaßnahmen vernichtet (Unterredungen mit Canning, Simmons, Goligher und Prchal; Korrespondenzen mit dem RAF Record and Pay Office in Gloucester, mit dem Army Records Center in Hayes, mit dem Royal Naval Hospital in Gibraltar sowie mit dem Verteidigungsministerium in London; Interview mit Dr. Dudley Heath, Korvettenkapitän und damaliger

- Chirurg der Royal-Naval-Station Gibraltar).
- 243 William Joyce: *Views on the News*, englischsprachig vom Sender Calais, 5. 7. 1943, 22.30 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1149).
- 244 Ebd., 6. 7. 1943, 22.30 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1450).
- 245 Dr. Otto Kriegk im deutschen Rundfunk, 6. 7. 1943, 0.40 Uhr.
- 246 Deutschsprachige Sendung, 7. 7. 1943, 16.30 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1451).
- 247 Interview mit Dr. Simmons, Juli 1967.
- 248 Eidesstattliche Erklärung Lubienski, Dezember 1943.
- 249 Interview mit Bailey, Mai 1967.
- 250 *New York Times*, 6. 7. 1943.
- 251 Interview mit Lubienski, Februar 1967.
- 252 Interview mit Dr. Canning, Juni 1967.
- 253 Interviews mit Bolland, 28. 4. und 27. 5. 1967. Prchal hat (im Kanadischen Fernsehen) behauptet, die Pelze hätten sich in drei Handkoffern, die er für einen hohen britischen Offizier befördern mußte, befunden. Im *Sunday Telegraph* vom 22. 12. 1968 hat er außerdem angedeutet, die Pelze hätten zum persönlichen Gepäck der Tochter Sikorskis gehört.
- 254 Allgemeines über Untersuchungsausschüsse, s. *Manual of Air Force Law* (Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 804), besonders die Seiten 491 und 543. Außerdem: *King's Regulations and Air Council Instructions*, 1943, Kap. XVIII, Abschn. 1 (»Untersuchungsausschüsse«), §§ 1310-1385. Im weiteren Verlauf der Quellenangaben bezeichnen wir diese Publikation als *KR&ACI* bzw., soweit es sich um neuere Auflagen handelt, die zur Regierungszeit von Königin Elisabeth II. erschienen, als *QR&ACI*.
- 255 *KR&ACI*, § 1326,
- 256 *QR&ACI*, 1959, § 1265.
- 257 *QR&ACI*, 1959, § 1296A.
- 258 *KR&ACI*, § 1376 Abs. 5.
- 259 *KR&ACI*, § 1326 Abs. 6A.
- 260 Erklärung von Luft-Vizemarschall Elton, Februar 1969. Außerdem: »Ermittlungsverfahren, eröffnet am 7. 7. 1943 . . . , um den Flugunfall von Gibraltar North Front vom 4. 7. 1943 zu untersuchen.« Dieses Schriftstück (RAF-Formblatt 412) wird im weiteren Verlauf der Quellenangaben als Untersuchungsausschuß (bzw. Report des Untersuchungsausschusses), Teil I und Teil II bezeichnet.
- 261 Interview mit Bolland, Mai 1967.
- 262 *QR&ACI*, § 1266.
- 263 Untersuchungsausschuß, Teil I.
- 264 Dudzinski Bericht, September 1943.
- 265 Interview mit Bailey, Mai 1967. Aus den Protokollen der Staffel 511 geht z. B. hervor, daß sich zwölf Passagiere im Flugzeug befanden,
- 266 Interview mit Thorpe, August 1967. Interview mit Ullmann, Mai 1967.
- 267 Interview mit Lubienski, Mai 1967.
- 268 Interview mit Perry, Juni 1967. Posgate erklärte im Juli 1943 in seiner Zeugenaussage: »Wir bargen Geld, Diplomatenpapiere, ungefähr 30 Postsäcke etc.«
- 269 Interview mit Prchal, in *Sunday Telegraph*, 22. 17. 1968. Helena Sikorska an und in *Sunday Telegraph*, 29. 12. 1968 (Leserbrief).
- 270 Eidesstattliche Erklärung Lubienski, Dezember 1943.
- 271 Interview mit Donald Darling, 16. Juni 1967. Vgl. *Observer*, 7. 5. 1967 (das betreffende Item wurde auf Veranlassung Darfings, der seinerzeit zur Einheit MI-9 in Gibraltar gehört hatte, veröffentlicht).
- 272 Eidesstattliche Erklärung Lubienski, Dezember 1943. Korrespondenz mit dem Foreign Office, London, Juni-Juli 1967. Die den Absturz von Gibraltar betreffenden Akten des Foreign Office werden nicht zur Einsicht freigegeben.
- 273 Reuter berichtete am 6. 7. 1943, W. H. Lock sei Repräsentant der Transportabteilung des Kriegsministeriums (Sektion Persischer Golf) gewesen. Weitere Informationen zur Person Locks erhielt der Autor von Colonel H. I. Davidson, seinerzeit Hafenkommendant von Basra (9. 11. 1967), sowie von dessen damaligem Personalchef, R. M. Robbins (25. 10. 1967).
- 274 Interviews mit Stevens, Juni 1967.
- 275 Interview mit Lubienski, Februar 1967.

- Eidesstattliche Erklärung Lubienskis, Dezember 1943.
- 276 Interview mit Ullmann, Mai 1967.
- 277 Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 278 Report über Bergungsarbeiten.
- 279 Interviews mit Lubienski und Ullmann, Mai 1967. Allgemeine Informationen auch von Mrs. John B. Hall, von Perry, von Darling sowie von der Witwe des Geschwaderkommandeurs Simpson. Nach Tadeusz Ullmann ist eine Beschreibung dieser Episode von Oberleutnant Rozycki nach dem Krieg in Warschau veröffentlicht worden. In seinem Bericht vom Juli 1943 schrieb Lubienski: »Alle anderen Särge wurden mit Bleihüllen versehen, versiegelt und in Holzverschläge geladen; diese Maßnahmen ergriff man wegen des heißen Wetters in Gibraltar, nachdem wir mit dem Sarg General Sikorskis sehr unangenehme Erfahrungen gemacht hatten.«
- 280 Interviews mit Quayle (Mai 1967), Perry (Juni 1967) und Capurro (August 1967).
- 281 Interview mit Perry, Juni 1967.
