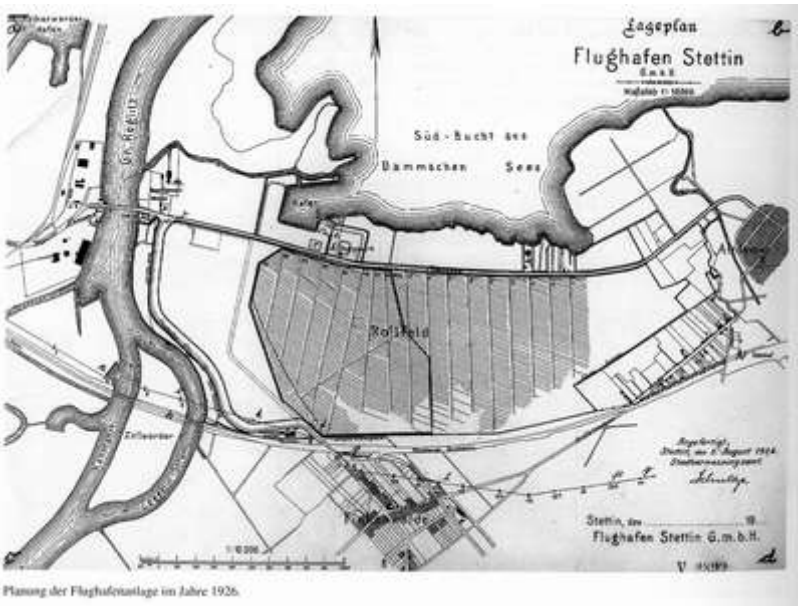
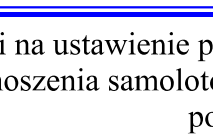
Lotnisko w Dąbiu

Pierwsze lotnisko w Szczecinie było na poligonie wojskowym na Krzekowie. W 1909 r. wylądowali tu bracia Wright na swoim największym wówczas szybowcu. Całe tłumy Szczecinian ciągnęły wówczas na Krzekowo żeby wziąć udział w pokazie lotów. Szybowiec braci Wright, rzeczywiście wystartował i utrzymywał się w powietrzu, całe 5 minut. Od pierwszego lotu braci Wright nie upłynęło jeszcze 25 lat , gdy lotnisko w Dąbiu oficjalnie oddano do użytku. Jak się to wszystko zaczęło? Już przed pierwszą wojną Światową myślano o planowej komunikacji powietrznej i czyniono pierwsze kroki ku temu. Przystosowano samoloty bojowe do przewozu pasażerów , niektóre firmy zaczęły budować specjalnie przystosowane do tego samoloty. Junkers wszedł właśnie w 1919 r. ze swoim F 13 , dolnopłatem o metalowej konstrukcji. Jako lotnisk używano najpierw obiektów wojskowych. W Szczecinie było to lotnisko na Krzekowie. Ponieważ większość samolotów mogła służyć jako wodnopłaty , gdzie zamiast kół samolot posiadał pływaki , zaistniała potrzeba wykorzystania większych powierzchni wodnych jako naturalnych lądowisk. W Szczecinie było to jez. Dąbie. Ważnym stało się znalezienie lokalizacji dla lotniska. Na lotnisku na Krzekowie działała linia lotnicza , a na jednej z zatok południowego brzegu jez. Dąbie istniała baza wodnopłatów.

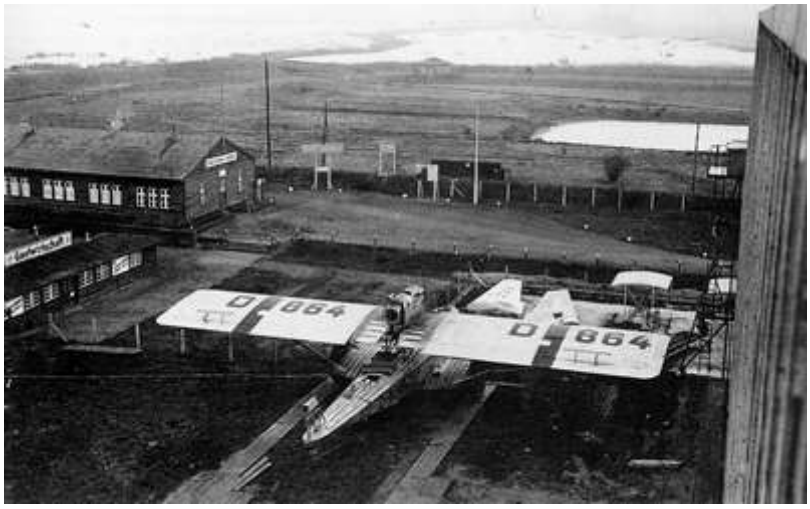


Planung der Flughafenanlage im Jahre 1926.



