

Trudne dziedzictwo lotnicze Dolnego Śląska i jego turystyczny potencjał

Edyta Pijet-Migoń

edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

ORCID: 0000-0002-3048-8903

Abstrakt: Dziedzictwo lotnicze jest częścią dziedzictwa nauki i techniki. Świadczy o rozwoju myśli technicznej i jej wykorzystaniu w zakresie realizacji odwiecznych marzeń ludzkości o lataniu. Na tak rozumiane dziedzictwo lotnicze składają się elementy materialne – pozostałości dawnej infrastruktury związanej z lotnictwem (zakłady przemysłowe, lotniska) oraz niematerialne – historia osób, głównie pilotów i konstruktorów lotniczych oraz wydarzeń. Na Dolnym Śląsku wiele miejsc ma ciekawą historię związaną z lotnictwem, rzadko jednak wykorzystywaną na potrzeby turystyki. Dziedzictwo lotnicze Dolnego Śląska jest często w polskich realiach trudnym dziedzictwem, związanym głównie z niemiecką historią tego regionu. Dodatkowo, duża jego część ma aspekt militarny. Także niektóre słynne osoby związane z lotnictwem, takie jak Manfred von Richthofen, zwany Czerwonym Baronem i Hanna Reitsch są dla Polaków postaciami kontrowersyjnymi. Niemniej trudna historia może skłaniać do dyskusji i być przedmiotem zainteresowania zarówno mieszkańców, jak i turystów. Może być też wykorzystana na potrzeby budowania specyficznego produktu turystycznego i rozbudzać zainteresowanie historią.

Słowa kluczowe: dziedzictwo, transport lotniczy, turystyka dziedzictwa, trudne dziedzictwo

Wprowadzenie

Marzenia o możliwości wzbicia się w powietrze i lataniu towarzyszyły człowiekowi od zarania dziejów, czego świadectwa możemy znaleźć w mitologiach, legendach i sztuce. Pierwsze udane próby uniesienia się człowieka w powietrze przypisuje się Chińczykom i konstruowanym przez nich latawcom już 2 tysiące lat przed naszą erą [Simson, Withington 2008]. Olbrzymi wkład do rozwoju myśli technicznej i aerodynamiki wnieśli badacze okresu Renesansu, a zwłaszcza Leonardo Da Vinci. Dalszy rozwój nauki w XVII i XVIII w., w tym wyniki badań Isaaca Newtona, Christiaana Huygensa, Daniela Bernoulli'ego, Leonharda Eulera, Johna Smeatona oraz George'a Cayley'a przyczyniły się do spełnienia marzeń o lataniu [Gorontzy, Schlütter 2008]. Druga połowa XVIII w. to czas rozwoju baloniarstwa. Za prekursorów załogowych lotów w balonach uznaje się braci Montgolfier. W drugiej połowie XIX w. duży wkład w rozwój lotnictwa, a zwłaszcza szybownictwa, miał niemiecki inżynier Otto Lilienthal, który zaprojektował i zbudował wiele modeli szybowców jedno- i dwupłatowych [Gorontzy, Schlütter 2008]. Jednak za przełomowy moment w rozwoju awiacji i symboliczny początek współczesnego lotnictwa uważa się dzień 17 grudnia 1903 r., kiedy samolot z napędem silnikowym, skonstruowany przez braci

Orville'a i Wilbura Wrightów wzbił się w powietrze na 12 sekund. W tym dniu konstruktorzy odbyli cztery w pełni kontrolowane loty.

Po tym wydarzeniu nastąpił szybki rozwój lotnictwa, jednak wbrew intencjom romantyków lotnictwo nie okazało się tylko spełnieniem marzeń o wolności, ale podobnie jak wszystkie największe osiągnięcia technologiczne, zostało wykorzystane w celach militarnych. Już w 1911 r. podczas wojny włosko-tureckiej Włosi użyli samolotów do bombardowań [Simson, Withington 2008]. Pierwsza wojna światowa przyczyniła się do rozwoju przemysłu lotniczego i nowych rozwiązań technologicznych, jednak lotnictwo w tym okresie pokazało także swoją czarną stronę. Słynni piloci wojskowi, jak Manfred von Richthofen, zwany Czerwonym Baronem, dla jednych pozostaną legendarnymi asami lotnictwa, dla innych zbrodniarzami wojennymi. Na jeszcze większą skalę w celach militarnych lotnictwo zostało wykorzystane w czasie drugiej wojny światowej.

Okres międzywojenny to czas rozwoju lotnictwa pasażerskiego. W tym okresie powstało wiele portów lotniczych obsługujących stolice państw i największe miasta. O randze i statusie danego miasta miały świadczyć nowoczesne, często okazałe terminale pasażerskie [Pearman 2004; Pijet-Migoń 2019].