- 282 *Manual of Air Force Law*, 1939, S. 543. Zeugenaussage von Fliegerhauptmann Edward M. Prchal, 8. 7. 1943. Außerdem: *QR&ACI*, 1959, § 1269A sowie § 1265.
- 283 Zeugenaussage von Major J. F. Sach, 19. 7. 1943. Seit Mai 1943 war Sach der Vorgesetzte Prchals gewesen.
- 284 Eidesstattliche Erklärung Lubienskis, Dezember 1943.
- 285 Erklärung Eltons, Februar 1969.
- 286 Zeugenaussage von Fliegerhauptmann W. L. Watson, 5. 8. 1943.
- 287 Telegramm von Geschwader 216 (Nachhut) an Gibraltar, 15. 7. 1943. Verteidigungsministerium an Autor, Juni 1967. Zeugenaussage Sachs, Juli 1943.
- 288 Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 1867C: Pilotenanweisungen für Liberator B-24C und spätere Typen.
- 289 Ebd., § 58, IIIb, sowie S. 46 (Fußnote). In dieser offiziellen Publikation wird die obere Sicherheitsgrenze bei einem Gesamtgewicht von 25.200 kg beim Start festgelegt. Eine andere Maschine des gleichen Typs, der Liberator AL 610, war während des Kriegs bei den von Convair geleiteten »Consairways« in Dienst gestellt und konnte über den USA mit einem maximalen Gesamtgewicht von ebenfalls 25.200 kg, im Pazifikverkehr jedoch mit einem Maximalgewicht von 26.100 kg fliegen (Korrespondenz mit General Dynamics, Convair Division).
- 290 *Pilot Training Manual – B-24 – The Liberator*, S. 44 (herausgegeben vom Büro für Flugsicherheit der US-Air Force).
- 291 Interview mit Prchal, in *Dziennik Polski i Dziennik Zolnierza*, London, 29. 7. 1953 (Copyright F.C.I.).
- 292 Zeugenaussage Sachs, Juli 1943. Interview mit Sach, Juni 1967. Interview mit Llewellyn, Juli 1967. Korrespondenz mit dem Verteidigungsministerium.
- 293 Interview mit Prchal, Mai 1967. Vgl. Interview mit Prchal, in *Sunday Express*, 14. 5. 1967.
- 294 Report des Untersuchungsausschusses, § 6 (Tabelle).
- 295 General Dynamics, Convair Division, an Autor, Mai 1967. Auch die Royal Air Engineers in Farnborough fanden für einen solchen Verdacht keinerlei Anhaltspunkte.
- 296 Interview mit Bolland, in *Sunday Times*, 30. 4. 1967. Luft-Vizemarschall Elton, der Vorsitzende des militärischen Untersuchungsausschusses von Gibraltar, ist nach wie vor der Meinung, daß der östliche Horizont auch bei einer mondlosen Nacht »sehr sichtbar« sein würde. Er empfahl dem Autor, sich selbst davon zu überzeugen. Als der Autor Gelegenheit hatte, von einem günstigen Standpunkt nahe der Ostküste Gibaltars nachts den östlichen Horizont zu suchen, war Vollmond, und die Luft war leicht diesig. Unter diesen Umständen gelang es nicht, den östlichen Horizont zu sehen (August 1967).
- 297 Report über Bergungsarbeiten.
- 298 Vgl. *The Consolidated B-24 Liberator*, Surrey 1965.

- 299 Interview mit Stevens, Juni 1967.  
Zeugenaussage von Stevens, Juli 1943.
- 300 Interview mit dem Flugkontrolloffizier, in *Dziennik Polski i Dziennik Zolnierza*, London, 20. 4. 1946.
- 301 Protokolle der Staffel 511, 4. 7. 1943.
- 302 Interview mit Moore, Juni 1967.
- 303 Zeugenaussage Bollands, Juli 1943.  
Interview mit Bolland, Mai 1967.
- 304 Interview mit Moore, Juni 1967.  
Interview mit F. E. Hopgood, Juni 1967.
- 305 Zeugenaussage von Hauptmann J. L. Williams, 8. 7. 1943.
- 306 Zeugenaussage Moores, Juli 1943.
- 307 Zeugenaussage Gibbs' und Zeugenaussage Alexanders, 9. 7. 1943.
- 308 Zeugenaussage Williams', wieder vorgeladen am 9. 7. 1943.
- 309 Interview mit Davis, Juni 1967,  
Zeugenaussage Davis', Juli 1943.
- 310 Zeugenaussage Hopgoods, Juli 1943.
- 311 Report über Bergungsarbeiten.
- 312 Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 313 *The Times*, 12. 7. 1943 (Teilüberschrift des betreffenden Artikels, dessen Autor nicht bekannt ist: »Requiem Mass for General Sikorski«). Interview mit Ullmann, Mai 1967. Zum Untergang der »Orkan« vgl. Roskill: *The War at Sea*, London 1960, Bd. III, Teil I, S. 41.
- 314 Englischsprachige Sendung vom Sender Calais, 10. 7. 1943, 22.30 Uhr. Deutsch vom Sender Zeesen, 10. 7. 1943, 11.30 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1454).
- 315 Sendung des deutschen Rundfunks, 10. 7. 1943, 17 Uhr.
- 316 William Joyce: Views on the News, englischsprachig vom Sender Calais, 10. 7. 1943, 22.30 Uhr (s. Anm. 316).
- 317 Reuter, 15. 7. 1943. *Basler Nachrichten*, 16. Juli 1943 (s. Anm. 2).
- 318 »Mr. Churchill at Mass«; die Herkunft des Artikels ist ungewiß, höchstwahrscheinlich erschien er am 15. 7. 1943 in einer Londoner Abendzeitung. Interview mit Helena Sikorska, Juni 1966. Minister Karol Popiel saß genau hinter Churchill und sah gemeinsam mit anderen Gottesdienstteilnehmern, daß der Premierminister weinte. In den Akten des Militärgouverneurs von Gibraltar befindet sich ein Telegramm (Nr. 396) des Außenministers an Mason-Macfarlane, in dem vorgeschlagen wird, die Flaggen in Gibraltar auf halbmast zu setzen (datiert 14. 7., 15 Uhr).
- 319 Bryant: *The Turn of the Tide*, London 1957, S. 684 (Tagebuch von Alanbrooke, Eintrag vom 15. 7. 1943).
- 320 Ebd., S. 527 (Eintrag vom 16. 11. 1942).
- 321 Ebd., S. 522 (»Notes on My Life«).