Po uwzględnieniu wszystkich możliwości postanowiono połączyć lotniska lądowe i wodne. Powodem było przekonanie , że wodnopłat powinien na jak najdłuższych odcinkach latać ponad powierzchnią wody. Zatem przesiadka z samolotów na wodnopłaty była konieczna , nie powinna zabierać jednak zbyt wiele czasu. Podróżni , którzy przesiadali się , musieli wtedy drogę między Krzekowem a Dąbiem odbywać samochodem. Ponieważ na wodny port lotniczy nadawało się tylko jedno miejsce, właśnie wykorzystywane na jez. Dąbie , zdecydowano się na nie , chociaż dopiero nabyte , leżące w pobliżu nieużytki , należało dopiero nakładem pracy i środków przystosować na potrzeby lotniska.Aby móc zarządzać wszystkimi środkami na budowę założono w grudniu 1924r. Stettiner Flughafen GmbH , później odpowiedzialny za pracę i funkcjonowanie lotniska.Założycielami byli Niemiecka Rzesza, Zarząd Prowincji Pomorskiej , Powiat Randow , Gmina miasta Szczecin i Gmina miasta Dąbie. W 1925 r. dołączyły Prusy(Land Preussen).Przewodniczącymi nadzoru byli: burmistrz dr. Ackermann , radca Schon, von Zitzewitz. Zarząd firmy leżał w rękach radcy Fabricius i dyr. Geruer.Kapitał założycielski wnieśli założyciele , później został powiększony o wpływy z Landu Prusy , jeszcze później z rządu centralnego. Budowę podzielono na dwa etapy , przy czym założono, że wykonany pierwszy etap będzie musiał w pełni zaspokajać potrzeby ruchu lotniczego przez następne dwa lata. Dalsza rozbudowa nastąpi dopiero wtedy gdy będzie taka konieczność. Radca Fabricius ujął to w słowach : "Lotnisko musi być tak położone , aby każdy samolot na nim wylądował i został obsłużony

Prace rozpoczęto od wydzierżawienia działki o wymiarach 1800m długości 900m szerokości leżącej na południe od jez. Dąbie. Następnie przygotowano trawiaste lądowisko o długości 900m .Powiększono zatokę jez. Dąbie poprzez bagrowanie tak , że powstał osłonięty port lotniczy przystosowany do kotwiczenia samolotów. Wykonano trzy kanały cumownicze(nawodne pasy startowe) umożliwiające starty i lądowania oraz wygodne przyjmowanie pasażerów na pokład samolotów. Na lądzie wybudowano halę o pow. 1930 m kwadratowych dla samolotów z pomieszczeniami warsztatowymi biurami zarządu ,salą odpraw , oraz pomieszczeniami dla podróżnych ,pilotów i policji powietrznej. Przygotowano również plac pod budowę stacji meteo z miejscami na ustawienie przyrządów oraz hotelowej obsługi podróżnych. Przy nabrzeżu ustawiono dźwig do podnoszenia samolotów z wody. Usytuowano miejsce dla dwóch stacji benzynowych w tym jednej podziemnej. Po około dwóch latach port lotniczy był gotów.



