

EDYTA PIJET-MIGOŃ, PIOTR MIGOŃ

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Uniwersytet Wrocławski

## INFRASTRUKTURA DAWNYCH PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE I MOŻLIWOŚCI JEJ TURYSTYCZNEGO WYKORZYSTANIA

**Streszczenie** W związku z rozwojem urbanistycznym największych miast Polski doszło w nich do zmiany lokalizacji portów lotniczych, które zostały przesunięte na peryferia. Dawne lotniska, znajdujące się bliżej centrum, działają jako obiekty sportowo-rekreacyjne (Katowice, Szczecin) lub na zajmowanych przez nie terenach powstały dzielnice mieszkaniowe (Gdańsk, Kraków, Wrocław) bądź parki (Warszawa). Zachowana infrastruktura lotnisk, niekiedy wpisana do rejestru zabytków, stanowi element dziedzictwa kulturowego i tożsamości lokalnej i może być wykorzystana w rozwoju specjalistycznej turystyki poznawczej. Dotychczas jedynie w Krakowie powstał na bazie dawnego lotniska atrakcyjny produkt turystyczny – Muzeum Lotnictwa Polskiego. W pozostałych miastach działania na rzecz uwypuklenia dziedzictwa lotniczego są podejmowane w stopniu skromnym lub żadnym. Szansą dla tych miejsc mogą być nowe formy zwiedzania, takie jak gry miejskie, trasy wirtualne czy geocaching.

**Słowa kluczowe:** dziedzictwo lotnicze, infrastruktura lotnicza, turystyka poznawcza, atrakcja turystyczna

### WSTĘP

Od kilkunastu lat zarówno w Europie Zachodniej, jak i w coraz większym stopniu w Polsce rośnie zainteresowanie turystyką przemysłową, w tym turystyką związaną z poznawaniem dawnej infrastruktury transportowej. Szczególną uwagę cieszą się pozostałości po dawnej infrastrukturze kolejowej, ale zwiększa się również grupa miłośników lotnictwa, których zainteresowania dotyczą nie tylko współczesnych nowoczesnych samolotów, fotografii lotniczej i obserwacji operacji lotniczych, ale również historii rozwoju lotnictwa. Historia rozwoju transportu lotniczego i portów lotniczych, wpisująca się w historię rozwoju aglomeracji miejskich i ich poszczególnych dzielnic, może stać się przedmiotem zainteresowania nie tylko turystów – krajoznawców, ale również mieszkańców, chcących poznać historię miasta, w którym żyją, zwłaszcza jeśli będzie ona w interesujący sposób przedstawiona.

Porty lotnicze od początku swojego istnienia były ważnymi obiektami w przestrzeni miast, świadcząc o ich randze i aspiracjach. Infrastruktura lotniskowa i okołolotniskowa wraz z rozwojem transportu lotniczego i wzrostem liczby pasażerów zaczęła jednak wymagać coraz większej powierzchni. Do przyjmowania coraz większych samolotów niezbędne były dłuższe pasy startowe oraz wygodne i funkcjonalne dworce lotnicze. Równocześnie wraz z rozwojem aglomeracji miejskich zwiększało się zapotrzebowanie na nowe tereny w pobliżu centrów miast. Lotniska niegdyś dogodnie

położone, bo w małej odległości od centrum, zaczęły być uciążliwe i niebezpieczne. Coraz wyższa zabudowa wokół lotnisk stawała się barierą dla dalszego bezpiecznego ich funkcjonowania. Dlatego w wielu miastach podjęto decyzje o zamknięciu dawnych portów lotniczych i budowie czy przystosowaniu do ruchu pasażerskiego nowych lotnisk, położonych dalej od centrum. W Polsce było tak w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Szczecinie.



A



B



C



D



E



F

**Ryc. 1.** Przykłady infrastruktury na terenie dawnych portów lotniczych.

A – Kraków: nowy budynek Muzeum Lotnictwa Polskiego, B – Gdańsk: dawny hangar, obecnie centrum handlowe, C – Wrocław: dawny dworzec lotniczy z Halą Ikara, D – Katowice – zabytkowy budynek dawnego dworca lotniczego, E – Szczecin: budynek administracyjny z zachowanym maskowaniem wojennym i hangar, F – Szczecin: dawny hangar dla hydroplanów i fragment dawnego basenu dla wodnosamolotów  
Źródło: wszystkie fotografie P. Migoń

Celem artykułu jest krótkie przedstawienie historii dawnych portów lotniczych w głównych miastach Polski, identyfikacja i opis pozostałości infrastruktury lotniczej (ryc. 1) oraz wskazanie możliwości jej wykorzystania jako atrakcji turystycznych i swoistych pomników historii miasta. Przedstawione w artykule informacje zostały zebrane na podstawie studiów materiałów i opracowań historycznych oraz wizji terenowych wszystkich omawianych lotnisk.

## DAWNE PORTY LOTNICZE W POLSKICH MIASTACH

### Lotnisko Mokotowskie w Warszawie

Najstarszym lotniskiem komunikacyjnym Warszawy i równocześnie najstarszym lotniskiem Polski było Lotnisko Mokotowskie (Mikulski, Glass 1980). Na jego lokalizację został wybrany teren na południowym skraju zabudowy ówczesnej Warszawy, na granicy współczesnych dzielnic Mokotów, Ochota i Śródmieście (ryc. 2). Lotnisko zostało otwarte w 1910 r. po pierwszym w Warszawie pokazie lotniczym, który został zorganizowany na placu wyścigów konnych przy pobliskiej ulicy Polnej (Liwiński 2009). W maju 1910 r. z inicjatywy przemysłowca księcia Stanisława Lubomirskiego powstało Warszawskie Towarzystwo Lotnicze Aviata, w ramach którego została utworzona szkoła pilotów i warsztaty lotnicze, które miały być przekształcone w



**Ryc. 2.** Lokalizacja lotniska Pole Mokotowskie na tle współczesnego układu ulic Warszawy.

1 – lokalizacja budynków lotniska cywilnego, 2 – lokalizacja budynków części wojskowej, 3 – lokalizacja koła orientacyjnego, 4 – pomnik i tablice pamiątkowe. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska

Źródło: opracowanie własne na podstawie Mikulski, Glass 1980

fabrykę samolotów. Towarzystwo Aviata zawarło porozumienie z armią carską, na mocy którego część terenów lotniska była używana jako teren ćwiczeń wojskowych. W połowie 1911 r. wybudowano hangary i hale fabryczne do budowy samolotów. Jednak w 1912 r. władze rosyjskie doprowadziły do rozwiązania Towarzystwa Aviata i przejęły jego cały majątek. W latach 1912-1914 lotnisko było użytkowane wyłącznie przez lotnictwo carskie, w latach 1916-1918 przez wojsko niemieckie, a po zakończeniu I wojny światowej przez wojsko polskie (Mikulski, Glass 1980).