Historia transportu lotniczego i związane z nią elementy, zarówno materialne (dawna infrastruktura lotniskowa, w tym terminale i inne zabudowania lotnicze, urządzenia, fabryki samolotów i sprzętu lotniczego oraz oczywiście same samoloty), ale również niematerialne – historia osób-konstruktorów lotniczych, pilotów oraz różnego rodzaju wydarzeń jest często na świecie wykorzystywana do budowania produktu turystycznego, adresowanego nie tylko do pasjonatów lotnictwa, ale również szerszego grona. Dużą popularnością cieszą się muzea lotnictwa, a także dawne porty lotnicze i miejsca związane ze słynnymi pilotami, czy pionierami awiacji [Pearman 2004; Pijet-Migoń 2015]

Na Dolnym Śląsku wiele miejsc ma interesującą historię związaną z lotnictwem, rzadko jednak wykorzystywaną na potrzeby turystyki. Celem artykułu jest prezentacja wybranych miejsc i osób związanych z dziedzictwem lotniczym na Dolnym Śląsku oraz odpowiedź na pytanie, w jakim zakresie mogłyby być one wykorzystane na potrzeby budowy produktu turystycznego i rozwoju turystyki kulturowej. Dodatkowo zostanie podjęta dyskusja, dlaczego lotnicze dziedzictwo Dolnego Śląska bywa nazywane trudnym dziedzictwem i czy należy promować w przestrzeni turystycznej miejsca związane z postaciami kontrowersyjnymi.

W przygotowaniu artykułu jako metody badawcze zastosowano analizę literatury, materiałów archiwalnych, w tym dawnych map, zdjęć i pocztówek zdigitalizowanych przez Książnicę Karkonoską w Jeleniej Górze oraz umieszczonych na portalu internetowym www.polska-org.pl, dokumentów i materiałów promocyjnych miast oraz przeprowadzono inwentaryzację terenową w celu sprawdzenia aktualnego stanu oraz sposobu wykorzystania zachowanej infrastruktury związanej z lotnictwem i słynnymi postaciami.

Miejsca szczególne związane z lotnictwem

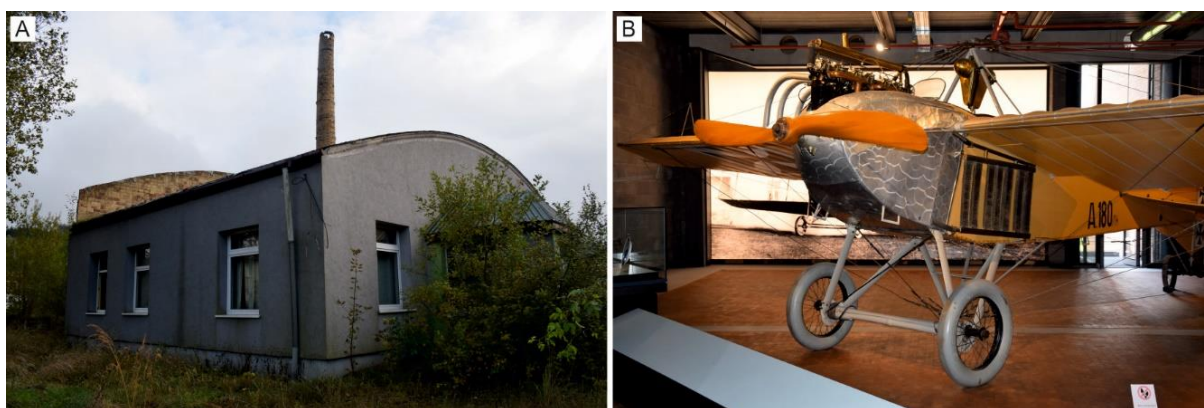
Fabryka pionierskich samolotów w Lubawce

Pasjonatom lotnictwa dobrze jest znana nazwa pionierskich samolotów Taube (Gołąb), których modele i repliki są eksponowane w muzeach awiacji i techniki na całym świecie (m.in. w Krakowie, Pradze, Berlinie, Monachium, Omaka w Nowej Zelandii). Jednak mało osób wie, że były one początkowo produkowane w Lubawce (niem. Liebau), przygranicznym mieście na Dolnym Śląsku. Samolot Taube został zaprojektowany przez Ignaza (Igo) Etricha, austriackiego inżyniera, urodzonego w Trutnowie w Czechach, niedaleko współczesnej granicy z Polską. Ojciec Igo Etricha był znanym przedsiębiorcą, posiadającym kilka fabryk włókienniczych na Podgórzu Karkonoskim.

Igo Taube pracował nad doskonaleniem konstrukcji maszyn włókienniczych, jednak jego prawdziwą pasją stała się awiacja. W swoich projektach lotniczych, podobnie jak wielu konstruktorów, poszukiwał inspiracji w przyrodzie. Szczególną rolę odegrała dla niego publikacja naukowa na temat nasion egzotycznej rośliny *Zanonia macrocarpa* [Salz 1991], które były w stanie z wiatrem lecieć na bardzo duże odległości. Kształt tych nasion wykorzystał w projekcie samolotu, który był jednosilnikowym górnopłatem z usterzeniem poziomym, przypominającym ptaka w locie. Pierwszy egzemplarz został wykonany w Wiedniu, następnie produkcję przeniesiono do hangaru w Lubawce, zbudowanego w pobliżu rodzinnych zakładów włókienniczych (ryc. 1A).

