



Powstanie portu lotniczego „Okęcie”

Początkowo lotnictwo traktowano jako ciekawostkę. Awiacja, lub awiatyka, bo tak dawniej o nim mówiono bardziej kojarzyła się z pokazami przypominającymi cyrk, niż z poważnym środkiem transportu. Pierwszą instytucją, która dostrzegła pewien potencjał w tej nowej dziedzinie było wojsko. Co prawda z początku nikt nie przypuszczał, że samoloty mogą bezpośrednio uczestniczyć w walce, ale kadry dowódcze poszczególnych armii wiązały z nimi nadzieje wykorzystania do zadań zwiadowczych. Aeroplany miały zastąpić powolne i łatwe do zestrzelenia balony, z których obserwowano ruchy wrogich wojsk. O tym jak bardzo generałowie się mylili przekonała wszystkich Pierwsza Wojna Światowa. Wówczas to samolot dojrzał konstrukcyjnie i stał się bezwzględnie obowiązkowym elementem wyposażenia każdej armii. Nie inaczej było w przypadku wojsk młodego państwa polskiego.

Pierwsze pokazy lotnicze w naszym kraju miały miejsce jeszcze pod zaborami. Miastami, które najszybciej opanowała gorączka latania były Warszawa oraz Lwów, gdzie przy Politechnice Lwowskiej powstała najstarsza organizacja lotnicza w Polsce.

Mieszkańcy Warszawy naocznie mieli się przekonać jak działa latająca maszyna na imprezie awiacyjnej we wrześniu 1909 roku. Niestety przy niesprzyjającej pogodzie pokaz ograniczył się do krótkiego przelotu, tuż nad ziemią. Nieudolne próby francuskiego pilota bardziej przypominały zmagania kury domowej, niżli prawdziwy lot ptaka. Licznie zgromadzona ludność stolicy czuła się oszukana i gwizdami pożegnała Francuza. Na prawdziwy przelot zawiedzeni warszawiacy musieli czekać jeszcze dwa lata.

A gdzie odbywały się takie pokazy? Kilkaset metrów na zachód Pl. Unii Lubelskiej funkcjonował od 1887 roku duży tor Towarzystwa Wyścigów Konnych, poprzednik dzisiejszego obiektu na Służewcu. Wspominał o nim Bolesław Prus w powieści „Lalka”, pisząc jak Pan Wokulski wystawiał swoją klacz Sułtankę, by zrobić wrażenie na pannie Łęckiej. Tor wykorzystywano również do przeprowadzania różnych rewii rozrywkowych. Nic zatem dziwnego, że gdy w Warszawie pojawiły się pierwsze samoloty, uważane za wynalazek bardziej rozrywkowy, niżli użytkowy, tam właśnie przygotowano trawiaste lądowisko. Miało około 550 metrów długości. Jego lokalizację możemy określić na obszar po nieparzystej stronie ul. Polnej (wówczas piaszczystej drogi), między ul. Boga Żeleńskiego, a Nowowiejską.

W 1910 roku władze carskie widząc ogromne zainteresowanie pokazami lotniczymi, ale przede wszystkim strategiczne znaczenie aeroplanów, postanowiły wydzielić osobny teren pod lotnisko z prawdziwego zdarzenia. Tak oto rozpoczął okres funkcjonowania portu lotniczego na Polu Mokotowskim. Już w czerwcu 1911 roku nastąpiło uroczyste otwarcie obiektu na którym odbył się prawdziwy pokaz udanego przelotu. Dokonał go świetny pilot, Michał Scipio del Campo. Mimo obco brzmiącego nazwiska był on polskim szlachcicem, urodzonym w Rajkach pod Berdyczowem. Włoska rodzina Scipio del Campo już od XVI wieku mieszkała w Polsce. Jej protoplasta był w Bari marszałkiem księżnej Bony, późniejszej królowej. Przyjechał z nią w 1518 roku do Polski. Po 400 latach potomek tego rodu, całkowicie spolonizowany Michał Scipio del Campo wzniósł się w powietrze i odleciał w kierunku północnym. Po starcie jego maszyna leciała dokładnie nad ulicą Marszałkowską, aż do Ogrodu Saskiego.