W 1921 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych w porozumieniu z władzami wojskowymi zorganizowało pierwszą stację lotnictwa komunikacyjnego. Początkowo stacja ta była wykorzystywana przez towarzystwa lotnicze „Aerolloyd” oraz „Aerolot”, a po ich połączeniu i powstaniu 2 stycznia 1929 r. Polskich Linii Lotniczych LOT Lotnisko Mokotowskie stało się głównym lotniskiem tego przewoźnika (Lwiński 2008). Na potrzeby lotnictwa cywilnego wybudowano poczekalnię, otwarto restaurację, urząd pocztowy oraz ambulatorium. Warsztaty lotnicze zatrudniały około 70 pracowników. Lotnisko Mokotowskie uznawane jest za kolebkę polskiego lotnictwa, ponieważ tam narodził się polski przemysł lotniczy i tam kształcili się pierwsi polscy piloci.

Historia lotniska nie trwała jednak długo. Rozbudowa Warszawy w latach 30. XX w., a zwłaszcza budowa wysokich budynków w pobliżu drogi lądowania, stała się poważną barierą dla dalszego bezpiecznego funkcjonowania lotniska. Dlatego podjęto decyzję o budowie nowego lotniska, a na lokalizację wybrano okolicę wsi Okęcie. Dnia 29 kwietnia 1934 r. uroczysto otwarto port lotniczy Warszawa Okęcie. Na jego tereny przeniesiono również warsztaty lotnicze. Gospodarzem Lotniska Mokotowskiego stał się Aeroklub Warszawski. Lotnisko było wykorzystywane wyłącznie w celach sportowych i okazjonalnie do organizacji parad wojskowych. Od 1935 r. rozpoczęła się planowa definitywna likwidacja Lotniska Mokotowskiego.

Obecnie na terenie dawnego Lotniska Mokotowskiego znajduje się popularny wśród mieszkańców Warszawy park. W pobliżu dawnych budynków stacji lotniczej wybudowano w latach 80. XX w. kompleks budynków Biblioteki Narodowej. O dawnej historii tego miejsca i początkach polskiego lotnictwa przypomina obelisk z tablicą pamiątkową, postawiony w 2000 r. Dodatkowe informacje na temat historii lotniska na Mokotowie można odnaleźć na tablicach informacyjnych z planami parku, umieszczonych w różnych jego częściach (Pijet-Migoń, Migoń 2013).

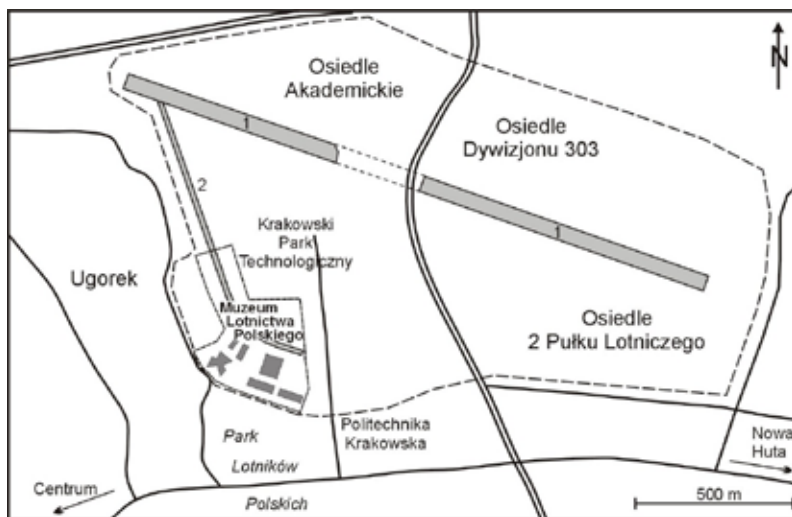
### **Lotnisko Kraków Rakowice-Czyżyny**

Początki najstarszego lotniska w Krakowie są związane z decyzją dowództwa wojsk austriackich o wykupieniu w 1912 r. 55 ha ziemi we wsi Rakowice w celu utworzenia pola wlotów dla stacjonującej w pobliżu VII Eskadry Lotniczej (Mikulski, Glass 1980). Początkowo lotnisko pełniło wyłącznie funkcje szkoleniowe. W 1917 r. zostało włączone do pierwszej w Europie regularnej linii powietrznej Wiedeń – Kraków – Lwów – Kijów – Odessa (Wielgus, Tondera 2012). W ostatnim dniu października 1918 r. lotnisko zostało przejęte przez władze polskie i było nadal wykorzystywane głównie w celach wojskowych (Kasprzycki 2010). W lipcu 1923 r. otwarto Cywilną Stację

Lotniczą Kraków, trzecią w Polsce (po Warszawie i Lwowie). Pierwszym połączeniem rozkładowym było połączenie z Warszawą. W kolejnych latach doszły połączenia do Lwowa i Katowic oraz międzynarodowe do Wiednia i Brna. W 1938 r. uruchomiono połączenie do Budapesztu.

W 1929 r. Ministerstwo Komunikacji, po uzgodnieniu planów z władzami wojskowymi, przystąpiło do budowy cywilnego portu lotniczego we wschodniej części lotniska – w pobliżu wsi Czyżyny (ryc. 3). Wybudowano żelbetonowy hangar, do którego przeniesiono dworzec lotniczy z Rakowic. Dojazd z centrum Krakowa zapewniała specjalna linia autobusowa obsługiwana przez autobus należący do PLL LOT (Mikulski, Glass 1980).

W czasie II wojny światowej lotnisko było używane przez wojska niemieckie. W styczniu 1945 r. obiekty lotniska zostały przejęte przez wojska radzieckie, a latem 1945 r. przekazane polskim władzom wojskowym. W kolejnych latach przeprowadzono szereg prac modernizacyjnych, które umożliwiły przywrócenie ruchu cywilnego (Sigmund 2003). Z czasem działalność portu była coraz trudniejsza ze względu na rozbudowę zabudowy miejskiej, a zwłaszcza wybudowanie dzielnicy Nowa Huta na wschód od lotniska, w efekcie czego lotnisko zostało otoczone wokół zabudową miejską (Mikulski, Glass 1980). Na początku lat 60. XX w. sytuacja pogorszyła się po wybudowaniu kilku budynków o wysokości powyżej 40 metrów, które zagrażały bezpieczeństwu operacji lotniczych. We wrześniu 1963 r. zawieszono całkowicie wszystkie operacje



Ryc. 3. Lokalizacja lotniska Rakowice – Czyżyny na tle współczesnego układu ulic Krakowa.