Otwarcia dokonano w ramach Tygodnia Sportów Lotniczych i Gimnastycznych.Stettiner Abendpost z wtorku 21 czerwca 1927r. donosi "Pierwszy niemiecki ,łączony wodno-lądowy port lotniczy , w Szczecinie został wczoraj przed południem oddany do ruchu" Otwarcia Portu Lotniczego dokonano 19 czerwca 1927r. Abendpost pisze o tym "W niedzielę spieszyły tam tysiące , aby wziąć udział w akcie otwarcia lotniska" i dalej "Po południu zebrani obserwowali pokazy lotnicze W niedzielę wieczorem zakończenie uroczystości odbyło się w Preussenhof gdzie radca Fabricius pozdrowił gości i w imieniu Flugshafen GmbH podziękował tym wszystkim , którzy pomogli zakończyć dzieło"

Przedsiębiorstwo Linii Lotniczych , które z całym wyposażeniem od lat znajdowało się na lotnisku w Krzekowie , w ciągu najbliższych miesięcy zostało przeniesione do Dąbia. Port lotniczy w Dąbiu otrzymał dużą pomoc od Lufthansy , która odnajmowała tutaj dużą część hali i uruchomiła stocznię do napraw i przeglądów wodnopłatów. W czasie budowy lotniska w Dąbiu funkcjonowały w 1926r. dwie linie wodne z Dąbia i dwie lądowe z Krzekowa. W następnych latach aż do wybuchu wojny , samoloty latały na różnych liniach , niektóre tylko w okresie letnim. Niektóre z powodu ograniczonego zainteresowania , były po krótkim czasie odwoływane. Dużym wsparciem dla nowego portu lotniczego była Reichpost z uwagi na szybko wzrastające przewozy poczty samolotami.

Podstawowymi kierunkami lotów były trasy do Berlina i Gdańska oraz pobliskich uzdrowisk . Linia do Skandynawii z uwagi na małe zainteresowanie została ostatecznie w 1933r. zawieszona. Wprowadzenie nowych samolotów o pewniejszej konstrukcji i wiele większym zasięgu spowodowało , że lot z Berlina do stolic Skandynawskich mógł odbywać się już bez międzylądowań w Dąbiu. Do tego doszedł też fakt , że nowe samoloty mogły funkcjonować również zimą a wodnosamoloty , z uwagi na zamarzanie jez. Dąbskiego nie.

W czasie swojego funkcjonowania port lotniczy Szczecin-Dąbie obsługiwał następujące linie:

Verzeichnis der Dienststellen
der
Deutschen Luft Hansa A.-G.
in Stettin
in Zusammenarbeit mit Luftverkehr Pommern G. m. b. H.

Bezirksleitung See.
Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 25. Tel. Nr. 9163 u. 6877, Nachtruf Nr. 9163. Telegrammadresse: Lufthansa, Stettin.

Seeflugleitung am Dammschen See.
Stettin, Altdammer Chaussee. Telephon Stettin 8880. Telegrammadresse: Lufthansa, Stettin.

Landflugleitung Kreckow.
Stettin-Kreckow. Tel. Stettin 8619. Telegrammadresse: Lufthansa, Stettin-Kreckow.

Auskunft erteilen alle Dienststellen der Deutschen Luft Hansa A. G. und das Reisebüro der Stettiner Dampfer-Compagnie, Stettin, Bollwerk 21. Tel. Nr. 6000.

Verbindung mit den Flughäfen in Kreckow und am Dammschen See durch Linie 1 der Straßenbahn.

Rozkład lotów

Flugplan 1927
der
Deutschen Luft Hansa A.-G.
für die ab Stettin verkehrenden Linien mit Anschlüssen von Berlin.

Berlin—Stettin—Kalmar—Stockholm
Ausser Sonntags.

8[30] ab Berlin	an 16[55]
10[00] an Stettin	ab 15[45]
11[00] **ab Stettin**	an 14[45]
14[00] an Kalmar	ab 11[45]
14[45] ab Kalmar	an 10[50]
17[15] **an Stockholm**	ab 8[00]

Flugpreise:	Passage RM	Gepäck RM
Berlin—Stettin	25.—	0.55
Berlin—Kalmar	100.—	1.10
Berlin—Stockholm	165.—	1.75
Stettin—Kalmar	75.—	0.85
Stettin—Stockholm	140.—	1.50
Kalmar—Stockholm	S.Kr. 60.—	S.Kr. 0.70

Zubringerdienst zum Flugplatz Altdamm
Start nach Stockholm
in Stettin: 10[00] vom Reisebüro der Stettiner Dampfer-Co., Bollwerk 21
in Berlin: 30 Minuten vor Start ab Masurenallee 61/62.