- 322 Tonbandaufnahme der polnischen Bestattungszeremonie in Newark, 16. 7. 1943; gesendet von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962. Die ursprüngliche Ankündigung, General Sikorski im St. Mary's Cemetery, Kensal Green, London, zu bestatten, war zurückgenommen worden.
- 323 Untersuchungsausschuß, Teil I, § 2: Insassen des Liberator AL 523.
- 324 Zeugenaussage von Corporal Jabez Miles, Juli 1943.
- 325 Vgl. Zeugenaussage Gibbs', Juli 1943.
- 326 Zeugenaussage Briggs', Juli 1943.
- 327 Interview mit Briggs, 9. 6. 1967.
- 328 Untersuchungsausschuß, Teil I, § 10 (Ergebnisse).
- 329 Erklärung Eltons, Februar 1969.
- 330 Zeugenaussagen von Fliegerhauptmann R. S. Coleman, von Perry und Dunkerley, Juli 1943.
- 331 Zeugenaussage Bollands, wieder vorgeladen im Juli 1943. Interview mit Bolland, 27. 5. 1967.
- 332 Zeugenaussage von Geschwaderkommandeur S. P. Simpson, 10. 7. 1943.
- 333 Zeugenaussage von Artillerist William Joseph Miller, 10. 7. 1943.
- 334 Interview mit Fraser, 9. 2. 1969.
- 335 Zeugenaussage von Prchal, wieder vorgeladen nach dem 10. 7. 1943.
- 336 Zeugenaussage von Fliegerhauptmann R. B. Capes, 10. 7. 1943.
- 337 Erklärung Eltons, Februar 1969.
- 338 »Pilot Training Manuel B-24D« (Starttabelle). Außerdem Interview mit Watson, 8. 2. 1969.
- 339 Zeugenaussage Simpsons, Juli 1943.
- 340 Zeugenaussage Qualtroughs, Juli 1943.
- 341 Interview mit Qualtrough, 3. 6. 1967.
- 342 Zeugenaussage Posgates, Juli 1943.

- 343 Interview mit Fliegerhauptmann D., Gibraltar, August 1967, sowie anschließende Korrespondenz mit ihm. Korrespondenz mit Major G. Interview mit Fraser, Februar 1969.
- 344 Interview mit Perry, Juni 1967. Mason-Macfarlanes Terminkalender, 12. 7. 1943. Lubienskis Bericht, Juli 1943.
- 345 *The Courier*, Cranbrook, Kent, Juli 1943 (Nachruf).
- 346 Sendungen des deutschen Rundfunks, 6. 7. 1943, 14 und 17 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1450).
- 347 Vgl. Mason-Macfarlanes Aufzeichnungen.
- 348 Interview mit Briggs, Juni 1967.
- 349 Zeugenaussage von Walter Titterington, 13. 7. 1943. Titterington ist inzwischen verstorben.
- 350 Zeugenaussage von F. C. Gallow, 13. 7. 1943. Zeugenaussage von Corporal Thomas Tomlinson, 13. 7. 1943.
- 351 Zeugenaussage von Hopgood, 13. 7. 1943. Bei dem anderen Flugzeug handelte es sich nach den privaten Aufzeichnungen Moores um den Liberator AM 914.
- 352 Luftmarschall Sir J. C. Slessor, Oberkommandierender des Küstenkommandos, Gibraltar, 11. 8. 1943 (Empfehlungen zum Kommissions-Report).
- 353 Interview mit Ullmann, Mai 1967.
- 354 Zeugenaussage Prchals, Juli 1943.
- 355 *QR&ACI*, 1959, § 1266.
- 356 Das Wort »wahllos« äußerte Quayle (Interview im Mai 1967).
- 357 Zeugenaussage von Stevens, Juli 1943.
- 358 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 359 Luftfahrtminister Sinclair sprach am 14. 7. 1943 im Unterhaus. Vgl. *The Times*, 15. 7. 1943.
- 360 Sir Alan Lascelles an Lord Chandos, 9. 2. 1967. Vgl. Lascelles an Chandos, 23. 12. 1967: »Es handelt sich um die genaue Aufzeichnung einer Unterhaltung, bei der Alanbrooke mir über den Report der Experten zum Sikorski-Unfall berichtete.«
- 361 Report über Bergungsarbeiten, 13. 7. 1943.
- 362 Ebd., 14. 7. 1943.
- 363 Ebd., 15. 7. 1943.
- 364 Interview mit Stevens, Juni 1967.
- 365 Zeugenaussagen von Stevens, Juli 1943.
- 366 Interview mit Bailey, Mai 1967. Mason-Macfarlanes Terminkalender, 17. 7. 1943.
- 367 Interview mit Quayle, Mai 1967.
- 368 Zeugenaussage von Stevens, Juli 1943.
- 369 Interview mit Stevens, Juni 1967.
- 370 Untersuchungsausschuß, § 10 (Ergebnisse), 24. 7. 1943.
- 371 Dudzinskis Bericht, September 1943.
- 372 Zeugenaussage von Fliegerhauptmann John Buck, 5. 8. 1943.
- 373 »Neueinberufung des Untersuchungsausschusses am 3. 8. 1943, angeordnet zwecks weiterer Ermittlungen über den Flugunfall des Liberator AL 523 am 4. 7. 1943 in Gibraltar North Front durch Luftmarschall Sir J. C. Slessor, Knight Commander of the Bath, Distinguished Service Order, Military Cross.«
- 374 *Flight Manual B-24D Airplane*, herausgegeben von der Consolidated Vultee Aircraft Corporation, San Diego, Kalifornien. Vgl. besonders den Abschnitt »Flying the B-24D«. Die britischen Vorschriften waren ebenso detailliert: »Vorbereitungen: Feststellhebel für Leitwerk lösen, Riemen verstauen und vergewissern, daß Feststellhebel ganz nach unten gelegt wurde.« (Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 1867)
- 375 *Flight Manual B-24, The Liberator*, S. 44.
- 376 *Pilot Training Manual B-24, The Liberator*, S. 44.
- 377 Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 1867: Pilotenanweisungen für Liberator II.
- 378 Zeugenaussage Watsons, August 1943.