1 – pozostałości betonowego pasa startowego, 2 – pozostałości drogi kołowania. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska.

Źródło: opracowanie własne

lotnicze na lotnisku Rakowice-Czyżyny. W chwili likwidacji lotniska posiadało ono pas startowy o długości 2220 m i szerokości 60 m.

W 1964 r. część istniejącego lotniska wojskowego w Balicach przeznaczono na potrzeby lotnictwa cywilnego, natomiast na części terenów lotniska na Czyżynach utworzono Muzeum Lotnictwa Polskiego. Idea utworzenia muzeum lotnictwa w Polsce narodziła się wcześniej, ponieważ eksponaty lotnicze było rozproszone po różnych miejscach w Polsce. W 1962 r. Komisja Historyczna Polskiego Aeroklubu powołała Komisję Organizacji Muzeum Lotnictwa, która zdecydowała o lokalizacji nowego muzeum na likwidowanym lotnisku Rakowice-Czyżyny. W 1980 r. kolekcja Muzeum Lotnictwa obejmowała 75 samolotów, 2 motoszybowce, 7 śmigłowców, 109 różnego rodzaju silników lotniczych, co stawiało ją w czołówce lotniczych muzeów europejskich. Lata 80. ze względu na bardzo skromne fundusze okazały się trudnym czasem dla muzeum i praktycznie zaprzestano prac konserwatorskich (Sigmund 2003). Sytuacja poprawiła się dopiero po przemianach ustrojowych w Polsce. W 1993 r. oddany został do użytku nowy pawilon wystawowy nawiązujący do wyglądu hangarów z lat 20. W latach 1991-1993 stworzono koncepcję Lotniczego Parku Kulturowego, chroniącego historyczny krajobraz lotniczy (Wielgus, Panek 2003). Park ten w swoim założeniu miał być parkiem miejskim wykorzystywanym do celów edukacyjnych, ale również rekreacyjnych i rozrywkowych. Od 2003 r. cyklicznie co roku (z pewnymi przerwami) na terenie Lotniczego Parku Kulturowego organizowany jest Małopolski Piknik Lotniczy. W czasie tej imprezy wykorzystuje się zachodnią część pasa startowego, gdzie pozostała nawierzchnia ma wymiary 720 x 60 m. Mogą z niego korzystać lekkie samoloty do 7 500 kg i śmigłowce<sup>1</sup>.

W dniu 18 września 2010 r. został oddany do użytku nowy, nowoczesny budynek muzeum o bryle architektonicznej, przypominającej z lotu ptaka śmigło (ryc. 1A). Budynek ten otrzymał wiele nagród w konkursach architektonicznych. Dwa skrzydła budynku przeznaczone są na sale muzealne, w trzeciej części mieści się biblioteka, biura, sala kinowa i konferencyjna. Dzięki interesującym zbiorom i atrakcyjnym sposobom prezentowania muzeum stało się dużą atrakcją turystyczną Krakowa, nie tylko dla polskich, ale również zagranicznych turystów. W 2013 r. zostało odwiedzone przez ponad 65 tysięcy osób a w organizowanych warsztatach wzięło udział około 3600 osób<sup>2</sup>.

Muzeum przygotowuje wiele programów edukacyjnych – lekcje muzealne, warsztaty tematyczne, pikniki naukowe oraz wspólnie z Parkiem Wodnym w Krakowie realizuje program edukacyjny „Przygoda z wiedzą”, mający na celu zainteresowanie nauką i techniką poprzez zabawę, interaktywne doświadczenia i eksperymenty w połączeniu z rekreacją. W 2014 r. w ramach projektu „Skrzydła Wielkiej Wojny – Małopolska 1914-2014” Muzeum Lotnictwa organizowało miejskie gry terenowe pod tytułem „Sekrety CK Twierdzy Kraków”, adresowane do rodzin z dziećmi oraz ucz-

<sup>1</sup> Informacje na podstawie strony Małopolskiego Pikniku Lotniczego [www.pikniklotniczy.krakow.pl](http://www.pikniklotniczy.krakow.pl)

<sup>2</sup> Dane uzyskane od Działu Upowszechniania Muzealiów Muzeum Lotnictwa w Krakowie

niów szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych<sup>3</sup>. Zadaniem gier jest poszerzenie wiedzy na temat historii Krakowa i zainteresowanie historią lotnictwa.

### Port Lotniczy Gdańsk Wrzeszcz

Lotnisko zostało założone w 1910 r. przez pruskie władze wojskowe w dzielnicy Wrzeszcz (Langfuhr) (Mikulski, Glass 1980). Po zakończeniu I wojny światowej znalazło się na terenie Wolnego Miasta Gdańska i pełniło wyłącznie funkcje cywilne. W latach 20. XX w. było skomunikowane z centrum Gdańska poprzez połączenia autobusowe, kolejowe i tramwajowe. Teren lotniska zajmował obszar około 100 ha (ryc. 4). Zabudowania portu, w skład których wchodził dworzec lotniczy, hangary i warsztaty remontowe znajdowały się w południowo-zachodniej części pola wzlotów. Lotnisko zostało przystosowane również do lotów nocnych.



Ryc. 4. Lokalizacja lotniska Gdańsk Wrzeszcz na tle współczesnego układu ulic Gdańska. 1 – zachowany fragment betonowego pasa startowego, 2 – dawny hangar, obecnie centrum handlowe, 3 – lokalizacja powojennego dworca lotniczego; 4 – lokalizacja nieistniejącego drugiego pasa startowego. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Mikulski, Glass 1980

Lotnisko było obsługiwane przez wiele towarzystw lotniczych, w tym Niemiecko-Radzieckie Towarzystwo Lotnicze Deruluft, które posiadało połączenia do Berlina, Leningradu i Moskwy. Połączenia z Gdańska oferowały również polskie przedsię-

<sup>3</sup> Informacje na podstawie strony Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie [www.muzeumlotnictwa.pl](http://www.muzeumlotnictwa.pl)

biorstwa Aerolloyd i Aerlot, a od 1929 r. PLL LOT (Dziedziul, Mazur 1992). Po uruchomieniu w 1936 r. lotniska w Gdyni, ruch lotniczy do Warszawy został przeniesiony na to lotnisko (Czecharowski 1996).