Produkowane w Lubawce samoloty Taube szybko zdobyły uznanie w całej Europie. Cieszyły się bardzo dobrą opinią i były uznawane za bezpieczne i stabilne. Głównym partnerem w biznesie, a równocześnie mechanikiem i pilotem oblatywaczem był Karl Illner, urodzony w pobliskiej miejscowości Žacléř. Samoloty Etrich Taube były produkowane w Lubawce w latach 1912-1914, następnie projekt samolotu został

zmodyfikowany (ryc. 1B) przez znanego konstruktora Edmunda Rumplera i produkcja samolotów już pod nawą Rumpler Taube została przeniesiona do fabryki przy lotnisku Johannisthal w Berlinie [Gorontzy, Schlütter 2008]. Budynek fabryki w Lubawce był wykorzystywany później w różnych celach. Do tradycji lotniczych na krótko wrócono po II wojnie światowej. W latach 1948-1951 w Lubawce produkowano seryjnie szybowce, zaprojektowane w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej. W kolejnych latach budynek był wykorzystywany w różnych celach, od kilku lat jest opuszczony i w złym stanie technicznym.



Ryc. 1. A – budynek dawnej fabryki samolotów Igo Etricha w Lubawce, B – replika samolotu Taube w Muzeum Techniki w Berlinie

Źródło: archiwum autorki

Jeżów Sudecki i tradycje szybownicze

Innym miejscem, mającym długotrwałe tradycje związane z lotnictwem jest Góra Szybowcowa (561 m n.p.m.), położona na północny wschód od Jeżowa Sudeckiego (niem. Grunau) koło Jeleniej Góry. Wzniesienie to oraz cała Kotlina Jeleniogórska mają szczególnie sprzyjające warunki naturalne do uprawiania sportów szybowcowych. Charakterystyczne dla tego obszaru termiczne prądy wznoszące umożliwiają wysokie i dalekie loty. W 1922 r. założono Jeleniogórskie Stowarzyszenie Lotnicze, a następnie Szkołę Szybowcową (Segel-Flugschule), która oficjalnie rozpoczęła działalność w 1924 r., jako drugi tego typu ośrodek w Niemczech. Na szczycie wzgórza wybudowano halę – hangar (ryc. 2A), w którym Edmund Schneider i Gottlob Espenlaub rozpoczęli budowę szybowców, a latania uczył słynny szybownik i instruktor Wolf Hirth [Błasiak, Pieńkowski 2011]. Później produkcję szybowców przeniesiono do nowych, specjalnie wybudowanych warsztatów w Jeżowie Sudeckim. To właśnie w Jeżowie Edmund Schneider zaprojektował słynny szybowiec Grunau Baby [Zielińska 2013]. Był on później modyfikowany i produkowany w wielu wersjach, a doskonałe osiągi przyczyniły się do jego dużej popularności. Szacuje się, że zostało

wyprodukowanych łącznie ponad 6000 szybowców Grunau Baby w różnych wariantach, co czyni ten model najliczniej produkowanym w historii [Błasiak, Pieńkowski 2011]. Wiele rekordów lotniczych pobili uczniowie i późniejsi adepci Szkoły Szybowcowej. Latał tu m. in. dr Joachim Küttner (meteorolog, niemiecko-amerykański badacz atmosfery), który w 1937 r. ustanowił rekord świata wznosząc się bez tlenu na wysokość prawie 7000 m [Heise i in. 2012]. W latach 30. na Górze Szybowcowej latania na szybowcach uczyła się Hanna Reitsch, jedna z najsłynniejszych niemieckich pilotek [Zielińska 2013].

Po II wojnie światowej polscy szybownicy oraz pasjonaci sportów lotniczych kontynuowali tradycje tego miejsca. W 1946 r. utworzono Aeroklub Jeleniogórski, który z przerwą w latach 1951-1956 działa do dziś [Łaborewicz 2003]. Obecnie pamiątkowe tabliczki na ścianie hangaru upamiętniają najsłynniejszych pilotów ćwiczących w tym miejscu (ryc. 2B). Wśród wymienionych osób nie znajdziemy jednak nazwiska Hanny Reitsch.



Ryc.2 Góra Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim. A – hangar, B – tablice upamiętniające słynnych pilotów latających z Góry Szybowcowej

Źródło: archiwum autorki

Gądów – najstarsze lotnisko pasażerskie Wrocławia

Na lokalizację pierwszego lotniska dla Wrocławia wybrano wieś Klein Gandau (dzisiaj dzielnica Wrocławia – Gądów), położoną na zachód od miasta. Lotnisko rozpoczęło działalność w 1910 r. i było początkowo przeznaczone dla wojska i aeroklubu. W okresie międzywojennym pełniło też funkcje cywilne. Początkowo posiadało trawiasty pas startowy i drewniany budynek, który pełnił funkcję dworca lotniczego [Owczarek 2013]. W latach 30. XX w. podjęto decyzję o budowie nowego murowanego terminalu. Został on zaprojektowany w stylu modernistycznym przez wrocławskiego architekta Ernsta Pietrusky'ego [Dobesz 1999]. W budynku tym znajdowała się bardzo cenna pod względem architektonicznym sala Ikara, w której

odbywały się różnego typu uroczystości. Nad nią umieszczona była restauracja i taras widokowy (ryc. 3A). W budynku dworca mieściła się hala odpraw Lufthansy, wieża kontroli lotów (ryc. 3B), pomieszczenie stacji meteorologicznej, ambulatorium, stacja dalekopisów i posterunek policji lotniskowej [Fruhner, Sobczak 2001].