- 379 *QR&ACI*, 1943, § 706: »Beladen des Flugzeugs.« – Die Fracht, die eine Maschine befördern soll, muß mit dem für den Flug zuständigen Offizier abgesprochen werden . . . Der Pilot der Maschine ist verantwortlich, daß das Flugzeug entsprechend den von dem für den Flug zuständigen Offizier erteilten Instruktionen beladen ist . . . und daß Beschaffenheit und Gewicht der Ladung innerhalb der Grenzen liegen, die (1) in der Gewichtsübersicht in Bd. III bzw. dem Lade- und

- Schwerpunktdiagramm in Bd. I der entsprechenden Publikation festgelegt sind oder (2) gemäß Absatz 5 besonders genehmigt werden.« In Absatz 5 heißt es: »Der kommandierende Offizier einer Flugeinheit muß sich vergewissern, daß das . . . »zulässige Maximalgewicht für Start und Flug« nicht überschritten wird.«
- 380 Vor dem Abflug wurden 9000 l Flugzeugtreibstoff in die Tanks gefüllt, zwischen Kairo und Gibraltar betrug der Treibstoffverbrauch höchstwahrscheinlich 6750 bis 8100 l. 900 l zusätzlich würden beispielsweise ein Mehrgewicht von 675 kg bedeutet haben. Außerdem wurde der Start in Gibraltar um eine Stunde verschoben, da man im Bombendepotraum auf Veranlassung von Frau Lesniowska ein eisernes Bettgestell für ihren Vater installierte. Es ist vollkommen unverständlich, daß der Ausschuß nicht über diese Tatsachen – von denen immerhin eine ganze Anzahl Personen wußte – ermittelte, um das Gesamtgewicht des Liberator beim Start in Gibraltar zu bestimmen.
- 381 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 382 Interview mit Lubienski, Februar 1967.
- 383 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945, S. 4; die persönlichen (und offiziellen) Papiere des ehemaligen Gouverneurs werden von seiner Tochter, Mrs. John B. Hall, Galashiels, aufbewahrt. Der Autor hat die wichtigsten Dokumente auf Mikrofilm aufgenommen. Die Papiere des Gouverneursbüros befinden sich noch in der Kronkolonie. Die persönlichen Tagebücher Mason-Macfarlanes, die umfangreich gewesen sein Sollen, wären von sehr großem Interesse für unser Vorhaben gewesen. Man weiß, daß sie bis 1952, also noch ein Jahr vor seinem Tod, vorhanden waren, danach hat man jedoch nichts mehr von ihnen gesehen. Möglicherweise sind sie von seinem inzwischen ebenfalls verstorbenen Sohn vernichtet worden. Sämtliche Papiere der Familie hat man mehrmals durchsucht, ohne diese Tagebücher zu entdecken, und auch in den Akten des Verteidigungsministeriums, der Royal Artillery sowie der Royal United Services Institution sind sie nicht zu finden.
- 384 *Dziennik Polski*, 29. 7. 1943.
- 385 Vgl. S. 148 und Anm. 477.
- 386 Zeugenaussage Bucks, August 1943.
- 387 Zeugenaussage von Luftwaffenmajor R. J. Falk, August 1943.
- 388 Zeugenaussage Prchals bei seiner Wiedervorladung am 5. 8. 1943.
- 389 Zeugenaussage Watsons, August 1943.
- 390 Untersuchungsausschuß, Teil II. Damals gab es hinsichtlich eines etwaigen Schuldspruchs nur die Alternative »schuldig« – »nicht schuldig«. Heute neigt man in Kreisen der Royal Air Force mehr und mehr zu der Ansicht, es wäre für statistische Zwecke angebrachter, eine dritte Möglichkeit – etwa »mangels Beweisen« – zuzulassen. Luft-Vizemarschall Elton, der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses von Gibraltar, ist heute geschäftsführender Direktor einer Firma für Radiotechnik in London. Entsprechend den Usancen des Verteidigungsministeriums erlaubte man ihm nicht, die verschiedenen Fragen mit mir zu erörtern. die bei der Schilderung des Ermittlungsverfahrens in diesem Buch aufgeworfen werden. Er hat die betreffenden Kapitel jedoch gelesen und schreibt, daß er »leicht ersehen kann, daß viele Leute mit den Ergebnissen des Ausschusses nicht übereinstimmen werden«, wenn sie diese Abschnitte ebenfalls gelesen haben. Geschwaderkommandeur Sir Vernon Brown, seinerzeit im Luftfahrtministerium oberster Aufsichtsoffizier für das Unfallwesen, erinnert sich im *Daily Telegraph* vom 2. 5. 1967, daß »die Unfallursache bestimmt wurde, als ob nicht die leisesten Zweifel beständen«; er fühlt sich heute allerdings nicht mehr imstande, das Problem ausführlicher zu erörtern – »über die Ursache des Unfalls können mir nicht einmal wilde Pferde irgend eine Erklärung aus der Nase ziehen« (Korrespondenz mit Elton und Brown).

- 391 Empfehlungen von Luftmarschall Sir J. C. Slessor, Oberbefehlshaber des Küstenkommandos, 11. 8. 1943.
- 392 Interview mit Prchal, Mai 1967.
- 393 Foreign Office an Graf Edward Raczynski, C.9840/5680/G, 1. 9. 1943. Appendices, Kommuniké-Entwurf, Report des Untersuchungsausschusses und Anlagen.
- 394 Textentwurf des Kommunikés vom Luftfahrtministerium (Pressebüro), undatiert.
- 395 Adam Romer an General Marian Kukiel, Nationaler Verteidigungsminister, 3. 9. 1943 (polnisch).
- 396 Handschriftlicher, polnischer Vermerk auf der Kopie des Reports, S. 4, § 10. Im obigen Brief wird hierauf Bezug genommen.
- 397 Dudzinskis Bericht, 6. 9. 1943
- 398 Innenministerium (Ullmann) an Romer, 7. 9. 1943 (polnisch).
- 399 Romer an Professor W. Komarnicki, Justizminister und Generalstaatsanwalt, 9. 9. 1943. Außerdem Romer an Kukiel, 9. 9. 1943 (beides polnisch).
- 400 Notiz von Oberst Stanislaw Karpinski vom Generalinspektorat der polnischen Luftwaffe, der die Untersuchungskommission am 8. 9. einberief (polnisch). Oberst P. Dudzinski, ein Mitglied der Kommission, lebt heute in London. Major S. Dudzinski, nicht verwandt mit Obigem, konnte nicht aufgefunden werden. Oberst Bajan starb 1967.