Tam polski awiator skręcił w prawo i był widoczny nad Starym Miastem i Zamkiem Królewskim. Obserwatorzy na placu Zamkowym widzieli, jak samolot kierował się w drogę powrotną. Przeleciał nad Krakowskim Przedmieściem, Nowym Światem, Al. Jerozolimskimi, by od strony północnej wylądować na lotnisku. Cała podróż trwała 18 minut. Wszystkich radował fakt, że pierwszego, w pełni udanego przelotu nad Warszawą nie dokonał żaden Francuz, tylko polski szlachcic, choć z obco brzmiącym nazwiskiem.

4 sierpnia 1915 roku, gdy Rosjanie wycofywali się z Warszawy, zniszczyli nie tylko wszystkie mosty w stolicy, ale także dworce kolejowe i rzeczne lotnisko. Następnego dnia miasto zajęli Niemcy. Natychmiast zajęli się jego odbudową. Stanęły budynki szkoły lotniczej i 21 hangarów, z których jeden wyróżniał się ogromnymi rozmiarami. Był przeznaczony dla sterowców. Warszawiaków niespecjalnie ten fakt cieszył, bowiem owe sterowce bombardowały stolicę dokładnie rok wcześniej.

Po zakończeniu I wojny światowej początkowo teren przejęło Wojsko Polskie. Rozbudowano drogę dojazdową od Alei Grójeckiej. Niebawem poszerzona ulica otrzymała nazwę „Wawelska” i przewyższyła znaczeniem równoległe biegnącą ul. Filtrową.

Władze młodego państwa postanowiły nieco zmienić charakter lotniska. Nie był to już obiekt wyłącznie wojskowy. Z każdym rokiem funkcje pasażerskie miały coraz większe znaczenie. W początkach lat 20. transport lotniczy podlegał pod Wydział Kolei Wąskotorowych i Miejskich przy Ministerstwie Kolei Żelaznych. Z tego też powodu najpierw rolę dworca pełniły zwykłe wagony kolei wąskotorowej. Tory biegły ulicą Filtrową, dalej przez Plac Narutowicza, przecinały ul. Kaliską i dochodziły do Dworca Zachodniego.

Gdy w 1928 roku powstały Polskie Linie Lotnicze, lotnisko na Polu Mokotowskim otrzymało oficjalną funkcję krajowego portu lotniczego. Mimo, że loty pasażerskie funkcjonowały już od 1920 roku, to bardzo długo nie istniała żadna infrastruktura. Dopiero w 1931 prowizoryczny bufet zastąpiła restauracja dla pasażerów. Jeszcze później zaczęły działać służby pożarnicze i ambulatoryjne! Niestety świetna lokalizacja lotniska stała się przyczyną jego upadku. Miasto rozwijało się. Potrzebowano nowych terenów pod zabudowę. Dla samolotów nie było miejsca tak blisko ścisłego centrum. To zbyt łakomy kąsek dla inwestorów. Pole Mokotowskie zamierzano przekształcić w osiedle mieszkaniowe im. Józefa Piłsudskiego. Osiedle od wschodu miał otwierać pomnik Marszałka na Pl. Na Rozdrożu, a od zachodu zamykać ogromna Świątynia Opatrzności. Wojna przekreśliła te plany.