W okresie międzywojennym lotnisko na Gądowie było znaczącym portem w sieci połączeń lotniczych. Posiadało bezpośrednie połączenia z Berlinem, Warszawą, Dreznem, Gliwicami, Halle, Jelenią Górą, Pragą i Szczecinem. Loty do Jeleniej Góry łączono z widokowym przelotem nad Karkonoszami, co uważano za wyjątkową atrakcję [Chądzyński 2006]. Przy lotnisku na Gądowie działała fabryka i warsztaty naprawcze samolotów firmy Junkers [Paściak 2021].

W czasie II wojny światowej lotnisko zostało bardzo mocno zniszczone, po odbudowie pozostawało lotniskiem cywilnym do 1958 r., ale później cały ruch pasażerski przeniesiono na lotnisko w Strachowicach [Sipiński i in. 2016]. Lotnisko na Gądowie pozostało wyłącznie lotniskiem sportowym, którego gospodarzem do 1979 r. był Aeroklub Wrocławski. Przy lotnisku działały Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego, w których wyprodukowano ponad 1000 szybowców [Sobczak 2003]. Pod koniec lat 70. XX w., w związku z rozbudową Wrocławia w kierunku zachodnim, zapadła decyzja o likwidacji lotniska i budowie na jego terenie nowego osiedla mieszkaniowego. Do dziś niewiele zachowało się z dawnej infrastruktury lotniska. Przetrwiał mocno zmieniony hangar i budynek dworca lotniczego, który został wpisany do rejestru zabytków w 2010 r. Obecnie mieszczą się w nim: przedszkole, biura i mieszkania prywatne [Pijet-Migoń, Migoń 2014]. Do dawnej tradycji miejsca nawiązują nazwy ulic na osiedlu – np. Lotnicza, Szybowcowa oraz ulice, których patronami zostali słynni polscy lotnicy, m.in. Jerzy Bajan, Stefan Drzewiecki, Eugeniusz Horbaczewski, Ludwik Idzikowski, Franciszek Hynek oraz Bolesław Orliński. W 2005 r. w wyniku starań Wrocławskiego Klubu Miłośników Lotnictwa postawiono w centrum osiedla na Bulwarze Ikara pomnik upamiętniający dawne lotnisko (ryc. 3C).



Ryc. 3. Dawne lotnisko Gądów we Wrocławiu. A – budynek dawnego terminalu przed remontem, z kolistą przybudówką mieszczącą salę Ikara, B – budynek terminalu po remoncie z widoczną wieżą kontroli lotów, C – pomnik upamiętniający dawne lotnisko

Źródło: archiwum autorki

Kamienna Góra i Projekt Arado

W okresie II wojny światowej wiele zakładów na Dolnym Śląsku przestawiło się na produkcję sprzętu na potrzeby wojska, w tym lotnictwa. We Wrocławiu były to m.in. zakłady koncernu zbrojeniowego Rheinmetall-Borsig na Psim Polu [Kanclerski 2021] i fabryka Linke-Hofmann Werke w dzisiejszej dzielnicy Fabryczna [Paściak 2021].

Od 1943 r. dodatkowo na teren Dolnego Śląska przenoszono z zachodniej części Niemiec niektóre zakłady zbrojeniowe i ośrodki badawcze, pracujące nad nowym sprzętem wojskowym. Działania te utrzymywano w tajemnicy, często przenoszone zakłady oficjalnie zajmowały się produkcją zupełnie innego, nie związanego z wojskowością sprzętu. Część zakładów planowano umieścić pod ziemią, aby zapewnić ochronę przed zbombardowaniem. W tym celu drążono podziemne hale i tunele. Prawie wszystkie dokumenty związane z tymi planami zostały zniszczone i po wojnie większość podziemnych labiryntów została owiana tajemnicą. Do takich tajemniczych miejsc należą podziemne korytarze pod miastem Kamienna Góra.

Gospodarka tego miasta w XIX i XX w. opierała się głównie na przemyśle włókienniczym. W okresie II wojny światowej sztytu tu także odzież i spadochrony dla

wojska. Istnieje jednak hipoteza, że pod koniec wojny Kamienna Góra stała się jednym z centrów technologicznych niemieckiego przemysłu lotniczego [Primke i in. 2012]. Choć część informacji nie jest udokumentowanych, to uważa się, że tutaj mogło być umieszczone biuro projektowe firmy Arado, w którym konstruowano najsłynniejszy samolot odrzutowy II wojny światowej – Arado 234 Błyskawica i mityczny samolot skrzydło Arado 555. Pod Kamienną Górą, w różnych częściach miasta, wydrążono co najmniej 10 podziemnych kompleksów. Przy ich budowie, w bardzo ciężkich, wyniszczających warunkach, pracowali robotnicy przymusowi [Lisowska 2014]. W podziemiach miały znaleźć się biura projektowe i fabryki produkujące najnowocześniejsze konstrukcje lotnicze oraz broń. Od 2012 r. jeden z podziemnych kompleksów udostępniony jest do zwiedzania z przewodnikiem w ramach przedsięwzięcia nazwanego „Projekt Arado – zaginione laboratorium Hitlera” (ryc. 4A, 4B)