- Berlin-Szczecin
- Berlin- Szczecin- Kalmar-Sztokholm
- Szczecin- Kopenhaga- Geteborg
- Szczecin - Świniujście - Sellin - Straslund
- Szczecin - Słupsk - Gdańsk - Królewiec
- Gliwice - Wrocław - Szczecin
- Szczecin - Kopenhaga
- Szczecin - Słupsk - Gdańsk - Elbląg - Malbork - Elbląg - Królewiec - Insterburg
- Szczecin - Świnoujście - Sellin - Straslund - Hiddensee
- Szczecin - Słupsk - Gdańsk - Malbork - Elbląg - Królewiec - Insterburg
- Berlin - Szczecin - Słupsk - Gdańsk - Malbork
- Berlin - Szczecin - Słupsk - Gdańsk
- Berlin - Szczecin - Gdańsk - Królewiec
- Szczecin - Berlin - Wrocław - Gliwice
- Hamburg - Szczecin - Gdańsk

Niestety w tamtych latach połączenia lotnicze nie odbywały się bez wypadków Akurat to , czego chciano uniknąć w czasie lotów nad morzem , stało się: 7 lipca 1930r. Dornier - Wal D - 864 "Hecht" w czasie lotu ze Szczecina do Sztokholmu w skutek wady materiałowej stracił nad Bałtykiem śmigło tylnego silnika. Pilot postanowił wodować. Znajdujący się w pobliżu kuter wezwał pomoc strzelając czerwone rakiety , potem wziął samolot na hol. Przy wietrze od dziobu z lewej burty , pod żaglami i na silniku , wziął kurs na Borholm. Jakiś czas wszystko szło dobrze , nie spodziewano się niebezpieczeństwa. Na skutek wpłynięcia na niezauważoną boję kuter robi zwrot na wiatr , co powoduje zatopienie pływaka samolotu i jego przewrócenie. Zginęli przy tym czterej pasażerowie i jeden członek załogi. Następne nieszczęście przydarzyło się 31 stycznia 1935r. tuż przed godziną 19 w pobliżu lotniska Dąbie : Ju 52 należący do "Deutsch - Russischen Luftverkehrsgesellschaft , lecący z Gdańska do Berlina z powodu złej pogody zostaje zawrócony na lotnisko w Dąbiu. Prawdopodobnie z powodu oblodzenia pilot nie mógł utrzymać koniecznej wysokości lotu. Nad Górami Bukowymi zahaczył o drzewa podwoziem i spadł. Zginęli wszyscy uczestnicy lotu!

Port lotniczy został zbudowany głównie dla komunikacji był jednak dostępny dla innych rodzajów środków latających :samolotów do oprysków , reklamowych czy wycieczkowych. Szkoły lotnicze chętnie korzystały z lotniska w Dąbiu. "Pomorska Grupa Niemieckiego Związku Lotnictwa" otrzymała mały trzy miejscowy samolot treningowy ochrzczony "Pommern". Zatrudniła instruktora lotnictwa i rozpoczęła naukę pilotażu dla indywidualnych osób. Szybownikom "Stettiner Verein fur Luftfahrt" pozwolono na korzystanie z lotniska o ile nie kolidowało by to z lotami rejsowymi. Krótko potem dołączyła do nich grupa lotników z "Hohe Technische Lehranstalt" (Wyższa Szkoła Techniczna) tworząc koło pilotów o nazwie "Testaflieg" (oblatywacz) z samolotem silnikowym i dwoma szybowcami. Dla samolotu oprócz północno-zachodniego pasa startowego przygotowano również małą drewnianą halę.