W czasie II wojny światowej lotnisko pełniło funkcję jednego z ważniejszych wojskowych niemieckich portów lotniczych w Europie środkowo-wschodniej. Pod koniec wojny zostało silnie zniszczone w wyniku bombardowań alianckich. Po zakończeniu działań wojennych i przejęciu obiektu przez władze polskie zostało odbudowane i pełniło funkcje cywilno-wojskowe. W latach 1946–1948 wybudowano dwie betonowe drogi startowe oraz wzniesiono obiekty związane z obsługą pasażerską oraz towarową. Lotnisko posiadało regularne połączenia do prawie wszystkich lotnisk krajowych w Polsce i miało status lotniska międzynarodowego, ale połączenia międzynarodowe nie miały charakteru połączeń regularnych, a raczej połączeń czarterowych lub sezonowych. Połączenia międzynarodowe były okresowo oferowane do Kopenhagi (w latach 1967–1968), Sztokholmu, Berlina (1973), Budapesztu oraz w miesiącach letnich do Warny i Bargas.

Wraz z rozbudową aglomeracji gdańskiej położenie lotniska stawało się coraz mniej dogodne. Otaczające budynki zagrażały bezpieczeństwu operacji lotniczych oraz uniemożliwiały dalszą rozbudowę lotniska i wydłużenie pasa startowego, pozwalającego na przyjmowanie większych samolotów. Dodatkowym problemem były częste mgły, które ograniczały możliwości startów i lądowań. Dlatego w drugiej połowie lat 60. XX w. podjęto decyzję o poszukiwaniu nowej lokalizacji dla lotniska obsługującego Trójmiasto (Lijewski 1977). Wybrano okolicę wsi Rębichowo na Wysoczyźnie Kaszubskiej, gdzie po kilku latach budowy 2 maja 1974 r. oficjalnie otwarto nowy port lotniczy (Ruciński 1998).

W 1974 r. Lotnisko Gdańsk Wrzeszcz zostało zamknięte, a na jego terenie przystąpiono do budowy dużego zespołu mieszkaniowego Zaspą. Wiele elementów infrastruktury lotniskowej zostało zniszczonych, ale do dziś można rozpoznać jej niektóre elementy (ryc. 4). Widoczne są duże fragmenty pasa startowego o kierunku NE–SW, wzdłuż którego poprowadzono ulicę. Dawny pas startowy jest obecnie przecięty wiaduktem drogowym z linią tramwajową. W zachodniej części pasa startowego, na jego betonowej nawierzchni przez lata mieściło się targowisko. Po częściowej likwidacji plac był wykorzystywany do ćwiczeń przez motocyklistów i osoby uczące się jazdy samochodem. Według planów zagospodarowania na tym terenie mają powstać kolejne budynki mieszkalne.

Do innych śladów po dawnym lotnisku należy hangar przy Alei Rzeczpospolitej, w którym znajduje się centrum handlowe (ryc. 1B). Zachowały się również baraki warsztatów szybowcowych przy ulicy Hynka. O dawnej historii dzielnicy przypominają obecnie nazwy ulic związane polskimi lotnictwem oraz murale na blokach mieszkalnych.



### Port lotniczy Wrocław Gądów

Pierwsze lotnisko Wrocławia na Gądowie Małym zostało założone na zachód od centrum miasta na osuszonych i zniwelowanych terenach dawnej wsi Klein Gandau (ryc. 5). Lotnisko zaczęło funkcjonować w 1910 r. i było pierwotnie przeznaczone dla wojska i aeroklubu. W okresie międzywojennym pełniło również funkcje cywilne. Lotnisko w tamtym okresie posiadało trawiasty pas startowy o długości 1250 metrów. W styczniu 1926 r. pasażerom udostępniono drewniany budynek, który pełnił funkcję dworca lotniczego (Owczarek 2013). W kolejnym etapie rozbudowy lotniska został wybudowany nowy budynek zarządu lotniska, zaprojektowany przez wrocławskiego architekta Ernsta Pietrusky'ego. Jego uroczyste przekazanie do użytku nastąpiło 7 czerwca 1937 r. W budynku tym, który pełnił również funkcję nowego dworca lotniczego, znajdowała się bardzo cenna pod względem architektonicznym sala Ikara, w której odbywały się konferencje i specjalne uroczystości (ryc. 1C). Nad nią znajdowała się restauracja i taras widokowy (Dobesz 1999). Budynek spełniał wszystkie wymagania nowoczesnego terminalu lotniska. Posiadał halę odpraw Lufthansy, pomieszczenie stacji meteorologicznej, ambulatorium, centralę dalekopisów i posterunek policji lotniskowej (Fruhner, Sobczak 2001).

Lotnisko było przed II wojną światową znaczącym portem lotniczym, posiadającym bezpośrednie połączenia z Berlinem, Warszawą, Dreznem, Gliwicami, Halle, Jelenią Górą, Lipskiem, Pragą i Szczecinem. Loty do Jeleniej Góry łączono z widokowymi



Ryc. 5. Lokalizacja lotniska Gądów Mały na tle współczesnego układu ulic Wrocławia. 1 – budynek dawnego dworca lotniczego, 2 – dawny hangar, 3 – pomnik upamiętniający istnienie lotniska. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska.

Źródło: opracowanie własne

przelotami nad Karkonoszami, co było w tamtych czasach wyjątkową atrakcją turystyczną (Chądzyński 2006).

W latach 30. XX w. rozpoczęto budowę drugiego lotniska dla Wrocławia – w podmiejskiej wsi Strachowice, mającego pełnić funkcje wojskowe. W okresie II wojny światowej lotnisko na Gądowie zostało zamknięte dla ruchu cywilnego, a nadzór przejęło Luftwaffe. W czasie oblężenia Wrocławia osiedle Gądów wraz z lotniskiem zostało prawie całkowicie zniszczone. Po zakończeniu działań wojennych ruch pasażerski przeniesiono na kilkanaście miesięcy na lotnisko w Strachowicach. Ruch cywilny na Gądowie przywrócono wiosną 1946 r. Lotnisko to pełniło funkcję lotniska cywilnego do 1958 r., kiedy po rozbudowie i modernizacji lotniska w Strachowicach ponownie przeniesiono na nie wszystkie operacje lotnicze. Lotnisko na Gądowie pozostało wyłącznie lotniskiem sportowym, którego gospodarzem do 1979 r. był Aeroklub Wrocławski. W działającym przy lotnisku Zakładzie Sprzętu Lotnictwa Sportowego wyprodukowano ponad 1000 szybowców (Sobczak 2003). Pod koniec lat 70. XX w. zapadła decyzja o całkowitej likwidacji lotniska w związku z rozbudową zachodniej części Wrocławia i budową nowego osiedla na Gądowie Małym, na którym według planów miało mieszkać ok. 36 tysięcy mieszkańców (Owczarek 2013).