Ryc. 4. Projekt Arado. A – wejście do podziemi, B – jedna z ekspozycji w podziemnym tunelu.
Źródło: archiwum autorki

Plac Grunwaldzki we Wrocławiu – lotnisko dla Festung Breslau

Wrocław szczególnie ucierpiał w ostatniej fazie II wojny światowej, w okresie kiedy został zamieniony w twierdzę. W styczniu 1945 r. armia radziecka dotarła na Dolny Śląsk i zdobyła najpierw działające od 1938 r. lotnisko wojskowe na Strachowicach, a po wkroczeniu do zachodniej części miasta także lotnisko na Gądowie [Hryciuk 2019]. Wrocław potrzebował nowego miejsca do transportowania broni, amunicji i wywożenia rannych drogą powietrzną. Zapadła decyzja o budowie nowego lotniska, a właściwie tylko pasa startowego o długości około jednego kilometra, w centrum miasta, w okolicy ówczesnego Kaiserplatz (obecnie Plac Grunwaldzki).

23 lutego 1945 r. rozpoczęto wyburzanie budynków w dzielnicy, uznawanej wtedy za szczególnie ładną i reprezentacyjną. Pod budowę lotniska pomiędzy mostami

Grunwaldzkim i Szczytnickim zniszczono około 150 domów, dwa kościoły i klasztor. W ciągu 2 miesięcy cała zabudowa na długości ok. 1500 m i szerokości ok. 300 m została zniszczona, gruz został usunięty, a powierzchnię wyrównano, aby umożliwić operacje lotnicze. Szacuje się, że przy wypalaniu budynków i wyburzaniu śmierć poniosło około 13 tysięcy robotników przymusowych, mieszkańców miasta, osób internowanych, jeńców i więźniów. Były to osoby różnych narodowości – Niemcy, Polacy, Włosi, Francuzi, Czesi, Holendrzy i Żydzi. Do końca nie wiadomo, gdzie zostali pochowani, najprawdopodobniej w zbiorowej mogile gdzieś na terenie Parku Szczytnickiego [Hargreaves 2020]

Lotnisko było gotowe w kwietniu 1945 r., ale właściwie nie odegrało żadnej funkcji w działaniach wojennych. Wydarzenia potoczyły się inaczej niż zakładano i do Wrocławia nie przerzucono żadnych eskadr lotniczych. Na pasie lotniczym udało się wylądować kilku niemieckim szybowcom transportowym z zaopatrzeniem dla miasta. Dokładnie nie wiadomo, ile samolotów wystartowało, ale najprawdopodobniej zaledwie kilka [Hargreaves 2020]. Według niektórych historyków (jednak jest to informacja nieudokumentowana) ostatnim samolotem, który wystartował z twierdzy Breslau był Junkers Ju-52, który zabrał na pokład 22 rannych żołnierzy. Miało to miejsce 6 maja 1945 r., na kilka godzin przed ogłoszeniem kapitulacji Wrocławia. Przez około 50 lat uważano, że ostatnim i równocześnie jedynym samolotem, który wystartował z pasa na Placu Grunwaldzkim był samolot, który miał zapewnić ucieczkę gauleiterowi Karlowi Hanke. Według aktualnej wiedzy historyków, Karl Hanke odleciał z Wrocławia lekkim samolotem Fieseler Storch o godz. 5.30 z terenów przy Hali Stulecia. Jego samolot został jednak zestrzelony w okolicach Sobótki pod Wrocławiem [Maciejewska 2015].

Obecnie wiele osób interesuje się historią wojenną Wrocławia, a zwłaszcza losami Festung Breslau, powstała nawet specjalna grupa rekonstrukcyjna – Grupa Rekonstrukcji Historycznej Festung Breslau [www.festungbreslau.wroclaw.pl], zajmująca się amatorskim badaniem historii oraz rekonstrukcją wydarzeń z tamtego okresu. Jednak na terenie byłego lotniska nie ma pomnika czy tablicy, która by przypominała o tragicznych losach tego miejsca.

Słynni piloci związani z Dolnym Śląskiem

Na dziedzictwo lotnicze składają się także elementy niematerialne, do których należą historie osób związanych z awiacją. Od początków lotnictwa osoby, którym

udało się wzbić w powietrze, cieszyły się szczególnym zainteresowaniem. O wybitnych pilotach, którzy bili różnego typu rekordy w przestworzach, pisały gazety, powstawały książki i filmy. Osoby te często stawały się bardzo popularne, nie tylko w swoim kraju. Do takich osób należą piloci pochodzący z Dolnego Śląska – Manfred von Richthofen, żołnierz I wojny światowej i szybowniczka, pilotka, ale również oblatywaczka samolotów wojskowych w okresie II wojny światowej – Hanna Reitsch.

Z Dolnym Śląskiem nie był wprawdzie bezpośrednio związany Bolesław Orliński (jedynie kilkakrotnie jako pilot pasażerski lądował na Gądowie) – wybitny pilot i lotnik utworzonych w Wielkiej Brytanii Polskich Sił Powietrznych, ale we Wrocławiu został pochowany i dzięki różnym oddolnym inicjatywom społecznym jego postać jest we Wrocławiu znana.

