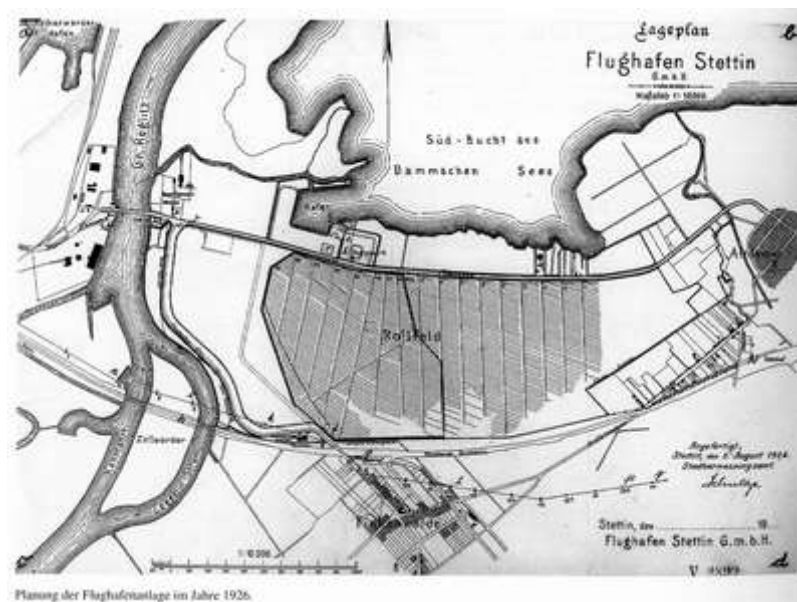


Flygplatsen i Dąbie



Den första flygplatsen i Szczecin låg på träningsplanen militär i Krzeków. 1909 landade bröderna Wright här på egen hand den största segelflygplanet vid den tiden. Hela skaror av Szczecinbor strömmade till Krzekowo att delta i en flygshow. Bröderna Wrights segelflygplan, verkligen Det tog fart och stannade i luften, hela 5 minuter. Från brödernas första flygning Wright har ännu inte passerat 25 år, då flygplatsen i Dąbie officiellt öppnades för Använda. Hur började allt? Redan före första världskriget tänkte folk på planerad luftkommunikation och de första stegen togs mot den. Stridsflygplan anpassades för att transportera passagerare, vissa företag började bygga specialanpassade flygplan. Junkers hade just kommit in 1919 r. med sin F 13, ett lågvingat monoplan med metallkonstruktion. Som flygplatser används Först militära anläggningar. I Szczecin var det flygplatsen i Krzeków. Eftersom de flesta flygplan kan fungera som sjöflygplan, där istället för hjul Planet hade flottörer, det fanns ett behov av att använda större vattenytor som naturliga landningsplatser. I Szczecin var det en igelkott. Dąbie. Det blev viktigt att hitta en plats för flygplatsen. På flygplatsen i Krzekowo Det fanns ett flygbolag, och på en av vikarna på sjöns södra strand. Dąbie Det fanns en sjöflygplansbas.

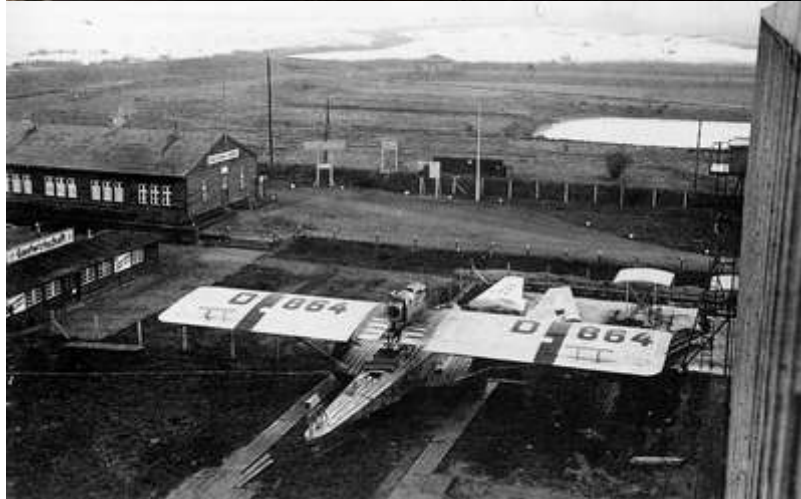


Planung der Flughafenanlage im Jahre 1926.