Do dziś niewiele zachowało się z infrastruktury dawnego lotniska. Najważniejszą pamiątką jest budynek dworca lotniczego i hangar lotniczy, które zostały wpisane do rejestru zabytków, jednak mimo że obiekty te szczęśliwie przetrwały II wojnę światową, zostały bardzo zaniedbane w okresie późniejszym. W budynku po dawnym dworcu mieszczą się obecnie przedszkole, biura i mieszkania prywatne (ryc. 2C). Słynna sala Ikara została podzielona na mniejsze części i całkowicie zatraciła swój reprezentacyjny charakter. Zniszczeniu uległy również malowidła na ścianach i suficie. Sytuacja zmieniła się po wpisaniu budynku dawnego dworca lotniczego do rejestru zabytków w 2010 r. (*Stare lotnisko...* 2010). Ułatwiło to pozyskanie funduszy na renowację, odnowienie elewacji oraz remont dachu. W dawnym hangarze lotniczym mieści się m.in. sklep spożywczy. Obecnie do lotniczej tradycji tego miejsca nawiązują nazwy ulic, przy czym dla części z nich patronami zostali słynni polscy lotnicy – Eugeniusz Horbaczewski, Stefan Drzewiecki, Jerzy Bajan, Ludwik Idzikowski, Franciszek Hynek oraz Bolesław Orliński (Pijet-Migoń 2007) (ryc. 5). Ten ostatni został wybrany również na patrona otwartej w 1994 r. na osiedlu Szkoły Podstawowej nr 118. Bolesław Orliński, który w 1926 r. pokonał kilkusetapowo trasę Warszawa – Tokio – Warszawa, wcześniej jako pilot komunikacyjny na trasie Warszawa – Praga – Warszawa, wielokrotnie lądował na lotnisku na Gądowie (Fruhner, Sobczak 2001). Okres powojenny spędził na emigracji, po śmierci w 1992 r. został pochowany wraz z żoną w rodzinnym grobie we Wrocławiu.

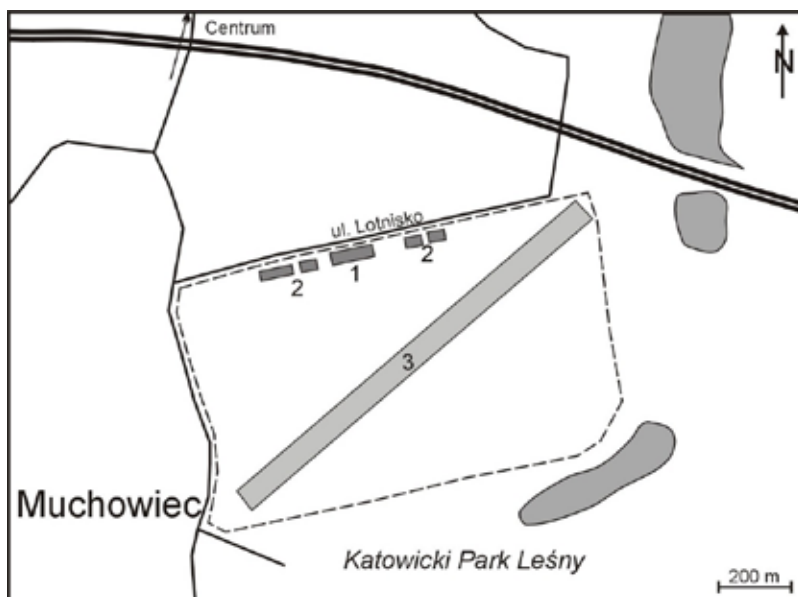
W 2005 r. w wyniku starań Wrocławskiego Klubu Miłośników Lotnictwa postawiono w centrum osiedla – na Bulwarze Ikara, pomnik upamiętniający lotnisko na Gądowie. W dniu 24 października 2010 r. na budynku dawnego dworca lotniczego

została odsłonięta tablica pamiątkowa z okazji 100. rocznicy powstania portu lotniczego Wrocław Gądów oraz 65. rocznicy powstania Aeroklubu Wrocławskiego.

### Port lotniczy Katowice Muchowiec

Lotnisko położone w dzielnicy Muchowiec zostało wybudowane w 1927-1929 i obsługiwało loty pasażerskie do 1958 r., z przerwą w okresie II wojny światowej (Orzech 2007). W latach 30. XX w. wybudowano okazały, jak na tamte czasy, trójskrzydłowy dworzec lotniczy, według projektu znanego architekta Tadeusza Michejdy (ryc. 1D) oraz duży nowoczesny hangar, warsztat mechaniczny, stację paliwową, budynek administracyjny i budynek szkoły mechanicznej (Mikulski, Glass 1980). W celu zapewnienia możliwości eksploatacji lotniska przez cały rok, zbudowano pierwszą sztuczną nawierzchnię startową.

W okresie międzywojennym lotnisko Katowice Muchowiec zapewniało połączenia krajowe do Warszawy, Krakowa i Poznania oraz zagraniczne do Brna i Wiednia. Jednak mała płaszczyzna pola wlotów, przy równoczesnej małej nośności podłoża, nie pozwalała na lądowanie większych maszyn. Po II wojnie światowej próbowano to zmienić i w latach 1946–1947 wybudowano nowy betonowy pas startowy o długości 1250 metrów. Do 1958 r. lotnisko Katowice Muchowiec posiadało regularne połączenia krajowe, głównie do Warszawy, obsługiwane przez Polskie Linie Lotnicze LOT, ale z powodu uszkodzeń pasa startowego w wyniku eksploatacji górniczej i kolejnych



**Ryc. 6.** Lokalizacja lotniska Muchowiec na tle współczesnego układu ulic Katowic.  
1 – budynek dawnego dworca lotniczego, 2 – hangary, 3 – betonowy pas startowy. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska.