W dniach 23 - 30 czerwca 1932r.odwiedza Dąbie największy w tamtym czasie wodnopłat Dornier DO - X . W tamtych dniach przybywa również największy na świecie "lądowy samolot " Junkers G 38. Jednoczesne przyjęcie obydwóch olbrzymów było dużym sukcesem technicznym i prestiżowym dla Lotniska i Zarządu. W maju 1934r. na lotnisku w Dąbiu wylądował ogromny sterowiec "Graf Zeppelin". W czasie odwiedzin sterowca i wspomnianych maszyn na lotnisko przybyły tłumy ludzi , chcących na własne oczy zobaczyć te cuda ówczesnej techniki widziane dotychczas jedynie na fotografiach i w prasie. Latem 1932r. odbył się Dzień Lotnictwa, w czasie którego pokazywali swoje umiejętności znani lotnicy między innymi Ernst Udet i Sczecinianka Thea Kleist (skoki ze spadochronem). W 1933r. na lotnisku umiejscowiła się DVS ,która szkoliła pilotów samolotów morskich i lądowych. Kiedy w 1935r. powstała Luftwaffe przejęła samoloty od DVS a samą szkołę rozwiązano. Pod koniec 1934r. lotnisko otrzymało stację radiową z radionamiernikiem z 45-cio metrowej wysokości masztem. W 1935r. Deutsche Luftsportverband (Niemiecki Związek Sportów Lotniczych)otworzył tu Szkołę pilotów. Hale , warsztaty , zakwaterowanie zorganizowano w południowo wschodniej części lotniska. W 1937r. przeniesiono szkołę do Quedlinburga. Pomieszczenia zostały przejęte przez "Zakład Ćwiczeń Lotniczych", w którym , w większości cywile mogli utrzymywać swoje umiejętności pilotażu .

W latach 1937/38 zachodnie nieużytki zostały zagospodarowane i przygotowane do lądowań. Na północno zachodnim krańcu lotniska zbudowano budynki zarządu z wieżą kontroli lotów i halą. Ulica Przestrzenna ,która dotychczas była tylko czasowo zamykana podczas transportu samolotów została teraz zamknięta na stałe. W tym czasie oddano do użytku nową drogę ul. Leszczynową. Pod koniec 1938r. utworzono ponownie DVS ,swoją siedzibę miał on w budynku zarządu i w hali obok. Miał szkolić pilotów nawigatorów i personel naziemny. W chwili wybuchu wojny szkołę rozwiązano a lotnisko w całości przejęła Luftwaffe. Obok szkoły pilotów funkcjonującej jeszcze parę lat plac był zajmowany przez różne mniejsze oddziały.

W czasie działań wojennych w marcu 1945 r. istniejąca tutaj zabudowa związana z obsługą lotniska została w części zniszczona bądź zdewastowana. Pierwszy wojenny komendant m. Dąbia, w 1945 r., w taki plastyczny sposób opisał wygląd zniszczonego Lotniska w Dąbiu: ...Następnego dnia razem z kapralem Kuleszą zwiedzamy hangary. Wchodzimy. Przednia ściana to właściwie rozsuwane, ciężkie drzwi, postrzelano, częściowo wyrwane z obudowy. Wewnątrz stoją trzy samoloty sportowo-szkoleniowe, z obdartą powłoką ze sztywnego, grubego, chyba brezentu. Zwisają resztki powłoki na drewnianej konstrukcji. Samoloty mają całe podwozie, motory w formie gwiazd przy śmigłach. Kabiny dwuosobowe, odkryte. Na betonowej powierzchni masa różnorodnego żelastwa. Koła, kółka, rury, rurki, mosiężne, miedziane, baki do benzyny, kanistry, niektóre z oliwą, inne puste. Na betonie leżą wózki do holowania samolotu, wózki z długimi uchwytami do przeciągania na małych, pełnych, gumowych oponach. Są niskie drabinki do wchodzenia do samolotu, leżą rozbite dwa szybowce kabinowe z połamanymi skrzydłami i podziurawionym pokryciem. Na rogach skrzydeł pomalowane szarą farbą sylwetki jakiegoś ptaka, chyba symbol fabryczny szybowców. Dach pokryty oszkloną żelazna ramą. W tej chwili mało jest szkła, przeważnie wala się po betonowej posadzce. Stąpam ostrożnie, bo nie chcę pociąć butów. Wchodzimy po schodach na półpiętro. Są cztery sale. W jednej, chyba wykładowej, stoją cztery stoły, takie typowe żołnierskie stołki, szafy oszklone, z rozsuwanymi drzwiczkami. Szyby wybite. W szafach leżą różne pomoce naukowe, odcinki filmowe,