Pom att ta hänsyn till alla möjligheter Det beslutades att ansluta land- och vattenflygplatser. Anledningen var tron att Monoplanet ska flyga över vattenytan så länge som möjligt. Därför var bytet från flygplan till sjöfart nödvändigt, det borde inte ta Men för mycket tid. Resenärer som bytte tåg fick ta sig fram mellan Krzekowo och Dąbie med bil. För på vattenflygplatsen Endast en plats var lämplig, bara används för igelkottar. Dąbie , Det beslutades om dem, även om de bara förvärvades, ligger i närheten av ödemarker, Det var bara nödvändigt att anpassa mängden arbete och resurser till flygplatsens behov. Till att kunna förvalta alla medel för bygget grundades i december 1924. Stettiner Flughafen GmbH, senare ansvarig för drift och drift av Flygplats. Grundarna var det tyska riket, den pommerska provinsstyrelsen, Gmina Randow, Gmina Miasta Szczecin och Gmina Miasta Dąbie. 1925 gick de med Preussen (Land Preussen). Ordförandena för tillsynen var: Borgmästare Dr. Ackermann, Rådgivare Schon, von Zitzewitz. Ledningen för företaget var i händerna på rådgivare Fabricius och direktör. Geruer. Startkapitalet bidrog av grundarna, senare ökades det med fortsätter från Preussens land, ännu senare från centralregeringen. Konstruktionen var uppdelad i två steg , med antagandet att den första etappen måste slutföras helt tillgodose flygtrafikens behov under de kommande två åren. Ytterligare expansion Det kommer bara att hända när det är nödvändigt. Fullmäktigeledamot Fabricius lade in den " Flygplatsen måste vara placerad på ett sådant sätt att varje plan landar på den och serverades **P-lopp** startat från arrendera en tomt med måtten 1800m lång 900m bred liggande på söder om igelkottar. Dąbie. Sedan en gräsbevuxen landningsplats med en längd av 900m . Viken av igelkottar förstörades. Dąbie genom muddring så att den skapades en skyddad flygplats anpassad för ankringsflygplan. Tre gjordes förtöjningskanaler (ytbanor) för start och landning, och bekvämt mottagande av passagerare ombord på flygplan. På land byggdes en hall med yta 1930 kvadratmeter för flygplan med verkstadsrum, kontor ledning, informationsrum och rum för resenärer, piloter och polis Luft. En plats för byggandet av en väderstation med platser för inställning av instrument och hotellservice för resenärer. Vid kajen uppsatt kran för att lyfta flygplan från vattnet. Det finns plats för två stationer bensin, inklusive en under jord. Efter cirka två år var flygplatsen Redo.

Begäran gjordes som en del av Luftsport- och gymnastikveckan. Stettiner Abendpost tisdagen den 21 Juni 1927 rapporterar "Den första tyska kombinerade vatten-land flygplatsen, i Szczecin togs i drift i går morse" av hamnöppningen Luften gjordes den 19 juni 1927. Abendpost skriver om det: "På söndag tusentals skyndade sig dit för att delta i handlingen att öppna flygplatsen" och vidare "Po På eftermiddagen såg de församlade flyguppvisningen På söndagskvällen, slutet ceremonin ägde rum i Preussenhof, där rådmann Fabricius hälsade gästerna välkomna och i På Flughafen GmbH:s vägnar tackade alla som hjälpte till att avsluta arbete"



Prad av flygbolaget , som med hela utrustning i flera år var belägen på flygplatsen i Krzekowo, inom av de kommande månaderna flyttades den till Dąbie. Flygplatsen i Dąbie fick mycket hjälp av Lufthansa, som hyrde en stor del av hallen här och lanserade ett varv för reparationer och inspektioner av sjöflygplan. Under byggandet av flygplatsen i Dąbie 1926 fanns det två vattenlinjer från Dąbie och två landlinjer från Dąbie Krzekowa. Under de följande åren, fram till krigsutbrottet, flög flygplan på olika linjer, vissa bara under sommaren. Vissa på grund av begränsad Intressen , avbröts efter en kort tid. Ett stort stöd för det nya Flygplatsen var Reichpost på grund av den snabbt ökande posttrafiken Flygplan.