Źródło: opracowanie własne

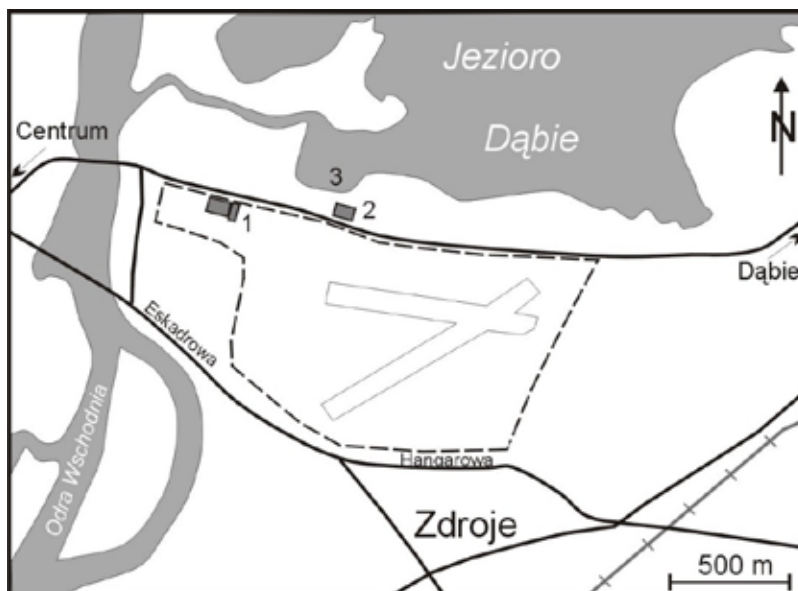
tapnięć, lotnisko zostało zamknięte dla regularnej komunikacji lotniczej (Orzech 2006). Równocześnie podjęto decyzję o wspólnym użytkowaniu lotniska w Katowicach Pyrzowicach przez wojsko i przedsiębiorstwa cywilne.

Lotnisko w Muchowcu pełni aktualnie funkcję lotniska sportowo-rekreacyjnego, chociaż od kilku lat dyskutowana jest również idea zamienienia go w lotnisko miejskie dla Katowic, które przyjmowałyby samoloty mniejsze (do 18 osób) w ruchu regionalnym i biznesowym (ryc. 6). Budynek dworca lotniczego jest wykorzystywany na pomieszczenia biurowe. Umieszczone zostały na nim 2 tablice pamiątkowe – pierwsza upamiętniająca spotkanie papieża Jana Pawła II z wiernymi, które odbyło się na terenie lotniska 20 czerwca 1983 r. z udziałem ponad miliona osób, druga tablica z 1994 r. upamiętnia 60. rocznicę lotu okrężnego Warszawa – Paryż – Madryt – Casablanca – Algier – Tunis – Rzym – Wiedeń – Katowice – Warszawa. W sąsiednim budynku administracyjnym znajduje się stacja meteorologiczna, poczekalnia oraz popularna wśród mieszkańców Katowic restauracja „Odłot”. Teren lotniska jest wykorzystywany dodatkowo do organizacji pikników lotniczych oraz różnego rodzaju imprez i koncertów plenerowych.

### **Lotnisko Szczecin Dąbie**

Lotnisko powstało w latach 20. XX w. W okresie międzywojennym wchodziło w skład sieci lotnisk komunikacyjnych Rzeszy Niemieckiej. Zostało zlokalizowane na południe od jeziora Dąbie, w odległości 8 km od centrum miasta Szczecina (ryc. 7). Teren lotniska miał kształt zbliżony do czworoboku o wymiarach 2000 x 1000 m, wydłużonego w kierunku wschód-zachód. Obok lotniska lądowego zorganizowano na jeziorze Dąbie lotnisko dla hydroplanów. W tym celu wybagrowano specjalny basen portowy do kotwiczenia wodnosamolotów. Trzy kanały cumownicze umożliwiały starty i lądowania oraz przyjmowanie pasażerów na pokład samolotów. Na terenie położonym bezpośrednio nad jeziorem wybudowano stację do tankowania wodnosamolotów oraz zbudowano wielką halę o powierzchni 1930 m<sup>2</sup> do budowy i naprawy wodnopłatów. Postawiony został również specjalny żuraw do podnoszenia maszyn i budynek dworca, w którym mieściła się sala odpraw oraz biura obsługi. Uroczyste otwarcie lotniska miało miejsce 19 czerwca 1927 r. Lotnisko należało wówczas do nielicznych lotnisk lądowo-wodnych (Mikulski, Glass 1980) i było największym lotniskiem tego typu w Niemczech. Część lądowa lotniska jest położona na terenie podmokłym, dlatego utworzono specjalny system odwadniający złożony z drenów oraz pomp elektrycznych do usuwania wody z płyty lotniska. W części tej zbudowano trzy hangary oraz budynki administracyjno-szkoleniowe oraz wieżę obserwacyjną.

W okresie międzywojennym głównymi kierunkami połączeń z lotniska Szczecin Dąbie były Berlin i Gdańsk. W Szczecinie miały miejsca także międzylądowania samolotów do Sztokholmu oraz stąd odbywały się loty do kurortów położonych nad Bałtykiem. Ze Szczecina również było realizowane połączenie przez Berlin do Wrocławia i dalej do Gliwic.



Ryc. 7. Lokalizacja lotniska Szczecin Dąbie na tle współczesnego układu ulic. 1 – budynek administracyjny i hangar, 2 – dawny hangar dla wodnosamolotów, 3 – dawne cumowisko wodnosamolotów. Linia przerywana wyznacza zasięg terenu lotniska w części lądowej.

Źródło: opracowanie własne

Po II wojnie światowej lotnisko zostało przejęte przez władze polskie i do końca lat 60. było wykorzystywane przez Polskie Linie Lotnicze LOT do obsługi połączeń krajowych. Poważnym mankamentem były warunki mikroklimatyczne – ponad 40 dni w roku z widzialnością mniejszą niż 2000 m lub podstawą chmur poniżej 150 m. Dodatkowo miękkie podłoże i krótki trawiasty pas startowy utrudniały przyjmowanie większych i cięższych samolotów, dlatego w 1967 r. ówczesne władze zdecydowały o przeniesieniu wszystkich operacji rozkładowych na wybudowane w latach 1953-1956 lotnisko wojskowe w Goleniowie. Od tego czasu lotnisko Szczecin Dąbie pełni głównie funkcję rekreacyjno-sportową, a jego gospodarzem jest Aeroklub Szczeciński<sup>4</sup>. O ile do dzisiaj zachowała się niemal cała infrastruktura części lądowej lotniska (ryc. 1E), to niewiele pozostało śladów po części przeznaczonej do przyjmowania wodnosamolotów. Nadal istnieje jednak olbrzymi hangar dla hydroplanów, służący obecnie jako magazyn i warsztat do napraw łodzi (ryc. 1F).