- 401 Sitzungsbericht der Untersuchungskommission des Generalinspektorats der polnischen Luftwaffe, 8. 9. 1943 (polnisch). S. Dudzinski schrieb in seinem Bericht: »Die einheimischen Taucher arbeiteten ziemlich ungeschickt, und nachdem sie das Flugzeug an die Meeresoberfläche geholt hatten, ließen sie es wieder auf Grund, so daß der Rumpfteil sich von den Tragflächen löste und einzelne (Wrack-) Teile von den Meeresströmungen und der Tide fortgetrieben wurden.« Lubienski und Ullmann gaben dem Autor gegenüber ähnliche Erklärungen ab (Mai 1967).
- 402 »Project: Draft Air Ministry Press Communiqué« (englisch, als Anlage zu obigem Sitzungsbericht).
- 403 *The Times*, 21. 9. 1943. Vgl. Jozef M. Zaranski: *Zagadka katastrofy Gibraltarskiej po 15 latach*, London 1959. Wiederholung des Kommunikés als schriftliche Antwort auf eine von I. Thomas im Unterhaus gestellte Anfrage, 23. 9. 1943 (in *Official Report* des Unterhauses, London, Bd. 392, Kol. 458); auf eine Unterhausanfrage von Tufton Beamish hin wurde es im Jahre 1948 erneut bestätigt.
- 404 Justizminister an Generalinspektorat der polnischen Luftwaffe, 19. 11. 1943: »Diese Anfrage ist geheim und dient lediglich der Vervollständigung unserer polnischen Akten, nicht aber der Akten des britischen Untersuchungsausschusses, dessen Arbeit endgültig eingestellt ist.« (polnisch)
- 405 Justizminister an Staatsanwalt Dr. T. Cyprian, 16. 9. 1943; fast gleichlautende Briefe gingen an Dr. Adam Nowotny und Jerzy Jaczynowski – man forderte sie auf, gemeinsam mit Cyprian das Material zu sichten und zu untersuchen (alle polnisch). Bericht von Cyprian, Nowotny und Jaczynowski an Justizminister, 5. 10. 1943 (polnisch).
- 406 Justizminister an polnischen Ministerpräsidenten S. Mikolajczyk, 18. 10. 1943 (polnisch).
- 407 *Katyn Forest Massacre*, Kongreß-Hearings, S. 2080. Da Sumner Welles der festen Überzeugung war, Sikorski sei ermordet worden, wären seine persönlichen Aufzeichnungen und Papiere natürlich von allergrößtem Interesse. Diese Dokumente, insgesamt etwa 175.000 Items, werden in der Washingtoner Wohnung von Benjamin Welles, dem Sohn des verstorbenen Unterstaatssekretärs, in 42 Schrankfächern aufbewahrt; bisher sind sie noch nicht auf Mikrofilm aufgenommen und registriert worden, ebensowenig hatten Forscher Zugang zu ihnen. Fräulein Therese Nadeau von der Ford Foundation, die Index und Registrierung vornimmt und somit mit

- den Papieren vertraut ist, hat dem Autor erklärt: »Wenn ich irgendeine, diese Vorfälle betreffende Korrespondenz gesichtet hätte, würde ich mich bestimmt daran erinnern.« Auch in den Aufzeichnungen Präsident Roosevelts und in den offiziellen Akten des US-State Departments finden sich keine Hinweise auf den Zwischenfall von Montreal aus dem Jahr 1942. Demnach hatte Sikorski die Bedeutung der Notlandung von Montreal wohl tatsächlich mit Absicht bagatellisiert, wie er später selbst erklärte (Korrespondenz mit Benjamin Welles, Therese Nadeau, dem Direktor der Franklin D. Roosevelt Library, sowie Unterredungen mit Dr. Arthur Kogan von der Historischen Abteilung des State Department, Washington).
- 408 Artikel von Oberst Leon Mitkiewicz, in *Kultura*, Nr. 6/128, (Paris) 1958, S. 123-124 (»Z wypadkow lotniczych gen. Sikorskiego«). Außerdem Korrespondenz sowie Interview (New York, Mai 1967) mit Mitkiewicz; Oberst P. Kalinowski, Historiker der polnischen Luftwaffe, an Autor, London, 27. 11. 1967.
- 409 Zeugenaussagen von Hochwürden Kaczynski, 1. 6. 1942; Zeugenaussage von Dr. Josef H. Retinger, 1. 6. 1942. Diese vor verschiedenen Offizieren bzw. Behörden gemachten Aussagen befinden sich (englisch oder polnisch) in einer Akte des General Sikorski Historical Institute, London (No. A.20.6/2.: »Sprawa bomby w samolocie podczas przelotu gen. Sikorskiego do Ameryki w marcu 1942r«).
- 410 Erklärung von Oberstleutnant K. vor G-2, März 1942 (veröffentl. als Anhang zum in Arm. 408 angeführten Artikel; außerdem in der in Anm. 409 angeführten Akte des General Sikorski Historical Institute).
- 411 Zeugenaussage von Oberstleutnant K., 20. 7. 1942.
- 412 Protasewicz erklärte später, ihm sei die Bombe bereits im Flugzeug gezeigt worden (Zeugenaussage von Protasewicz, 1. 7. 1942).
- 413 Auch aus Sikorskis Tagebuch geht hervor, daß er mit dem Zug nach Washington weiterfuhr (Eintrag vom 23. 3. 1942).
- 414 Report der G-2-Experten, zitiert als Anhang zu dem in Anm. 408 angeführten Artikel.
- 415 Zeugenaussage von Luftwaffenmajor Geoffrey McDougall, Royal Canadian Air Force, 7. 4. 1942.
- 416 Lady F. C. Anstruther: *General Sikorski*, London 1943.
- 417 Erklärung eines technischen Experten vom Kriegsministerium, 28. 5. 1942 (Brief).
- 418 Erklärung der Royal Canadian Mounted Police, 14. 5. 1947 (Befragung Oberstleutnant K.'s im Sulgrave Hotel, New York City, 12. 5. 1942).
- 419 Zeugenaussage Dr. Retingers, 1. 6. 1942.
- 420 Erklärung von Oberstleutnant K. vor Donald E. W. Fish, Ayr, 27. 6. 1942.
- 421 Artikel von Oberst Kazimierz Iranek Osmecki, in *Dziennik Polski*, 1. 7. 1958 (»Bomba w sarnolocie o ktorej szeptano w 1942r. byla swieca zapalajaca«).