De viktigaste destinationerna var rutterna till Berlin och Gdansk och närliggande kurorter. Linje till Skandinavien på grund av liten Intresset avbröts slutligen 1933. Introduktion av nya flygplan med en mer tillförlitlig design och en mycket längre räckvidd orsakade att flygningen från Berlin till de skandinaviska huvudstäderna kunde redan äga rum utan stopp i Dąbiu. Till detta kom det faktum att det nya flygplanet också kunde fungera på vintern och sjöflygplan, på grund av frysning av igelkottar. Dabskiego gör det inte.

Under sin drift tjänade Szczecin-Dąbie flygplats Följande rader:



- Berlin-Szczecin
- Berlin- Szczecin- Kalmar-Stockholm
- Szczecin- Köpenhamn- Göteborg
- Szczecin - Świniujście - Sellin - Straslund
- Szczecin - Slupsk - Gdansk - Königsberg
- Gliwice - Wroclaw - Szczecin
- Szczecin - Köpenhamn
- Szczecin - Slupsk - Gdansk - Elblag - Malbork - Elblag - Königsberg - Insterburg
- Szczecin - Swinoujscie - Sellin - Straslund - Hiddensee
- Szczecin - Slupsk - Gdansk - Malbork - Elblag - Königsberg - Insterburg
- Berlin - Szczecin - Slupsk - Gdansk - Malbork
- Berlin - Szczecin - Slupsk - Gdansk
- Berlin - Szczecin - Gdansk - Königsberg
- Szczecin - Berlin - Wroclaw - Gliwice
- Hamburg - Szczecin - Gdansk

Under dessa år gjorde flygförbindelserna inte skedde utan olyckor Precis vad de ville undvika under flygningar över Till sjöss hände det: 7 juli 1930. Dornier - Wal D - 864 "Hecht" under flygning från Szczecin till Stockholm till följd av ett materialfel som gått förlorat över Östersjön bakre motorpropeller. Piloten bestämde sig för att starta. Närliggande fräs Han ropade på hjälp genom att avfyra röda raketer och tog sedan planet i släptåg. Vid vind från fören på styrbords sida, under segel och på motorn, tog kurs på Borholm. Under en tid gick allt bra, inte förväntat Fara. Som ett resultat av att påverka en obemärkt boj, slår skäraren på vind , vilket orsakar sänkning av flygplanets flottör och dess vältning. Dog Fyra passagerare och en besättningsmedlem. Nästa olycka hände den 31 januari 1935 strax före klockan 19 nära Dąbie flygplats : Ju 52 som tillhör "Deutsch - Russischen Luftverkehrsgesellschaft, flyger från Gdansk till Berlin på grund av dåligt väder vänds tillbaka till flygplatsen i Dąbie. Förmodligen på grund av isbildning kunde piloten inte behålla den nödvändiga höjden Flykt. Över Bükkbergen krokade han träden med sitt chassi och föll. Alla dog Flygdeltagare!

Port luft byggdes främst för kommunikation Det var dock tillgängligt för andra typer av flygande medel: flygplan till sprutning, reklam eller utflykt. Flygskolor används ivrigt flygplats i Dąbie. "Pomeranian Group of the German Aviation Association" fick en liten tre lokala skolflygplan döpta till "Pommern". Hon anställde en instruktör luftfart och började lära sig att flyga för individer. Segelflygplan "Stettiner Verein für Luftfahrt" fick använda flygplatsen om inte Detta skulle störa reguljärflyg. Kort därefter anslöt sig en grupp till dem flygare från "Hohe Technische Lehranstalt" (Technical College) som bildar en cirkel piloter som heter "Testaflieg" (testpilot) med ett motorflygplan och två Segelflygplan. För flygplanet utöver den nordvästra landningsbanan En liten trähall är också förberedd.