<sup>4</sup> Informacje na podstawie strony internetowej Aeroklubu Szczecińskiego [www.aeroklub-szczecinski.pl](http://www.aeroklub-szczecinski.pl)

## ZNACZENIE TURYSTYCZNE DAWNYCH PORTÓW LOTNICZYCH – STAN OBECNY, ZAGROŻENIA I SZANSE

Wykorzystanie dawnych portów lotniczych w Polsce na potrzeby turystyki, pomijając działalność aeroklubów na wciąż funkcjonujących lotniskach w Katowicach i Szczecinie, jest marginalne. Jedynie w Krakowie powstał w oparciu o dawną infrastrukturę lotniskową obiekt turystyczny – Muzeum Lotnictwa Polskiego, co pozwoliło zachować niektóre zabudowania, fragmenty płyty postojowej i drogi kołowania. Dawny pas startowy znajduje się jednak poza terenem muzeum. W Warszawie istnienie lotniska na Polu Mokotowskim upamiętnia pomnik, przypominają o nim także treści tablic informacyjnych. W pozostałych miastach pozostałości nieistniejących lotnisk (Gdańsk, Wrocław) lub historyczne budynki zachowane przy nadal działających lotniskach (Katowice, Szczecin) nie są traktowane jako atrakcja turystyczna czy podstawa do stworzenia bardziej kompleksowego produktu. Należy jednak odnotować, że także w Katowicach i Wrocławiu do wydarzeń z historii miejscowego lotnictwa nawiązują tablice pamiątkowe.

Przyszłość zachowanych jeszcze elementów dawnej infrastruktury lotniskowej jest niepewna, a one same nie są generalnie traktowane jako elementy dziedzictwa kulturowego, zasługujące na troskę. Otwarte tereny dawnych lotnisk, położone niedaleko od centrów miast, są przeznaczane na rozwój zabudowy mieszkaniowej – trend zapoczątkowany w latach 70. XX w. i kontynuowany w kolejnych dekadach. W ten sposób we Wrocławiu został zabudowany cały teren dawnego lotniska (aczkolwiek trzeba pamiętać, że miało ono nawierzchnię trawiastą), a w Gdańsku i Krakowie – w znaczącym stopniu. W Krakowie część terenu zajął Krakowski Park Technologiczny. Niepewna jest przyszłość lotniska w Katowicach Muchowcu. Betonowe pasy startowe, które stały się utrudnieniem w rozwoju przestrzennym, zostały częściowo usunięte, a przykład Gdańska pokazuje, że brakuje wizji zagospodarowania tej części dzielnicy mieszkaniowej. O ile kulturowa wartość dawnej betonowej drogi startowej może być dyskusyjna i pamiątką historii może być jej niewielki fragment (tak, jak w wielu miastach pozostawia się fragmenty torowisk tramwajowych), to zabudowania lotniskowe mają bardziej namacalną wartość kulturową i historyczną. Niestety, zwłaszcza mniej efektowne obiekty – dawne hangary, są rozbierane i ustępują miejsca innym budynkom (Gdańsk, ul. Hynka) lub podlegają tak daleko idącej przebudowie, że w niczym nie przypominają oryginalnego obiektu (Gdańsk, Al. Rzeczypospolitej; Wrocław). W Szczecinie dawny hangar dla hydroplanów funkcjonuje w zmienionej roli, ale bliskim do pierwotnego wyglądu, w terenie brak jednak jakiegokolwiek informacji o jego funkcji w przeszłości. We Wrocławiu niedawno odnowiono modernistyczny budynek dawnego dworca lotniczego i nie wydaje się, aby jego istnienie było zagrożone. W Katowicach i Szczecinie budynki dawnych dworców lotniczych są również wpisane do rejestru zabytków. Praktyka pokazuje jednak, że wpis nie zawsze chroni przez wyburzeniem czy przebudową całkowicie zacierającą oryginalną bryłę budynku.

Realistycznie oceniając rzeczywistość, szanse wykreowania cieszących się dużym powodzeniem produktów turystycznych opartych na zachowanej infrastrukturze lotniskowej są niewielkie, co wynika zarówno ze skromnych materialnych pozostałości dawnych lotnisk, jak i oddalenia od bardziej utrwalonych w świadomości atrakcji turystycznych w omawianych miastach (Pijet-Migoń, Migoń 2013). Zachowane zabytkowe budynki w Katowicach, Szczecinie i Wrocławiu mogą być ciekawostką krajoznawczą wspominaną podczas przejazdu w sąsiedztwie, ale raczej nie specjalnym celem podróży turystycznej. Głównym odbiorcą ewentualnej oferty turystycznej, opartej na promowanych przez media elektroniczne trasach tematycznych, geocachingu czy grach miejskich może być natomiast rosnąca grupa pasjonatów lotnictwa. Pomijając dawne lotnisko krakowskie, wśród pozostałych największe szanse na stworzenie oryginalnego produktu turystycznego ma Szczecin Dąbie. Przemawia za tym kilka czynników: stałe użytkowanie lotniska, względnie dobrze zachowana zabudowa (w tym oryginalne maskowanie) oraz unikatowe na skalę polską połączenie dawnego lotniska lądowego i wodnego.

## PODSUMOWANIE

Wyłączane z regularnego ruchu pasażerskiego porty lotnicze mają różny los. Niektóre nadal funkcjonują na potrzeby lotów prywatnych i komercyjnych, a w oparciu o zachowaną infrastrukturę działają efektowne muzea lotnictwa (Paryż – Le Bourget, Praga – Kbely). W innych przypadkach zachowywane są budynki dworców lotniczych, często wyróżniające się architektonicznie i uznane za elementy dziedzictwa kulturowego (Berlin – Tempelhof, Monachium – Riem). W jeszcze innych miastach tereny dawnych lotnisk w całości są przeznaczane na zabudowę mieszkaniową, usługową lub produkcyjną (Oslo – Fornebu, Trondheim – Lade). Spośród ośmiu największych miast Polski, w sześciu z nich zmieniono w okresie powojennym lokalizację pasażerskich portów lotniczych, przenosząc je w obszary bardziej oddalone od centrów miast. Tereny dawnych lotnisk zostały zagospodarowane w różny sposób: od pozostawienia praktycznie całej infrastruktury na potrzeby lotnictwa sportowego (Katowice, Szczecin) po całkowity zanik elementów portu z tkanki urbanistycznej miasta (Warszawa). Jedynie w Krakowie stworzono w oparciu o część dawnego lotniska obiekt muzealny – Muzeum Lotnictwa Polskiego, w pozostałych miastach o istnieniu lotnisk przypominają tablice pamiątkowe, zabytkowe budynki dworców lotniczych i z reguły niszczone elementy infrastruktury, ewentualnie nazwy ulic wytyczonych na terenach dawnych lotnisk.