Manfred von Richthofen (1892-1918)

Pilot-legenda Manfred von Richthofen zwany był przez lotników brytyjskich Czerwonym Baronem, a przez Francuzów Czerwonym Diabłem. Niemcy najczęściej używali określenia „Der Rote Kampfflieger”, czyli dosłownie pilot czerwonego myśliwca [Sułkowska 2016]. Był postacią nietuzinkową – asem lotniczym, który na swoim koncie miał rekordową liczbę uznanych zwycięstw powietrznych, ale równocześnie osobą kontrowersyjną. Za swoje zdolności lotnicze był podziwiany zarówno przez żołnierzy niemieckich, jak i przez lotników wrogich armii – brytyjskich i francuskich. Był już bardzo popularny za życia, ale za sprawą filmów, powieści i popkultury (m.in. gier, komiksów) stał się powszechnie znany wśród młodych ludzi także we współczesnym świecie.

Do kontrowersji wokół tej postaci przyczyniła się najprawdopodobniej machina propagandowa nazistowskich Niemiec w latach 30. XX w. Czerwony Baron miał być wzorem dla żołnierzy Luftwaffe. Przedstawiano go jako żołnierza doskonałego, bezwzględnie i bezgranicznie oddanego swojej ojczyźnie. To z kolei spowodowało, że przez wiele lat po II wojnie światowej był postrzegany przez Polaków poprzez pryzmat nazistowskiej propagandy i kojarzony z wrogą armią, mimo że był żołnierzem I wojny światowej i zginął w czasie tej wojny.

W powojennej Polsce związki Manfreda von Richthofena z Dolnym Śląskiem nie były eksponowane [Osojca-Kozłowska 2017] i mało osób z regionu wiedziało, że słynny pilot urodził się we Wrocławiu, a od ósmego roku życia mieszkał z rodzicami i rodzeństwem w Świdnicy [Woźniak 2020]. W mieście tym uczęszczał do gimnazjum,

później kształcił się w szkole kadetów w Wahlstatt (dzisiaj Legnickie Pole). W 1911 r. rozpoczął karierę wojskową, najpierw w kawalerii, a od 1915 r. w lotnictwie, gdzie najpierw był obserwatorem lotniczym, później pilotem bombowca, a następnie pilotem myśliwskim. Walczył na froncie wschodnim i zachodnim. Pseudonim Czerwony Baron nawiązuje do czerwonego trójpłatawca Fokker DR.1, z którym najbardziej był kojarzony i na którym latał, gdy był już żywą legendą. Replika tego samolotu stoi w Parku im. Sikorskiego w Świdnicy (ryc. 5A), gdzie urządzono też wystawę plenerową poświęconą jego osobie (ryc. 5B).

Manfred von Richthofen zginął w walce 21 kwietnia 1918 r. koło Morlancourt we Francji. O tym, jak bardzo był ceniony także przez żołnierzy przeciwnych armii może świadczyć jego pogrzeb, który odbył się z wojskowymi honorami, a był zorganizowany przez pilotów i żołnierzy Ententy. W latach 30. XX w. w jego rodzinnym domu w Świdnicy zostało zorganizowane muzeum, w którym znajdowało się wiele eksponatów zgromadzonych przez Richthofena, m.in. wojenna trofea wymontowane z zestrzelonych samolotów (śmigła, tablice z numerami) i liczne odznaczenia wojskowe. Muzeum przetrwało do 1945, jednak po wkroczeniu Armii Czerwonej do Świdnicy eksponaty zostały skradzione i najprawdopodobniej wywiezione. Dom rodziny Richthofenów, który zachował się do dziś (ryc. 5C), został zamieniony na mieszkania komunalne. Dziś o przeszłości tego miejsca przypominają dwa niewielkie pomniki stojące obok siebie. Jeden to głaz ustawiony jeszcze w 1918 r. z zatartym już napisem w języku niemieckim, drugi jest współczesny, z napisem w języku polskim (ryc. 5D).



Ryc. 5. Świdnica – miejsca związane z Manfredem von Richthofenem, A – replika Fokkera DR. 1, B – wystawa plenerowa w Parku Sikorskiego, C – dom rodzinny, D – tablica pamiątkowa
Źródło: archiwum autorki

Hanna Reitsch (1912-1979)

Inną bardzo znaną osobą pochodzącą z Dolnego Śląska i związaną z lotnictwem była Hanna Reitsch. Podobnie jak Manfred von Richthofen jest odbierana przez Polaków jako postać kontrowersyjna. Miłośnicy lotnictwa, a zwłaszcza szybownictwa, podziwiają ją za wybitne osiągnięcia w pilotażu, ale równocześnie często zarzucano jej sympatie nazistowskie i bezkrytyczne umiłowanie dla Adolfa Hitlera.