Den 23-30 juni 1932 besöker Dąbie den största vid den tiden, Dornier DO - X sjöflygplan monoplane. På den tiden finns det också världens största "landflygplan" Junkers G 38. Samtidig mottagning båda jättarna var en stor teknisk och prestigefylld framgång för flygplatsen och Bräde. I maj 1934 landade ett stort luftskepp "Graf" på flygplatsen i Dąbie Zeppelinare". Under besöket av luftskeppet och de ovannämnda maskinerna till flygplatsen Massor av människor kom och ville se med egna ögon dessa underverk från den tiden Tekniker som tidigare bara setts på fotografier och i pressen. Sommaren 1932. Aviation Day hölls, under vilken kända personer visade sina färdigheter flygare, bland andra, Ernst Udet och Szczecinianka Thea Kleist (hoppas med fallskärm). År 1933 var DVS belägen på flygplatsen, som utbildade piloter sjö- och landflygplan. När Luftwaffe grundades 1935 tog det över flygplan från DVS och själva skolan upplöstes. I slutet av 1934 fick flygplatsen en radiostation med en radiosändare med en 45 meter hög mast. År 1935. Deutsche Luftsportverband (tyska flygsportförbundet) öppnade här Pilotskola. Hallar, workshops, boende organiserades i söder östra delen av flygplatsen. 1937 flyttades skolan till Quedlinburg. Lokalerna övertogs av "Aviation Exercise Department", där i De flesta civila kunde behålla sina pilotfärdigheter.

1937/38 var de västra ödemarkerna utvecklade och förberedda för landningar. I nordvästra änden av flygplatsen Förvaltningsbyggnader med kontrolltorn och hall byggdes. Przestrzenna gata, som hittills endast varit tillfälligt stängd under transport av flygplan har nu stängts permanent. På den tiden, en ny väg ut. Leszczynowa. I slutet av 1938 skapades DVS igen, det hade sitt huvudkontor i förvaltningsbyggnad och i hallen bredvid. Han skulle utbilda piloter, navigatörer och personal Mark. Vid krigsutbrottet upplöstes skolan och flygplatsen togs helt över Luftwaffe. Bredvid lotsskolan, som hade funnits i några år, fanns ett torg ockuperas av olika mindre grenar.

Över tid I [mars 1945](#) var de befintliga byggnaderna relaterade till flygplatstjänsten delvis förstörd eller förstörd. Den första krigsbefälhavaren för m. Dąbia, 1945, i ett sådant visuellt sätt beskrev utseendet på den förstörda flygplatsen i Dąbie: .. **Taggar.** Nästa dag, tillsammans med korporal Vi besöker hangarer med halt. Inträda. Framväggen är faktiskt utdragbar, Tung dörr, skjuten, delvis sönderriven ur höljet. Inuti finns tre sport- och träningsflygplan, med en trasig beläggning av styv, tjock, tror jag presenning. Resterna av beläggningen hänger på trästrukturen. Flygplan har hela chassi, motorcyklar i form av stjärnor vid propellrar. Dubbelhytter, utomhus. På betongytans massa av olika järn. Hjul, hjul, rör, rör, mässing, koppar, bensintankar, behållare, vissa med olivolja, andra tomma. På betong ligger vagnar för bogsering av flygplanet, vagnar med långa handtag för släpar på små, fulla, gummidäck. Det finns låga stegar för in i planet, liggande förstörda två kabinglidare med trasiga vingar och riddled täckning. På hörnen av vingarna målade med grå färg silhuetter av en fågel, förmodligen en fabriksymbol för segelflygplan. Tak täckt med glaserat järnram. Just nu är det lite glas, mest faller det på betongen Golv. Jag trampar försiktigt för jag vill inte klippa skorna. Vi går uppför trappan för att mezzanin. Det finns fyra hallar. I en, förmodligen föreläsning, finns det fyra bord, sådana Typiska soldatstolar, inglasade garderober, med skjutdörrar. Glas Stämplat. I skåpen ligger olika läromedel, filmepisoder, diabilder om vetenskapen om vindarna, tryckmätarnas mönster, de olika klockorna av något slag tror jag De användes för att förklara mysterierna med barometrisk förändringar. På en metallhängare Det finns brädor för att lära sig om moln, diagram över bogseringsspor, start segelflygplan och flygplan, olika silhuetter, färgglada typer av militära flygplan, strid,