przezrocza dotyczące nauki o wiatrach, wzory manometrów, różnych jakichś zegarów, myślę, że służyły do wyjaśniania tajemnic zmian barometrycznych. Na metalowym wieszaku wiszą tablice do nauki o chmurach, wykresy torów holowania, startowania szybowców i samolotów, różne sylwetkowe, kolorowe typy samolotów wojskowych, bojowych, technicznych, transportowych, sylwetki szybowców, takich z kabiną lotniczą i bez.W drugiej sali w rogu stoi szafa pancerna z wydartym zamkiem. Wewnątrz nie ma nic specjalnego. Trochę rysunków, jakichś urzędowych papierów, których tu zresztą pełno na podłodze. Stoją dwa biurka, na nich papiery, koperty, ołówki. Zabieram trochę czystego papieru i kopert. Zawsze się przydadzą, bo papier jest potrzebny, a o kupieniu nie ma mowy. Na parapecie okna powywracane, potłuczone doniczki z wyschniętymi pelargoniami. W rogu sali leży dość duży globus bez nóżki, częściowo zniszczony. Widać na nim czerwone linie zaznaczone ołówkiem, opasujące Europę, przy nich jakieś napisy w skrótach, których nie mogę odcyfrować. Na podłodze wśród papierów leżą filmowe odbitki, wywołane już taśmy filmowe. Biorę jedną z nich, przyglądam się pod światło. Jakieś sylwetki, chyba żołnierzy, w grupach po kilku lub kilkunastu, takie sobie familijne obrazki wieńczące każdy uroczysty moment wszędzie, na całym globie ziemskim. Na ścianie wisi duża mapa lotnicza, mapa Europy z wyraźnymi granicami Niemiec, wykresami linii obejmujących nieomal całą Europę. To zapewne kierunki lotu samolotów bojowych, mających podbić cały świat. Na ścianie frontowej, naprzeciw drzwi wejściowych, wisi jeszcze portret jakiegoś dygnitarza faszystowskiego z piersią pełną orderów, wygląda jak choinka noworoczna. Twarzy nie widać, bo zamalowana taką... fizjologiczną farbą. Obok widać wyraźnie dwie prostokątne plamy, jaśniejsze od otoczenia. Ślady po obrazach, które tu kiedyś zapewne wisiały.Z kancelarii przechodzimy do mniejszego pokoju. Pewnie sekretariat. Są trzy małe stoliki biurka pod maszynę do pisania, obok jedna poharatana, z długim wałkiem. Nic już niewarta, postrzelana, też dostała za swoje. Jest jeszcze mała "Erika", nie mniej zniszczona. Na podłodze pełno aktówek z grubymi plikami papieru. Akta personalne, bo na okładzinach wypisany numer, nazwisko i imię, data urodzenia. Kapral Kulesza znajduje w małej szufladzie stolika kilkanaście arkuszy kalki przebitkowej, skórzany woreczek z kluczami dziwnego kształtu, pewnie od rozprutej szaty pancernej z kancelarii. Na podłodze leży dość szeroki chodnik, taki kokosowy, zabrudzony do tego stopnia, że miejscami zatracił swój ciemnoczerwony kolor. Na nim obok papieru walają się butelki czerwonego tuszu stemplowego, buteleczki atramentu, potłuczone kałamarze.Schodzimy na dół i wychodzimy na zewnątrz. Mijamy kilka podobnych hangarów. Są to podłużne, wysokie, dość szerokie hale, nakryte półkolistym dachem, częściowo wypalonym. Nie idziemy tam, na pewno podobne jeden do drugiego, bałagan ten sam.Za drogą w grupie drzew jest kilka budynków wojskowych, pomalowanych na kolor ochronny. Były to mieszkania prywatne obsługi lotniska. Kilka domów zniszczonych, wypalonych, wewnątrz znany już widok: meble poobijane, wszędzie bałagan, śmieci, tchnie wilgocią, bo dachy przeważnie podziurawione, woda niszczy urządzenia. W niektórych domach zajętych przez wojsko widać wartowników, samochody, motocykle. Dochodzimy do skraju lotniska, gdzie dopala się złożona do głębokiego dołu padlina koni i krów. Wracamy...."

Większość obiektów odbudowano po 1945 r. Przez wiele lat powojennych obszar ten pełnił nadal funkcje lotniska cywilnego i sportowego dla miasta. W związku z tym, wszystkie wybitniejsze osobistości przybywające do Szczecina były tutaj oficjalnie witane przez władze miasta i województwa, m.in.: prezydent B. Bierut w 1946 r., premier ZSRR N. Chruszczow w 1965 r. Tutaj też odbyło się pierwsze spotkanie papieża Jana Pawła II z mieszkańcami Szczecina w 1987 r.