



Lotnisko /EPEL/ ELBLĄG

Edward Janusz Jaremczuk

« LOTNISKO ELBLĄG TO JEDNO Z NAJSTARSZYCH I NAJDŁUŻEJ FUNKCJONUJĄCYCH LOTNISK NA TERENIE POLSKI. JEGO HISTORIA ZACZĘŁA SIĘ W OKRESIE, KIEDY ELBLĄG, OBOK KRÓLEWCA, BYŁ JEDNYM Z NAJWIĘKSZYCH MIAST PRUS WSCHODNICH.



**Aksonometryczne
rozmieszczenie schematu
pasów startowych lotniska
Elbląg.**

fot. T. ZIELIŃSKI,
grafika: G. MANKA
(stan na 23.05.2007 r.)

Lotnisko Elbląg¹⁾ (54°08'27,19"N, 019°25'24,06"E) zlokalizowane jest po południowej stronie miasta. Całkowita powierzchnia terenu lotniska to około 100 ha. Jego elewacja

Zanim wylądujesz – informacje praktyczne

Wszystkie przyloty do Elbląga należy uzgadniać telefonicznie z aeroklubem minimum na 3 godziny przed planowanym przylotem ze względu na ograniczone możliwości hangarowania i tankowania samolotów na lotnisku. Łączność nawiązujemy na częstotliwości 122,30, wywołując Elbląg (KWADRAT). Lotnisko Elbląg leży w zasięgu działania FIS Gdańsk i w zasięgu ich osłony radarowej. W przypadku utraty orientacji i trudności z jej wznowieniem należy nawiązać łączność z Gdańską Informacją (124,275) i poprosić o zvektorowanie. W przypadku posiadania odbiornika VOR można wykonać dołot do VOR Kmiecicin (116,800), a następnie przyjąć kurs geograficzny 113° i po 20 km powinien pojawić się Elbląg.

Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza, 82-300 Elbląg,
telefon: +48 055-233-44-10,
faks: +48 055-233-52-91, e-mail: aeroklub@wp.pl

wynosi około 3 m. Od południa lotnisko opiera się na fragmencie drogi krajowej nr 7, Warszawa – Gdańsk, stanowiącej w tym miejscu odcinek obwodnicy miasta. Granicą północną są tory kolejowe linii Malbork – Elbląg – Pasłęk. Wschodnią wyznacza ulica Akacyjowa, a zachodnią ogródki działkowe przylegające do ul. Skrzydlatej. Na płycie lotniska zlokalizowane są dwie drogi startowe: **08 /075°/ – 26 /255°/** i **10 /099°/ – 28 /279°/**, obie o wymiarach po 913x100 m i nawierzchni trawiastej.

Użytkownikiem lotniska jest Aeroklub Elbląski, który prowadzi na nim swoją statutową działalność. Zabudowania portu: hangary oraz obiekty techniczne zlokalizowane są w północno-zachodniej części terenu lotniska. Obsługa pasażerska odbywa się z wykorzystaniem bazy hotelowo-turystycznej Elbląga. Odległość z lotniska do miasta (dworca kolejowego) wynosi około 1 km.²⁾

« Pierwsze lądowanie

Powstanie na początku XX w. w Elblągu lotniska było możliwe dzięki poparciu okazanemu temu pomysłowi przez ówczesne władze miasta oraz entuzjazmowi jego mieszkańców. Wszystko zaczęło się od pamiętnego wydarzenia z sierpnia 1912 roku, które zadecydowało o powstaniu w mieście pola wzlotu dla maszyn latających.³⁾

To właśnie wtedy, w godzinach popołudniowych, na ściernisku *Neustadter Feld* z powodu braku benzyny awaryjnie musiał lądować samolot, którego pilot, Franz Stiefvater⁴⁾, wykonywał przelot – w ramach zawodów lotniczych – do Królewca. Wieść o lądowaniu niczym błyskawica obiegła cały ówczesny Elbląg. Tuż po lądowaniu maszynę i pilota otoczył tłum gapiów. Obecni byli wszyscy, starzy i młodzi, mężczyźni i kobiety, a także okoliczni rolnicy. Wtedy była to naprawdę wielka sensacja. W miejscowej prasie próbowano mierzyć czas terminem tego wydarzenia, używając określenia: przed i po lądowaniu!