Uznano, że ruch pasażerski docelowo zostanie przeniesiony na tereny wsi Goław, przyłączonej w roku 1916 do Warszawy. Priorytet miało lotnisko wojskowe. Zlokalizowano je na Okęciu –gminie, która dopiero w roku 1951 znalazła się w granicach miasta. Przenosiny ruchu pasażerskiego z mokotowskiego lotniska wielokrotnie odkładano. Wreszcie na początku lat 30. przeprowadzka stała się koniecznością. Ponieważ prace budowlane na Okęciu były najbardziej zaawansowane, zdecydowano tymczasowo umieścić tam również port pasażerski. Od 1926 roku pobudowano kilka obiektów. Wprowadzały się do niego instytucje i zakłady wojskowe, ale jeden obiekt wybrano, by pełnił rolę cywilnego dworca lotniczego. Najpierw na Okęciu przeniosły się warsztaty Polskich Linii Lotniczych, później dopiero ekipy obsługujące ruch lotniczy oraz pracownicy PLL LOT. Architektom zlecono wykonanie planów nowoczesnego budynku i mimo kryzysu, szybko przystąpiono do ich realizacji.

29 kwietnia 1934 roku nastąpiło oficjalne i niezwykle uroczyste otwarcie nowego terminalu, którego budowa kosztowała 10 milionów złotych. Prasa ten obiekt dumnie nazywała „największym lotniskiem w Europie”. W ceremonii otwarcia udział wziął Prezydent Ignacy Mościcki, biskup połowy Wojska Polskiego Józef Gawlina. Główny budynek nie był duży, ale dość elegancji i urządzony z gustem. Podstawowym materiałem był marmur, szkło i chromonikiel. Poza kasami biletowymi i poczekalnią, mieścił także urząd celny, pocztowy, pomieszczenia bagażowe i posterunek policji. Na jednej ze ścian wisiała ogromna mapa z siatką połączeń polskiego przewoźnika. Nowocześnie zaprojektowane schody, wyłożone marmurem z Chęciny, prowadziły na pierwsze piętro, gdzie urządzono restaurację w stylu okrętowej kajuty i taras widokowy. Należy pamiętać, że budynek

przedwojennego portu lotniczego nie stał w miejscu dzisiejszego terminalu. Znajdował się 1300 m na północny zachód, tam, gdzie po wojnie zlokalizowano krajowy port lotniczy, przy ul. 17 stycznia (dziś Komitetu Obrony Robotników).

Podobnie, jak na większości ówczesnych lotnisk europejskich pas startowy, wówczas zwany „polem wzlotów” był pokryty trawą, zaś betonową nawierzchnię posiadało jedynie stanowisko postoju samolotów. Na wszystkich wyższych obiektach umieszczono czerwone światła przeszkodowe, a wzdłuż północnej i wschodniej granicy pola wzlotów znalazły się światła graniczne. Na pobliskiej wieży ciśnień zainstalowano soczewkową latarnię błyskową o imponującym zasięgu 120 km. Najdłuższy pas startowy (E-W) miał 1470 m. Pas N-S był krótszy: 1270 m.

Władze Warszawy zadbały o odpowiednią możliwość dotarcia do portu lotniczego. Niemal równolegle z jego otwarciem powstała szeroka, choć jednopasmowa droga dojazdowa. Dano jej imię Alei Żwirki i Wigury, by w ten sposób upamiętnić narodowych bohaterów, którzy zginęli dwa lata wcześniej. Prasa trochę na wyrost nazywała ten 4-kilometrowy odcinek „autostradą”. Droga posiadała nawierzchnię z kostki brukowej. W niedalekiej przyszłości zamierzano zalać ją asfaltem. W rzeczywistości asfalt pojawił się wraz z drugim pasmem dopiero pod koniec lat 60. Obok Alei Żwirki i Wigury biegła droga dla rowerów. Była to pierwsza w Polsce ścieżka rowerowa!

Z kolei po drugiej stronie lotniska, na trasie Warszawa – Raszyn, w odległości 800 m od budynku dworcowego znajdował się przystanek tramwajowy linii „A”, jeżdżącej z placu Narutowicza na Okęcie.

Biura Polskich Linii Lotniczych mieściły się na ulicy Marszałkowskiej. Tam też była ...dodatkowa poczekalnia dla pasażerów. Krótko przed odlotem specjalny autobus liniowy przewoził ich na teren lotniska właśnie Aleją Żwirki i Wigury.