Hanna Reitsch urodziła i wychowała się w Jeleniej Górze. Jej ojciec był uznanym okulistą, posiadającym prywatną klinikę okulistyczną. Od najmłodszych lat marzyła o lataniu [Reitsch 2006]. Swoją przygodę z lotnictwem zaczęła od nauki latania na szybowcach w szkole szybownictwa w Jeżowie Sudeckim pod Jelenią Górą. Była wtedy jedyną kobietą, która uczyła się w tej szkole. Jej nauczycielem był słynny pilot i instruktor szybownictwa – Wolf Hirth. W latach 30. XX w. Hanna Reitsch kontynuowała naukę latania na lotnisku Staaken pod Berlinem. Później zatrudniła się jako instruktor w szkole lotniczej w Horbergu w Badenii-Wirtembergii. Była już wtedy bardzo znana w środowisku lotniczym i Niemiecki Szybowcowy Instytut Badawczy zaproponował jej pracę pilota doświadczalnego [Hytrek-Hryciuk 2019]. Pobiła wiele rekordów, zarówno w lotach szybowcowych, jak i samolotowych. Wielką sławę

przyniósł jej udział w wyprawie badawczej do Brazylii i Argentyny (1933-1934) oraz pierwszy w dziejach lot szybowcem nad Alpami (1937).

Jej sukcesy oraz popularność sprawiły, że jej postać była wykorzystywana w propagandzie nazistowskiej. W 1937 r. Hanna Reitsch zaczęła współpracę z Luftwaffe jako wojskowy pilot-oblatywacz. Testowała nowe modele samolotów myśliwskich, bombowców, szybowców transportowych, helikopterów, ale także załogowe bomby latające V1 [Łaborewicz 2003]. Za swoje osiągnięcia, jako jedyna kobieta, została odznaczona przez Adolfa Hitlera Krzyżem Żelaznym II klasy. Swoistego wyczynu Hanna Reitsch dokonała w ostatnich dniach wojny, wlatując do oblężonego Berlina razem z generałem Ritterem von Greimem w celu przedostania się do bunkra Hitlera. Bezskutecznie próbowała namówić go do ucieczki.

Po wojnie, po kilku latach przerwy związanej z zakazem pilotowania samolotów dla obywateli niemieckich, wróciła do latania. W 1952 r. wyjechała do Indii, aby w ramach programu rządowego rozbudować tam lotnictwo transportowe. W latach 60. XX w. pomagała założyć, a następnie prowadziła szkołę szybowcową w Ghanie. Nadal brała udział w wielu międzynarodowych zawodach i biła kolejne rekordy lotnicze.

W rodzinnej Jeleniej Górze ze względu na swoje sympatie nazistowskie stała się jednak postacią wyklętą i zapomnianą. Próbowano wręcz wymazać ją z historii miasta [Targański 2010]. W setną rocznicę jej urodzin Niemiecki Związek Szybownictwa chciał uczcić jej pamięć, umieszczając tablicę pamiątkową na kamienicy, w której w Jeleniej Górze mieszkała. Wtedy przypomniano w mediach jej historię. Po burzliwej debacie Rada Miasta nie zgodziła się na upamiętnienie niemieckiej pilotki [Święcki 2017]. Nie wyrażono też zgody na wystawienie przygotowywanego przez jeleniogórski teatr przedstawienia „Hanno Reitsch kochamy Cię!/Nienawidzimy Cię!”.

Bolesław Orliński (1899-1992)

Bolesław Orliński nie był bezpośrednio związany z Dolnym Śląskiem, ale ze względów rodzinnych został pochowany na jednym z wrocławskich cmentarzy. Był z wykształcenia pilotem wojskowym, szczególnie interesował się akrobacją lotniczą, dodatkowo w okresie międzywojennym był pilotem cywilnym. Zasłynął z niebywałego, jak na tamte czasy, wyczynu. Razem z mechanikiem Leonardem Kubiakiem przelecieli w 1926 r. kilkietapowo trasę Warszawa – Tokio i z powrotem, mimo wielu trudności technicznych i uszkodzeń samolotu w drodze powrotnej. Za przelot ten Bolesław

Orliński otrzymał japoński cesarski Order Wschodzącego Słońca [Błasiak, Babiartz 1990]. W latach 30. XX w. Orliński był pilotem doświadczalnym w Państwowych Zakładach Lotniczych. Dodatkowo reprezentował Polskę na licznych mityngach i zawodach lotniczych, zdobywając wiele nagród [Bodnaryk i in. 2014]. Po wybuchu II wojny światowej dotarł do Wielkiej Brytanii, gdzie odtwarzano Polskie Siły Powietrzne i został przydzielony do Dywizjonu Bojowego 305.

Po wojnie pozostał na emigracji, osiadł na stałe w Kanadzie. Choć w czasach PRL, ze względu na sytuację polityczną i ideologiczną, należał do grupy pilotów „wyklętych” przez ówczesną władzę ludową, nie został zapomniany. Po przemianach ustrojowych, w 1990 r. Klub Pilotów Doświadczalnych odznaczył Bolesława Orlińskiego Złotą Odznaką Pilota Doświadczalnego. Po jego śmierci w kilku miastach (m.in. we Wrocławiu, w Krakowie, Warszawie) nazwano ulice jego imieniem. Został też patronem Aeroklubu Wrocławskiego oraz szkoły podstawowej we Wrocławiu, mieszczącej się na terenie dawnego lotniska na Gądowie [Pijet-Migoń, Migoń 2014].

Próba oceny i wskazanie możliwości dalszego wykorzystania dziedzictwa lotniczego

Losy zaprezentowanych miejsc i postaci potwierdzają, że historia lotnicza Dolnego Śląska jest bardzo skomplikowana. Jest bezpośrednio związana z historią tego regionu i jej mieszkańcami – do końca II wojny światowej głównie Niemcami, a po zmianie przebiegu granic – Polakami.