Mieszkańcy Elbląga po uzyskaniu informacji o przyczynie lądowania od razu postanowili pomóc pechowemu lotnikowi. W niespełna godzinę z fabryki *Komnicka*⁵⁾ sprowadzono niezbędną ilość benzyny. Po dokonaniu transakcji jej zakupu i zatankowaniu do „pełna” „kierownik motorowego latawca”⁶⁾ sprawdził pracę silnika i rozpoczął przygotowania do dalszego lotu. Najpierw trzeba było jednak przestawić samolot na koniec ścierniska i to tak, aby znalazł się idealnie „pod wiatr”, co przy ówczesnych warunkach nie było łatwe i bez udziału gapiów byłoby praktycznie niemożliwe. Wreszcie, kiedy udało się przestawić samolot nie uszkodziwszy przy tej okazji delikatnej maszyny, pilot mógł zająć miejsce w kabinie i uru-



chomić motor. Wszyscy z ogromnym zaciekawieniem obserwowali, jak samolot wzbił się w powietrze, a następnie obral kierunek lotu do Królewca. Maszyna, majestatycznie kołysząc się w powietrzu, po kilku minutach zniknęła gapiom z oczu. Podekscytowany tłum – komentując to niespotykane wydarzenie – mógł wreszcie udać się do swych domów⁷).

Lądowanie samolotu wywołało nie tylko fale opowieści wśród mieszkańców, ale przede wszystkim, zainspirowało ówczesne władze miasta do stworzenia lotniska. Aby ukrócić wszelkie spekulacje na temat potrzeby jego budowy zdecydowano⁸ się szybko wskazać lokalizację⁸), a następnie w krótkim czasie uruchomić lotnisko. W efekcie podjętych działań już w 1914 r. Elbląg dysponował małym, kameralnym i jednocześnie tymczasowym lotniskiem. Zlokalizowane ono zostało niecałe pół kilometra od miasta na południowo-zachodnim jego krańcu w pobliżu Szosy Berlińskiej (*Berliner Chaussee*) i mostu Schilinga, spinające-



go brzegi rzeki Fiszewki między *Schillingsbrücke* i *Wansau*, przy starym zakolu Nogatu. Powołane do życia lotnisko nosiło nazwę *Wansau* i było w całości własnością miasta. Obsługą ruchu lotniczego zajmowała się Gdańska Grupa Niemieckiego Oddziału Floty Powietrznej. Początkowo na lotnisku stacjonował mały sterowiec, ale ponieważ używano go sporadycznie, decyzją dowództwa Floty Powietrznej został przekazany do Słupska. Mimo dużego zaangażowania ratusza elbląskiego, na lotnisku nie działo się nic specjalnego, jedynie od czasu do czasu lądowały tu samoloty sportowe. Dalszy rozwój lotniska okazał się niemożliwy ze względu na kłopoty jakie sprawiało utrzymaniem płyty (lotnisko zostało zlokalizowane na terenie depresyjnym⁹), który był regularnie podtapiany, kiedy podnosił się poziom wody w Zalewie Wiślanym i Nogaćcie¹⁰).

Jeden z hangarów usytuowanych na lotnisku Wansau.

Źródło: Lotnisko Wansau, [w:] <http://www.elblag-moje-miasto.pl> z 27.05.2007 r.

Lotnisko Neustadter Feld.

Źródło: Lotnisko Wansau, [w:], <http://www.elblag-moje-miasto.pl> z 27.05.2007 r.