- 422 Zeugenaussage von Leutnant Eugeniusz Jurewicz, 18. 7. 1942; außerdem seine polnische Erklärung, London, 27. 7. 1942. Gegen ihn wurden keinerlei disziplinarische Maßnahmen ergriffen.
- 423 Zeugenaussage von Oberstleutnant K., 20. 7. 1942.
- 424 Duff Cooper an Sikorski, 21. 7. 1942 (streng geheim).
- 425 Sikorski an Duff Cooper, 23. 7. 1942 (streng geheim).
- 426 Oberst P. Kalinowski an Autor, 27. 11. 1967.
- 427 G. Lowczynski: »Neuere Geschichte Polens. Mehr über den Luftzwischenfall von General Sikorski« (polnisch), in *Kultura*, Nr. 9/131, (Paris) 1958.
- 428 Mieczyslaw Kleczynski (Vetter des Oberstleutnants) an Autor, 3. 2. 1968.
- 429 Bericht von Adjutant (des Oberbefehlshabers) Glowczynski über den Unfall von Montreal, datiert 1. 12. 1942, Washington (polnisch).
- 430 Graf Jan Ciechanowski: *Defeat in Victory*, London 1947. Ciechanowski, der heute in Washington lebt, lehnte es ab, sich über den kaum bekannten

- Zwischenfall vom Autor befragen zu lassen.
- 431 Telegramm von Oberst Marecki an General Klimecki, 30. 11. 1942 (polnisch).
- 432 Nach Graf Stefan Zamoyski, der mit Ciechanowski auf die Ankunft Sikorskis gewartet hatte (Interview im Juni 1967).
- 433 Ciechanowski, a.a.O.
- 434 Eintrag im Terminkalender des Weißen Hauses, 2. 12. 1942.
- 435 Ciechanowski, a.a.O. In den Akten des General Sikorski Historical Institute befindet sich eine von Sikorski eigenhändig geschriebene Zusammenfassung dieser Unterhaltung: Welles hatte Roosevelt erklärt, »die Sicherheitspolizei . . . [habe gemeldet], daß bestimmt ein Sabotageakt vorlag«.
- 436 Es scheint nur noch eine andere veröffentlichte Erwähnung dieses Absturzes zu geben, und zwar in dem Buch des (verstorbenen Botschafters) Josef Lipski: *Trzy Podroze gen. Sikorskiego do Ameryki*, London 1949 (hrsg. vom General Sikorski Historical Institute). Der Autor schreibt: »Nachdem wir wegen eines Flugzeugunfalls beim Start in Montreal einen Tag zu spät in Washington eintrafen, war General Sikorski Gast bei Präsident Roosevelt.« Obgleich alle in Montreal erschienenen Zeitungen, besonders der *Montreal Standard* und die *Montreal Gazette*, durchgesehen wurden, war es nicht möglich, einen Hinweis auf den Zwischenfall zu finden.
- 437 Sir Louis Greig überreichte Sikorski am 7. 1. 1943 einen (ins Polnische übersetzten) »Vertraulichen Bericht über die Ergebnisse der Untersuchung eines Luftzwischenfalls von General Sikorski in Montreal«. In amtlichen Papieren wird der Vorfall kaum erwähnt, manchmal aber bezweifelt . . . In den Protokollen des RAF-Transitkommandos befindet sich lediglich ein kurzer Hinweis auf das Versagen der Hudson BW 409 beim Abheben, außerdem wird hier bemerkt, daß die Passagiere am nächsten Tag nach Washington weiterbefördert wurden, In der Historischen Abteilung des Londoner Luftfahrtministeriums konnten wir sonst keinerlei weitere, mit dem Unfall in Zusammenhang stehende Vermerke finden. In den Public Archives von Kanada existiert zwar eine alte Akte über Unfälle beim RAF-Transitkommando (»RAF Ferry Command Crashes«), die nähere Prüfung ergab jedoch, daß sie unvollständig sein muß, da auch hier der Sikorski-Unfall nicht erwähnt wird. Montreal-Dorval diente auch dem zivilen Luftverkehr als Flughafen, und wir wandten uns deshalb ebenfalls an die Kanadische Transportbehörde – auch hier ein negatives Ergebnis. Major R. E. Marrow, nach Aussagen der Polen der »RAF«-Pilot des Flugzeugs, wird in der »Air Force List« von 1943 nicht als RAF-Offizier geführt; bei der Hudson BW 409 handelte es sich sicher um ein Flugzeug der Royal Air Force, die Schwesterflugzeuge – BW 408 und BW 410 – waren allerdings aufgrund des »Pacht-Miete«-Abkommens im Rahmen des Commonwealth-Luftprogramms (»British Commonwealth Air Training Plan«) der kanadischen Luftwaffe zugeteilt worden. Das Londoner Verteidigungsministerium dagegen ist der Meinung, die Maschine Sikorskis habe ebenfalls zum Luf tpark der Kanadier gehört, da sich in den offiziellen Akten der RAF kein Hinweis auf sie findet. Sir William Stephenson schließlich, seinerzeit Leiter der britischen Nachrichtenorganisationen in Amerika, hat den Autor informiert, er persönlich habe »keine, ich wiederhole, keine Erinnerung an einen solchen Vorfall«. (Korrespondenzen mit dem Verteidigungsministerium, London, mit der Nationalen Verteidigungsbehörde, Ottawa, sowie mit Sir William Stephenson.)
- 438 Sikorskis Tagebuch, 12. und 13. 1. 1943.
- 439 Soweit der Autor weiß, gibt es keine Aufzeichnungen der Gespräche zwischen Greig und Sikorski. Sir Louis Greig war persönlicher Sekretär des

- britischen Luftfahrtministers, Sir Archibald Sinclair (s. Anm. 437). Die Annahme des Autors basiert auf zwei Einträgen in Sikorskis Tagebuch (4. 4. 1943: »15.30 Uhr: General Sikorski begab sich mit seiner Gattin, seiner Tochter und Oberleutnant Glowczynski zu Sir Louis Greig nach Richmond. 16.15 Uhr: Teegesellschaft für ungefähr fünfzehn Personen. General Sikorski hatte eine Unterredung mit Sir Louis Greig und Colonel Colt von der amerikanischen Militärmission.« Nach einem Eintrag vom 6. 4. 1943 hatte Sikorski sich nach 11 Uhr für ca. eine halbe Stunde mit Greig getroffen).