teknisk, transport, silhuetter av segelflygplan, till exempel med en stuga flyg och utan. I det andra rummet, i hörnet, finns en pansargarderob med ett sönderrivet lås. Det finns inget speciellt inuti. Några ritningar, några officiella papper, som finns här på golvet. Det finns två skrivbord, papper på dem, kuvert, pennor. Jag tar med lite rent papper och kuvert. Alltid De kommer att vara användbara, eftersom papper behövs, och det finns inget sätt att köpa det. På fönsterbrädan Vålta, trasiga krukor med torkade pelargoner. I hörnet av rummet ligger En ganska stor jordglob utan ben, delvis förstörd. Du kan se röda linjer på den märkt med en penna, girding Europa, bredvid dem några inskriptioner i förkortningar, som jag inte kan tyda. På golvet bland papperen ligger filmtryck, redan utvecklade filmband. Jag tar en av dem, tittar mot ljuset. Några silhuetter, förmodligen soldater, i grupper om några eller ett dussin, so-so Familjebilder som kröner varje högtidligt ögonblick överallt, runt om i världen Jordisk. På väggen hänger en stor flygkarta, en karta över Europa med tydliga gränser Tyskland, diagram över linjer som täcker nästan hela Europa. Det här är förmodligen riktningar flygningar av stridsflygplan, utformade för att erövra hela världen. På framväggen, Mittemot ytterdörren finns fortfarande ett porträtt av en dignitär Fascist med ett bröst fullt av medaljer, det ser ut som ett nyårs julgran. Ansikte Du kan inte se, för det är målat över med en sådan ... fysiologisk färg. Bredvid den kan du tydligt se två Rektangulära fläckar, lättare än härczenia. Spår av målningar som brukade vara här De måste ha hängt. Från kontoret går vi till ett mindre rum. Med tillförsikt sekretariat. Det finns tre små skrivbord för en skrivmaskin, bredvid en Poharatana, med en lång rulle. Värdelös längre, skjuten fick hon också för Din. Det finns också en liten "Erika", inte mindre skadad. Golvet är fullt portföljer med tjocka pappersark. Personliga filer, eftersom på beklädnaden skrivet nummer, efternamn och förnamn, födelsedatum. Korpral Kulesza hittar i en liten bordslåda flera ark spårpapper, läderväska med nycklar av en konstig form, förmodligen från en rippad pansarrock från kontoret. På golvet ligger ganska bred trottoar, så kokosnöt, smutsig i en sådan utsträckning, att den på sina ställen har förlorat sin mörkröda färg. På den bredvid papperskollapsen flaskor med rött stämpelbläck, flaskor med bläck, trasiga bläckbrunnar. Vi går ner och går ut. Vi passerar några liknande Hangarer. Dessa är avlånga, höga, ganska breda hallar, täckta med en halvcirkelformad tak, delvis utbränt. Vi går inte dit, säkert liknar en den andra, röran är densamma. Bakom vägen i en grupp träd finns flera byggnader militär, målad i en skyddande färg. Dessa var privata servicelägenheter Flygplats. Några hus förstörda, utbrända, inuti redan känd syn: möbler Misshandlad, överallt röra, sopor, andas fukt, eftersom tak mestadels riddled med hål, förstör vatten enheter. I vissa hus upptagna av Armén visar vakter, bilar, motorcyklar. Vi kommer till kanten av flygplatsen, där slaktkroppen av hästar och kor vikta i en djup grop brinner. Vi är tillbaka...."

De flestabyggnaderna byggdes om efter 1945. Under många år Efterkrigsområdet fortsatte detta område att fungera som en civil och sportflygplats för städer. Därför kommer alla de mest framstående personligheterna till Szczecin välkomnades officiellt här av stadens och provinsens myndigheter, m.in.: President B. Bierut 1946, premiärminister i Sovjetunionen N. Khrushjtjov 1965. Även här det första mötet mellan påven Johannes Paulus II och invånarna i Szczecin ägde rum i 1987