Podniebny spacer – propozycja autora

Wszystkich lotników zapraszam do Elbląga na krótki „lotniczy spacer” po okolicy. Moja propozycja to trasa: Elbląg, Frombork, Malbork i powrót do Elbląga. Pierwszy odcinek to lot nad terenami Wysoczyzny Elbląskiej oraz przepiękne widoki Wzgórza Katedralnego we Fromborku. Drugi odcinek trasy zakłada lot wzdłuż brzegów Zalewu Wiślanego i nad Żuławami Wiślanymi. Malbork to przede wszystkim monumentalna bryła średniowiecznej warowni krzyżackiej. W trakcie powrotu do Elbląga można podziwiać płaski teren Żuław oraz samo miasto i jego zabytki. Każde lotnisko ma swoją oryginalną historię, która dla przylatujących lotników jest ciekawą tajemnicą do odkrycia. Warto wylądować w Elblągu i poczuć atmosferę tego historycznego portu lotniczego.

Uwaga! Z proponowaną trasą wiąże się jedna niedogodność, o której powinni pamiętać przylatujący do Elbląga lotnicy. Otóż Frombork leży w strefie granicznej i każdy lot w tę strefę wymaga spełnienia określonych warunków. Trzeba przygotować stosowny plan lotu i zgłosić się do służb ruchu lotniczego z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem.

Jedynym rozwiązaniem była zmiana lokalizacji lotniska. Według sugestii przelatujących nad miastem lotników, najlepszym terenem było miejsce znane jako *Neustadter Feld*, położone na południowym-wschodzie miasta, nieopodal dworca kolejowego (to samo, na którym odbyło się pamiętne lądowanie w sierpniu 1912 roku). W nowym miejscu prace przygotowawcze ruszyły dość szybko. Najpierw uregulowano wszystkie sprawy związane z własnością gruntu oraz przygotowano szczegółowe plany zabudowy. W międzyczasie rozpoczęła się pierwsza wojna światowa, co spowodowało przekształcenie lotniska w wojskową bazę lotniczą, która przyjęła nazwę od przyległego do Elbląga osiedla – *Eichwalde*¹¹).



Paralotnia z napędem motorowym nad lotniskiem Elbląg.

fot. E. JAREMCZUK

« Lotnisko w okresie dwóch wojen światowych

Latem 1916 roku wszystkie prace były zakończone¹²). Na południu lotniska powstały cztery hangary. Po stronie pół-



**Samoloty w hangarze
Aeroklubu Elbląskiego.**

fot. E. JAREMCZUK

nocnej wybudowano garaże, budynek gospodarczy, lotniczy zakład remontowy z czterema halami i wieloma dobudówkami. Od budynków tych poprowadzono do *Eichwalde* betonową drogę. Poza tym wykonano drugą drogę dojazdową poprzez linię kolejową Elbląg – *Königsberg*. Wiązało się to z wykonaniem mostu i usypaniem wału. Nowa droga łączyła te



**Szkolenie szybowcowe, lato
2006 r.**

fot. E. JAREMCZUK

raz *Holländer Chaussee* z lotniskiem *Eichwalde* i została nazwana *Eichwalder Weg*¹³.

W lecie 1916 r. rozpoczęła działalność szkoła lotnicza, przybyły pierwsze samoloty szkolne. Startowano, w zależności od kierunku wiatru, w stronę wschodnią lub za-



**Samolot An-2 bazujący
na lotnisku Elbląg.**

fot. E. JAREMCZUK

chodnią. Obserwując z ziemi można było dostrzec głowy pilotów. Jeśli były dwie głowy, to na pokładzie samolotu znajdował się instruktor. Jeśli była tylko jedna głowa, to uczeń leciał sam. W tym czasie zdarzało się wiele wypad-