Dawne lotniska należy traktować jako element dziedzictwa kulturowego i istotną składową tożsamości miejsca, mogą one pełnić również – choć zapewne w ograniczonym stopniu – rolę lokalnych atrakcji turystycznych. Jakkolwiek niewiele zachowało się materialnych śladów istnienia lotnisk lub są one w znacznym stopniu zatarte, to nowe możliwości otwierają takie formy spędzania wolnego czasu jak geocaching, gry miejskie i wirtualne trasy zwiedzania, korzystające z nowoczesnych technologii.

Zachowanie, chociaż częściowe, pozostałości po infrastrukturze dawnych portów lotniczych powinno być również istotne dla mieszkańców danych miast i dzielnic, ponieważ przypominają one o dawnym znaczeniu tych miejsc i przyczyniają się w ten sposób do wzrostu zainteresowania dziedzictwem historycznym, pomagając w kształtowaniu tożsamości lokalnej.

## BIBLIOGRAFIA

- Chądryński W., 2006, *Wędrówki po Dolnym Śląsku i jego stolicy*, Wydawnictwo I-Bis, Wrocław
- Czecharowski S., 1999, *Regionalne porty lotnicze w Polsce* (3), Przegląd Komunikacyjny nr 9/1999, s. 12–18
- Dobesz J. L., 1999, *Wrocławska architektura spod znaku swastyki na tle budownictwa III Rzeszy*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław
- Dziedziul B., Mazur E., 1992, *Materiały do przedmiotu geografia transportu Polski*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin
- Fruhner M., Sobczak E., 2001, *Lotnisko Wrocław – Gądów Mały. Kalendarium lata 1872–1945*, Biuletyn Klubu Lotników Loteczka, nr 29/2001
- Kasprzycki R., 2010, *Rakowice – Czyżyny w latach 1921–1955. Krakowskie lotnisko w służbie wojskowej i cywilnej*, Księgarnia Akademicka, Kraków
- Lijewski T., 1977, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa
- Liwiński J., 2008, *Polskie Linie Lotnicze „LOT” w okresie międzywojennym*, Przegląd Komunikacyjny, 1/2008, s. 32–38
- Liwiński J., 2009, *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, Przegląd Komunikacyjny, 6/2009, s. 39–42.
- Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Orzech C., 2006, *15 lat minęło, Silesia Airport*, Magazyn Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, 3/2006, s. 20–22
- Orzech C., 2007, *Parowozy ze skrzydłami, Silesia Airport*, Magazyn Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, 3/2007, s. 26–27
- Owczarek P., 2013, *Osiedle Gądów Mały – kiedyś, dziś, w przyszłości. Szanse i zagrożenia*, Przegląd Administracji Publicznej nr2/2013, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 87–95
- Pijet-Migoń E., 2007, *Rozwój lotniska pasażerskiego we Wrocławiu jako przykład zmian w infrastrukturze transportowej – implikacje dla rozwoju turystyki*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 466, Ekonomiczne Problemy Turystyki, 9, s. 223–228
- Pijet-Migoń E., Migoń P., 2013, *Infrastructure of disused commercial airports in selected Polish cities as a possible component of a tourist product*. [in:] Marak J., Wyrzykowski J. (eds), *Tourism Role in the Regional Economy*, vol. IV. *Regional Tourism Product – Theory and Practice*. Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław, s. 133–147
- Ruciński A., 1998, *Rynek pasażerskiego transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Sigmund M., 2003, *Lotnisko Muzeum*, [w:] Janiszewski S. (red.), *Lotnictwo – stulecie przemiany*, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, s. 307–318
- Sobczak E., 2003, *Wrocławski Zakład Szybowcowy, 1956–1999*, [w:] Janiszewski S. (red.), *Lotnictwo – stulecie przemiany*, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, s. 473–478
- Stare lotnisko jest już zabytkowe*, Gazeta Wrocławska, 3.07.2010
- Wielgus K., Panek R., 2003, *Lotnicze dziedzictwo w krajobrazie Polski*, [w:] Janiszewski S. (red.), *Lotnictwo – stulecie przemiany*, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, s. 289–306
- Wielgus K., Tondera K., 2012, *Szlak Historii Lotnictwa w Małopolsce – nowa oferta turystyki kulturowej na pograniczu polsko-słowackim*, [w:] Sadowski P. (red.), *Rozwój turystyki kulturowej i przyrodniczej na pograniczu polsko-słowackim*, PPWSZ, Nowy Targ, s. 163–173



**Źródła internetowe:**

Aeroklub Szczeciński [www.aeroklub-szczecinski.pl](http://www.aeroklub-szczecinski.pl)

Małopolski Piknik Lotniczy [www.pikniklotniczy.krakow.pl](http://www.pikniklotniczy.krakow.pl)

Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie [www.muzeumlotnictwa.pl](http://www.muzeumlotnictwa.pl)

**INFRASTRUCTURE OF DISUSED AIRPORTS IN POLAND AND  
PERSPECTIVES OF ITS USE IN TOURISM INDUSTRY***Summary*

Due to urban growth of the largest Polish cities former commercial airports had to be relocated to locations farther away from city centres. Former airports, situated near the urban core areas, are used as sport and recreation airfields (Katowice, Szczecin) or their grounds are now occupied by residential districts (Gdańsk, Kraków, Wrocław) or green areas (Warszawa). The preserved infrastructure of airports, in certain cases listed as historical monuments, is a part of cultural heritage and local identity, and can be used to develop specialized heritage tourism. So far, only in Kraków an attractive tourist product was built upon the aviation legacy – the Museum of Polish Aviation. In other cities little or nothing is being done to expose local aviation heritage. Opportunities may be linked with several new forms of sightseeing such as city games, virtual tours, and geocaching.

**Key words:** aviation heritage, aviation infrastructure, heritage tourism, tourist attraction

*adresy autorów:*

Edyta Pijet-Migoń

Instytut Turystyki,

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu,

ul. Fabryczna 29 – 31, 53–609 Wrocław;

e-mail: [edyta.migon@wsb.wroclaw.pl](mailto:edyta.migon@wsb.wroclaw.pl)

Piotr Migoń

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego,

Uniwersytet Wrocławski,

pl. Uniwersytecki 1, 50–137 Wrocław;

e-mail: [piotr.migon@uni.wroc.pl](mailto:piotr.migon@uni.wroc.pl)