- 440 Sikorski an Mikolajczyk; Vermerk: »zusammengestellt am 7. 5. 1943« (polnisch).
- 441 W. L. Bonaparte-Wyse: »Sabotage Threat to De Gaulle«, in *Daily Telegraph*, 11. 5. 1967 (Leserbrief).
- 442 Churchill, a.a.O., Bd. IV, S. 611 und S. 716. Bryant, a.a.O., S. 548. The Earl of Avon: *The Eden Memoirs. The Reckoning*, London 1965, S. 386-387.
- 443 Verteidigungsministerium, London, an Autor, Juni 1967.
- 444 Interview mit Bonaparte-Wyse, Mai 1967.
- 445 Interview mit Peter Loat, Cornwall, Juni 1967, sowie Korrespondenz mit Loat, Juli 1967.
- 446 Verteidigungsministerium an Autor, Juni 1967. Leserbrief im *Daily Telegraph* (s. Anm. 441). Demnach wurde Bonaparte-Wyse vom Adjutanten de Gaulles informiert, der Pilot der Wellington habe ihm erklärt, es sei ein Sabotageakt auf das Flugzeug verübt worden. Beide Engländer erinnern sich daran, der Adjutant dagegen weiß angeblich nur noch, daß man ihn zum Verlassen der Maschine aufforderte, und behauptet heute: »Ich erinnere mich nicht, daß die Ursache für diesen Vorfall einem Sabotageakt zugeschrieben wurde.« General de Gaulle, der auf Veranlassung des Autors über den Zwischenfall befragt wurde, hatte ebenfalls »keine Erinnerung daran« (Korrespondenzen mit François Charles-Roux und mit dem französischen Botschafter in London).
- 447 Interview mit Bailey, Lissabon, 19. 5. 1967.
- 448 Bericht der Untersuchungskommission der Generalinspektion der polnischen Luftwaffe, 27. 11. 1943.
- 449 Protokoll des Verhörs von Lubieniski durch Dr. Tadeusz Cyprian, 9. 12. 1943.
- 450 Interview mit Watson, 8. 2. 1969.
- 451 Mason-Macfarlanes Bericht, 18. 7. 1945.
- 452 Interview mit Bolland, 28. 4. 1967. Außerdem Bollands Erklärung, in *Sunday Times*, 30. 4. 1967.
- 453 D. F. Martin an Observer, in *The Observer*, 22. 10. 1967. Interview mit Martin, in *Sheffield Morning Telegraph*, 27. 10. 1967. Martin an Autor, 14. 11. 1967.
- 454 Interview mit J. F. Hughes, in *Daily Telegraph*, 10. 1. 1969.
- 455 Interview (an dem auch Rolf Hochhuth teilnahm) mit Helena Sikorska und Frau Lisiewicz, die im Jahre 1943 bei der Zusammenkunft von Frau Sikorska und General Mason-Macfarlane teilweise als Dolmetscherin fungiert hatte, 26. 6. 1966. Frau Sikorska erinnert sich, daß Mason-Macfarlane sich auf französisch direkt an sie gewandt hatte, als er seinen Verdacht erwähnte. Vgl. auch Jan Cialowicz: »Tragedia Gibraltarska po 24 Latach«, in *Tygodnik Powszechny*, Krakau, 2. 11. 1967: »Am interessantesten sind vielleicht die Erklärungen des damaligen Gouverneurs von Gibraltar, General Macfarlane, der am 4. 7. Gastgeber General Sikorskis war und der nach seiner Pensionierung häufig Frau Sikorska besuchte. Wie Frau Sikorska dem Autor dieses Artikels erzählte, erwähnte Macfarlane die denkwürdige Julinacht außerordentlich oft und drückte seine feste Überzeugung aus, das Ereignis sei kein Unfall gewesen.«
- 456 Interview mit Helena Sikorska, 21. 12. 1968. Vgl. *Sunday Express*, 29. 12. 1968. Telegramm Churchills an Helena Sikorska, 3. 12. 1944 (befindet sich bei ihren privaten Papieren).
- 457 Rolf Hochhuth: Aufzeichnung einer Unterhaltung mit Helena Sikorska, 21.

7. 1966. Vgl. Herbert Peis: *Churchill, Roosevelt, Stalin*, S. 194.
- 458 Stanislaw Mikolajczyk: *The Pattern of Soviet Domination*, London 1948. Vgl. Peis, a.a.O., S. 196.
- 459 Woodward, a.a.O., S. 429.
- 460 Ebd., S. 298-300.
- 461 Ebd., S. 302.
- 462 Mikolajczyk (a.a.O., S. 310 beschreibt die Episode mit Churchill folgendermaßen: »Churchill deutete mit dein Finger auf mich. »Wenn Sie die Grenze nicht akzeptieren, sind Sie für immer ausgeschaltet!« schrie er. »Die Russen werden in Ihr Land einfallen und Ihr Volk liquidieren. Sie stehen am Rande der Ausrottung. Wir werden Ihrer müde, und Sie machen uns krank, wenn Sie noch weiter diskutieren.«
- 463 Vgl. *Poland in the British Parliament*, 1962 (Josef Pilsudski Institute of America), Bd. III (1939-1945).
- 464 Vgl. Robert E. Sherwood: *Roosevelt and Hopkins*, New York 1948, Bd. II, S. 842.
- 465 Churchill, a.a.O., S. 565.
- 466 John Sparrow: »After the Assassination«, in *Times Literary Supplement*, 14. 12. 1967.
- 467 Fliegerhauptmann Graham Herring: Notizen über eine Unterhaltung mit Fliegerhauptmann X. (der Name ist dem Autor und dem Verlag bekannt), ehemals Staffel 511, 7. 2. 1969. Im Dezember 1968 hatte Hauptmann X. Prchal aufgefordert, diesen Punkt zu erörtern, der Pilot wich einer direkten Antwort jedoch aus. Am 3. 2. 1969 erinnerte X. den Tschechen brieflich, er habe 1943 vor ihm selbst und anderen Offizieren zugegeben, dem Untersuchungsausschuß keineswegs seine wirklichen Eindrücke über das Geschehen mitgeteilt zu haben.
- 468 Artikel von Chapman Pincher, in *Sunday Express*, Februar 1969. Pincher an Autor, 3. 2. 1969.
- 469 Interview mit Jaroslav Prokop, Mai 1969.
- 470 Sendung von Radio Freies Europa, 28. 6. 1952.