ków, jednak z reguły niegroźnych, bo samoloty nie latały wysoko, a teren był równy. W okolicznych rowach często lamano podwozia, które były następnie naprawiane w lotniczym zakładzie remontowym. Podczas wojny w Elblągu wyszkolono wielu pilotów¹⁴.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej potęga niemiecka legła w gruzach. Dla lotnictwa niemieckiego nastąpił trudny okres, gdyż traktat pokojowy podpisany przez Niemcy 28 czerwca 1919 roku w Wersalu zabronił im posiadania lotnictwa wojskowego. Restrykcje *Ententy* objęły również lotnictwo w Elblągu, a dalsze funkcjonowanie portu stało pod wielkim znakiem zapytania. Kiedy sytuacja wyglądała na bardzo trudną, okazało się, że z końcem 1921 roku upłynął termin określony w art. 201 Traktatu Wersalskiego i zgodnie z jego brzmieniem, w Niemczech lotnictwo cywilne mogło ponownie rozpocząć działalność. Była to ogromna szansa dla miasta na odbudowę lotniska i rozpoczęcie normalnego funkcjonowania lotnictwa cywilnego i sportowego. Mimo kłopotów, pierwsi przedsiębiorcy dość szybko otrzymali stosowne pozwolenia na prowadzenie działalności obejmującej usługi świadczone przez lotnictwo cywilne. Rozpoczęto działalność lotnictwa komunikacyjnego, zostały uruchomione szkoły lotnicze, prowadzono pocztę lotniczą. Wszystko na lotnisku wróciło do normalnego rytmu.¹⁵

Z początkiem lat 30. XX wieku zmieniła się sytuacja polityczna w Niemczech. Kanclerzem III Rzeszy został Adolf Hitler. W całych Niemczech, w tym i w Elblągu, nastąpił czas wielkich przemian, które nie ominęły lotniska. Rozpoczęła się wielka militaryzacja. Decyzjami Hitlera przywrócono sprawdzone rozwiązania militarne. Już w roku 1935 oficjalnie pojawiła się *Luftwaffe*. W roku 1936 na lotnisko w Elblągu przyleciały nowe jankesy Ju-87 Stuka.¹⁶

W nocy z 31 sierpnia na 1 września 1939 roku, gdy tylko opadły poranne mgły, zaczęły startować eskadry samolotów bojowych. Z lotniska *Eichwalde* przeprowadzony został pierwszy w drugiej wojnie światowej atak *Stukasów*. Już o godzinie 4.30 pierwsza eskadra przystąpiła do wykonywania postawionych zadań. Zrzucone bomby wprawdzie trafiły w wyznaczone cele, ale nie przeszkodziły Polakom w wysadzeniu mostu na Wiśle w Tczewie. Z lotniska wykonywano dalsze loty bojowe. Intensywnie latano nad Westerplatte i Helem oraz w okolicy Mławy, a także Warszawy.¹⁷

W roku 1944 Elbląg (w tym i lotnisko) został zbombardowany przez wielką armadę lotnictwa bombowego USA. Miasto doznało ogromnych zniszczeń. W styczniu 1945 roku rozpoczęły się bezpośrednie walki o miasto. Wreszcie 9 lutego 1945 roku zamknął się pierścień okrążenia wokół Starego Miasta i 10 lutego o godzinie 8.00 ustały regularne działania bojowe w zniszczonym mieście, a Elbląg po 153 latach¹⁸ został przywrócony Polsce.

Rosjanie natychmiast zajęli lotnisko – w tym samym czasie toczono ciężkie boje o Trójmiasto, a bojowe lotnisko tuż na zapleczu frontu to nieomal bezcenny skarb.¹⁹ **Ciekawym epizodem z tego okresu jest przylot (czerwiec 1945 r.) eskadry Francuzów Normandie-Niemen na lotnisko w Elblągu. Po krótkim pobycie eskadra została oficjalnie rozformowana, a cały sprzęt przekazany Francji. Po tych uroczystościach pi-**



loci francuscy przez Poznań, Pragę udali się otrzymanymi samolotami do Paryża²⁰).