Posiadanie nowoczesnego portu lotniczego zobligowało nasze narodowe linie do zadbania o flotę równie nowoczesnych samolotów. W 1935 roku na Okęcie przybyły trzy Douglaśy DC2, uważane za najnowocześniejsze i najbezpieczniejsze maszyny na świecie. W następnych latach dołączyło do nich aż 10 Lockheedów L10A „Electra”, dużych, 10-miejscowych samolotów dwusilnikowych. Jeszcze większe były 14-miejscowe Lockheedy L-14H „Super Electra”. Miano jednostki największej we flocie dzierżył trzysilnikowy Junkers Ju-52, który zabierał aż 17 pasażerów. Tuż przed wybuchem II wojny światowej LOT był solidnym przewoźnikiem europejskim. Co prawda nie mógł się równać z takimi gigantami, jak choćby Air France, ale flota składająca się z 25 nowoczesnych samolotów robiła wrażenie. W liczbie obsługiwanych połączeń polski przewoźnik także





nie był Kopciuszkiem. Po zakupie Lockheedów 14 zaczęto myśleć o regularnych lotach za Atlantyk! W czerwcu 1939 roku doszło nawet do pierwszego sondażowego przelotu. Niestety wojna pokrzyżowała plany.

A jak wyglądały loty z punktu widzenia pasażera? Przede wszystkim zaczniemy od tego, że początkowo nie ryzykowano rejsów nocnych. Ówczesne przyrządy nawigacyjne pozwalały tylko na lot w ciągu dnia. Regularne loty nocne (do Aten) zaczęły się dopiero w drugiej połowie lat 30.

Bilety nie były tanie. W roku 1939 za przelot z Warszawy do Katowic należało zapłacić 40 zł. Bilet na najdłuższy rejs krajowy ze Lwowa do Gdańska kosztował 85 zł. Loty zagraniczne były oczywiście droższe. Za wyprawę do Berlina należało zapłacić 105 zł, do Salonik – 280 zł. Czy to dużo? Dla porównania: buty letnie kosztowały 21 zł, wczasy dwutygodniowe z wyżywieniem – 100 zł, pensja wykwalifikowanego robotnika – 150 zł.

Na koniec rzecz mniej przyjemna, o której jednak musimy wspomnieć. Przed wojną we flocie naszego narodowego przewoźnika zdarzyło się 5 katastrof, w których zginęło 28 osób w samolotach i jedna osoba na ziemi. W porównaniu z innymi ówczesnymi przewoźnikami był to bardzo dobry wynik. Najtragiczniejsza katastrofa wydarzyła 22 lipca 1938 roku. W lecący do Czerniowców Lockheed L-14H uderzył piorun. Samolot wpadł w korkociąg i runął na ziemię. Zginęło 14 osób. Następną tak dużą tragedię miała miejsce dopiero w 1951 roku, kiedy to zginęło 16 osób.

We wrześniu 1939 roku lotnisko zostało zbombardowane. Po kapitulacji Warszawy Niemcy natychmiast je naprawili, by jeszcze w październiku mógł tam wylądować Adolf Hitler. Później zbudowali nawet betonowy pas startowy. Dopiero po Powstaniu Warszawskim naziści zniszczyli całą infrastrukturę obawiając się desantu ze strony radzieckiej.

W roku 1945 nie wrócono do przedwojennych planów ulokowania lotniska cywilnego na Gołławiu. Przyczyna była prozaiczna. Likwidacja kilkudziesięciu lejów po bombach na betonowym pasie okazała się tańsza, niż budowa nowego pasa na Gołławiu, który co prawda doczekał się lotniska, ale był to trawiasty obiekt sportowy. Funkcjonował do 1976 roku. Dziś pamiątką po nim jest nazwa osiedli tam zbudowanych: Iskra, Wilga, Orlik i Jantar - to modele małych samolotów i szybowców.