- 471 *Dziennik Polski*, 29. 7. 1953.
- 472 Sendung von Radio Freies Europa, 23. 4. 1962 (vgl. Anm. 94).
- 473 *Sunday Telegraph*, 30. 4. 1967.
- 474 *Sunday Express*, 30. 4. 1967.
- 475 *Dziennik Polski*, 29. 7. 1953. Prchal hat das Interview nie dementiert, es ist allerdings nicht genau bekannt, ob er es überhaupt gelesen hat.
- 476 Interview mit Prchal, Mai 1967.
- 477 Diese medizinische Versuchsdiagnose wurde uns von Dr. Stephen Black, Member of the Royal College of Surgeons, Licentiate of the Royal College of Psychophysiology, dem Direktor der Forschungsabteilung für Psychophysiologie der Nuffield Foundation, gestellt (Unterredung am 25. 7. 1967).
- 478 Untersuchungsausschuß, Teil I, § 10 (Ergebnisse).
- 479 Milovan Djilas: *Conversations with Stalin* (deutsch unter dem Titel *Gespräche mit Stalin*, Frankfurt 1962). In einem Brief an Hochhuth vervollständigte Djilas seine Angaben und erklärte, Stalin sei seinerzeit vom Präsidenten der tschechischen Exilregierung und späterem Staatspräsidenten Benesch informiert worden. Die Witwe von Benesch hält dies für allerdings unwahrscheinlich (Brief, Prag, Juni 1968).
- 480 Lahousens Tagebuch, 16. 7. 1943. Der Adjutant des Gouverneurs bestätigt, daß seinerzeit ein spektakulärer Sabotageanschlag auf ein Treibstofflager der Kronkolonie verübt wurde.
- 481 Ebd., 2. 2. 1943.
- 482 Vgl. Charles Wighton und Günter Peis: *They Spied on England*, S. 35, sowie Lahousens Tagebuch, 11. 3. 1942.
- 483 Archiv des Reichsaußenministeriums (Aufzeichnungen Schmidts über Führerkonferenzen).
- 484 Deutsches Propagandaflugblatt, als Bekanntmachung der polnischen Untergrundbewegung aufgemacht (*Jak zginął general Sikorski?*). Der Autor erhielt eine Kopie vom Pilsudski Institute, New York. Das Flugblatt wurde von der Deutschen Gesandtschaft in Bern auch unter Schweizer Exilpolen verbreitet, was seine wahre Herkunft bestätigt (Polnische Gesandtschaft in Bern, Brief

- vom 15. 2. 1944, heute in den Akten des General Sikorski Historical Institute).
- 485 Zweites deutsches Propagandaflugblatt (*Prawda o Sikorskim*), ca. Juli 1943.
- 486 Sendung von Radio Paris, 5. 7. 1943, 22 Uhr (Abhörbericht der BBC, Nr. 1449, 6. 7. 1943). Himmler an Hierl, 10. 7. 1944 (NARS-Mikrofilm T-175, Rolle 69).
- 487 Maiski an Hochhuth, 27. 12. 1966.
- 488 Webster und Frankland: *The Strategic Air Offensive against Germany*, Bd. III, S. 284.
- 489 Retinger berichtete dies im Mai 1943 dem Grafen Stefan Zamoyski, einem der damaligen Adjutanten Sikorskis.
- 490 Interview mit Lubienski, gesendet von Radio Freies Europa am 4. 7. 1954 (Interviewer zu Lubienski: »War das sowjetische Flugzeug zu irgendeinem Zeitpunkt nahe der Maschine General Sikorskis abgestellt?« Lubienski erklärte, beide Flugzeuge hätten nebeneinander gestanden). Bereits am 7. 7. hatte das Reichsaußenministerium in einer Rundfunksendung verbreiten lassen, daß gewisse britische Zeitungen »sorgfältig den Versuch machen, die Verantwortung für den Tod Sikorskis den Bolschewiken zuzuschieben«. Der britischen Regierung wurden diese Beschuldigungen durch Abhörberichte der BBC bekannt (s. Anm. 246, sowie S. 93).
- 491 Interview mit Harry Field, Truro, Februar 1969.
- 492 Stellvertretender Unterstaatssekretär im Verteidigungsministerium (Luftwaffe) an Elton, 13. 6. 1967.
- 493 Interview mit Watson, 7. 2. 1969 (Watson sah das betreffende Flugzeug ebenfalls). Es war natürlich bei Strafe verboten, Transportmaschinen der RAF zur Beförderung unverzollter Güter zu mißbrauchen. Normalerweise stellten die königlichen Zollbehörden im Ankunftsflughafen Zollerklärungen – Formular C.902 – aus, die nach einer bestimmten Zeit routinemäßig vernichtet wurden. Der Autor hat sich bemüht, die den letzten Flug des Liberator AL 523 betreffenden Zollpapiere aufzufinden, wurde jedoch vom Offizier, der für die Aufbewahrung der Zoll- und Abgabepapiere zuständig ist, dahingehend unterrichtet, daß man die Papiere der Unglücksmaschine aller Voraussicht nach nirgends deponiert habe, da das Flugzeug seinen Bestimmungsort nie erreichte.
- 494 Auch Mister A. D. Firth gegenüber, einem seiner regulären Navigatoren, der ihn im Krankenhaus der Kronkolonie besuchte, hatte Prchal erklärt, die Ladung der Maschine könne das Unglück verursacht haben. »Nach seiner persönlichen Meinung«, sagt Firth heute, »hatte sich ein Teil des Gepäcks (*das auf jeden Fall das normalerweise zugelassene Gewicht überschritt*) gelockert und ein Kabel blockiert. Es handelte sich immerhin um eine Militärmaschine, die nur provisorisch zur Beförderung von Passagieren umgebaut worden war.« (Kursivierung vom Autor)
- 495 Interview mit Quayle, 18. 5. 1967.
- 496 Zeugenaussage Simpsons, Juli 1943.
- 497 Interview mit Perry, 13. 6. 1967.
- 498 Zeugenaussage Simpsons, Juli 1943.
- 499 Zeugenaussage Cannings, Juli 1943.
- 500 Interview mit Prchal, 16. 5. 1967.
- 501 Vgl. S. 221f. (Fußnote).
- 502 Veröffentlichung des Luftfahrtministeriums Nr. 1876C: Pilotenanweisungen für Liberator B-24C und spätere Typen.
- 503 Zeugenaussage Watsons, 5. 8. 1943.