« Nowi gospodarze lotniska

Lotnisko zostało przekazane przez Armię Czerwoną władzom polskim pod koniec 1946 roku, a już w 1947 r. stacjonowały tu jednostki polskie (5 Pułk Lotnictwa). Jednak wkrótce potem Elbląski 5 Pułk został wyposażony w samoloty odrzutowe i przeniesiony do Bydgoszczy (trawiaste lotnisko nie nadawało się do przyjmowania maszyn odrzutowych). Natomiast w Elblągu pojawił się 14 Batalion



Festyn rekreacyjny na lotnisku Elbląg, wrzesień 2006 r.

foto. T. ZIELIŃSKI

Budowy Lotnisk, który w roku 2004 świętował 50-lecie swej obecności w mieście.²¹)

W 1956 r., na fali październikowej odwilży, grupa entuzjastów lotnictwa z Elbląga postanowiła reaktywować miejskie lotnisko. 26 kwietnia 1957 roku w siedzibie Powiatowej i Miejskiej Rady Narodowej w Elblągu odbyło się spotkanie informacyjne, które od razu przekształciło się w posiedzenie inau-



Elbląg (Starówka, katedra, fragmenty portu) z kierunku północno-zachodniego, w tle lotnisko.

foto. T. ZIELIŃSKI

guracyjne Koła Lotniczego nr 2 Aeroklubu Gdańskiego. Zebranie otworzył przewodniczący PMRN w Elblągu, inż. Mieczysław Tomaszewski. Na czele powstałego wtedy Koła 22 stanął inż. Adam Różycki, dyrektor techniczny Elbląskich Zakładów Napraw Samochodowych. W ten sposób rozpoczął działalność Aeroklub Elbląski, który przez kilka lat funkcjonował jako koło czy filia Aeroklubu Gdańskiego. 4 maja 1961 r. na mocy decyzji Zarządu Głównego APRL-u aeroklub w El-



blągu został przekształcony w oddzielny byt. Pierwszym prezesem Aeroklubu Elbląskiego, wybranym na walnym zgromadzeniu został Adam Różycki. W roku 2007 Aeroklub Elbląski obchodzi okrągły, bo 50-letni jubileusz istnienia.²³)

Przez 50 lat funkcjonowania Aeroklubu lotnisko Elbląg było miejscem, w którym odbywały się istotne wydarzenia dla miasta i jego mieszkańców. Warto w tym miejscu wspomnieć pielgrzymkę papieża Polaka, Jana Pawła II (6 czerwca 1999 roku). Z tej okazji na lotnisku powstał kopic autorstwa prof. Szczepana Bauma. Umieszczony na kopcu ołtarz, jako główny element, miał ogromne serce i hasło: „*Bóg jest miłością*”, a wysokie elementy drewniane otaczające cały ołtarz symbolizowały wyciągnięte ręce, które chroniły szacownego gościa.²⁴)

« Nowe wyzwania

W ostatnich latach lotnisko jest coraz chętniej wykorzystywane przez właścicieli prywatnych samolotów. Pierw-

Trasa: Elbląg, Frombork, Malbork, Elbląg.

Grafika: G. MAŃKA

Warownia krzyżacka w Malborku

foto. T. ZIELIŃSKI





**Wzgórze Katedralne
we Fromborku.**

foto. T. ZIELIŃSKI

szą jaskółką było pojawienie się prywatnego samolotu o sympatycznej nazwie „Eol”. Było to coś nowego, ale bardzo szybko piloci zaakceptowali takie wzbogacenie parku samolotowego i już po kilku miesiącach doszły – niebędące własnością Aeroklubu – kolejne samoloty: „Morane-150” czy „FK-9, Mark-3” oraz pierwsza „Cesna-150”. Potem pojawiły się prywatne szybowce: „Pirat”, „Jantar-2B” i „Foka”. Ponadto na lotnisku stale hangaruje kilka motolotni oraz samolot konstrukcji amatorskiej „Orlik”, wybudowany przez Romana Orlińskiego.

Zarządzający lotniskiem Aeroklub Elbląski planuje dalszy rozwój portu lotniczego przy udziale środków finansowych pochodzących z funduszy unijnych. W zamierzeniach jest budowa betonowego pasu startowego oraz stworzenie nowoczesnej infrastruktury lotniskowej wraz z niezbędnym zapleczem technicznym. Zadanie to będzie realizowane etapowo. Już dziś wiadomo, że wkrótce lotnisko opuści Batalion Budowy Lotnisk. Pozostawione przez

wojsko budynki i obiekty mogą być doskonałym zapleczem dla modernizowanego portu. W Elblągu już myśli się o uruchomieniu lokalnej komunikacji pasażerskiej, a także o stworzeniu heliportu na potrzeby służb ratowniczych oraz policji, straży pożarnej i granicznej. Należy mieć nadzieję, że plany te zostaną zrealizowane. ««

Edward Janusz Jaremczuk

Autor jest pracownikiem naukowym w Instytucie Ekonomicznym Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Elblągu.

- 1) Zob. szerzej: Agencja Ruchu Lotniczego – AIR Polska – EPEL.
- 2) Istnieje podziemne przejście pod torami kolejowymi (zbudowane w roku 1999 przed czerwcową wizytą Jana Pawła II na lotnisku w Elblągu), które skraca o ponad 1 km drogę dojazdu z lotniska do miasta (dworzec PKP). Z dworca łatwo dostać się do różnych zakątków miasta.
- 3) Zob. szerzej: E. J. Jaremczuk, Aeroklub Elbląski 1957 – 2006, [w:] S. Ewertowski (red.), Studia Elbląskie, t. VII, Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Elbląskiej, Elbląg 2006, s. 91 – 92.
- 4) Pilot zginął podczas lotu bojowego w czasie pierwszej wojny światowej (inf. własna).
- 5) Elbląska Fabryka Autobusów, nazwisko właściciela (inf. własna).
- 6) Tak w owych czasach nazywano pilotów. Więcej: E. Małak, Samolot dzieła człowieka, Wrocław, Warszawa, Kraków 1993, s. 70.
- 7) Więcej: Lotnisko Wansau, [w:] <http://www.elblag-moje-miasto.pl> z 27.05.2007.
- 8) Stało się to już w roku 1912.
- 9) W owym czasie ten teren znajdował się około 1,5m poniżej poziomu morza (inf. własna).
- 10) Lotnisko Wansau, [w:] <http://...>, op.cit., z 27.05.2007.
- 11) Zob. szerzej: E. Jaremczuk, Historia lotniska Elbląg, [w:] J. Zaśkiewicz (red.), Przewodnik Historyczno-Krajoznawczy, część II, Elbląg 2002, s. 84 – 87.
- 12) Obszar lotniska obejmował 40 ha. Samo pole wlotów miało wymiary 600 – 700 m, co dla ówczesnych samolotów w zupełności wystarczało. (inf. własna).
- 13) Ibidem.
- 14) Więcej: Lotnisko Wansau, [w:] <http://www.elblag-moje-miasto.pl> z 27.05.2007.
- 15) Zob. szerzej: E. J. Jaremczuk, op. cit., s. 92 – 93.
- 16) Ibidem, s. 94.
- 17) Ibidem.
- 18) W roku 1772 ostatnie oddziały wojsk polskich opuściły Elbląg i udały się do Torunia. W ten sposób rozpoczęły się w Elblągu rozbiory Polski, a samo miasto przeszło w ręce niemieckie.
- 19) E. J. Jaremczuk, op. cit., s. 95.
- 20) Zob. szerzej: E. Jaremczuk, Historia...
- 21) E. J. Jaremczuk, op. cit., s. 96.
- 22) Członkami-założycielami Koła Lotniczego byli: Adam Różycki, Zygmunt Niviński, Franciszek Huczynski, Zbigniew Stawski, Edward Przybylski, Zygmunt Franaszok, Andrzej Gawlik, Włodzimierz Sak i Konstanty Moroz.
- 23) Por: E. J. Jaremczuk, op. cit., s. 98.
- 24) Ibidem, s. 100 – 101.

Pomagamy
rozwijać Twoje idee



**Europejskie
Centrum
Przedsiębiorczości**

Naszą działalnością jest pomoc polskim przedsiębiorcom i regionom
w pozyskiwaniu zewnętrznych źródeł finansowania

ul. Kopernika 34, 00-336 Warszawa, tel.: (022) 826 37 00, fax: (022) 826 35 33, e-mail: eucp@eucp.pl

www.eucp.pl