Przeprowadzone badania terenowe pokazały, że materialne dziedzictwo lotnicze Dolnego Śląska zachowane jest w różnym stopniu (tab. 1). Można jeszcze rozpoznać pozostałości po dawnej fabryce w Lubawce, ale wielokrotnie przebudowywany budynek jest opuszczony i w złym stanie technicznym. Miasto nie wykorzystuje historii lotniczej w materiałach promocyjnych. Na miejscu nie ma żadnych informacji na ten temat. O Igo Etrichu i Karlu Illnerze można dowiedzieć się więcej po czeskiej stronie Sudetów – w Muzeum Regionalnym w Trutnowie (mieście rodzinnym Igo Etricha) oraz w Muzeum w Žacléřu (mieście rodzinnym Karla Illnera). W ramach polsko-czeskiego mikroprojektu *Odlotowe miasta – Świdnica i Trutnov*, realizowanego w latach 2014-2020, nieopodal Trutnova, przy wieży widokowej Eliška, wybudowano plac zabaw z samolotem stylizowanym na samolot Taube oraz przygotowano grę terenową w postaci aplikacji mobilnej, która umożliwia poznanie historii początków awiacji i osób z nią związanych.

Góra Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim jest miejscem chętnie odwiedzanym zarówno przez turystów, jak i mieszkańców Jeleniej Góry. Odbywa się tam wiele imprez i pikników lotniczych. Jednak na miejscu nie są dostępne informacje na temat historii tego miejsca. Jest tylko tablica pamiątkowa oraz tabliczki upamiętniające słynnych szybowników.

We Wrocławiu, w dzielnicy Gądów, coraz częściej w działaniach promocyjnych nawiązuje się do lotniczej przeszłości. Przy zabytkowym terminalu zaprojektowano skwerek wypoczynkowy z ozdobami nawiązującymi do lotnictwa oraz wmurowano pamiątkową tablicę. Dużym uznaniem mieszkańców dzielnicy cieszą się także najnowsze projekty rekreacyjne i wypoczynkowe, również tematycznie nawiązujące do tradycji lotniczych – Park Leonarda da Vinci, Samolotowy Plac Zabaw i Kosmiczny Plac Zabaw. Lokalna szkoła podstawowa, której patronem jest Bolesław Orliński, organizuje różnego typu wydarzenia, uroczystości i gry terenowe nawiązujące do historii lotnictwa. Warto podkreślić, że większość tych inicjatyw ma charakter oddolny i część z nich była finansowanych z budżetu obywatelskiego.

Na Placu Grunwaldzkim we Wrocławiu w miejscu lotniska dla Festung Breslau nie ma żadnej tablicy informacyjnej ani pamiątkowej. Podobnie niczego nie dowiemy się w przestrzeni miejskiej Jeleniej Góry na temat pilotki Hanny Reitsch. Na Górze Szybowcowej wśród tabliczek upamiętniających słynnych pilotów, związanych z tym miejscem, nie ma nazwiska Hanny Reitsch.

Inaczej jest w Świdnicy i Kamiennej Górze, gdzie zarówno postać Czerwonego Barona, jak i podziemna fabryka samolotów Arado stały się w ostatnich latach elementami oferty turystycznej tych miast. W Świdnicy przygotowano trasę turystyczną „Śladami Czerwonego Barona”. Można ją poznać w grupie z przewodnikiem lub indywidualnie, po pobraniu na telefon aplikacji mobilnej. Dodatkowo w Centrum Informacji Turystycznej można otrzymać specjalny *quest* i plan w wersji papierowej. Według pracowników Urzędu Miasta oraz Centrum Informacji Turystycznej zainteresowanie postacią słynnego pilota jest coraz większe.

Tab. 1. Wybrane elementy dziedzictwa lotniczego Dolnego Śląska, ich stopień zachowania i wykorzystania

Rodzaj dziedzictwa	Miejsce	Stan zachowania	Wykorzystanie w promocji miasta lub miejsca	Wykorzystanie na potrzeby turystyki/krajoznawstwa/rekreacji
Fabryka pionierskich samolotów	Lubawka	bardzo zły, grozi zawaleniem,	brak	brak
Centrum szybownictwa	Góra Szybowcowa/ Jeźów Sudecki	dobry	tak	tak – miejsce organizacji imprez
Dawne lotnisko dla Wrocławia	Dzielnica Gądów	odnowiony budynek zabytkowego terminala, pozostała infrastruktura niezachowana	tak, jako przykład wrocławskiego modernizmu	dzielnica nawiązuje do tradycji lotniczych w organizacji miejsc wypoczynku i w nazwach własnych
Podziemne korytarze – fabryka Arado?	Kamienna Góra	dobry	tak	możliwość zwiedzania z przewodnikiem – Muzeum Projekt Arado
Lotnisko dla Festung Breslau	okolice Placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu	puste miejsca zostały zabudowane	brak	brak
miejsca związane z Manfredem von Richthofenem	Świdnica: dom rodzinny, gimnazjum, dawne mauzoleum, replika samolotu	dobry z wyjątkiem dawnego mauzoleum	od kilku lat postać wykorzystywana w marketingu miasta	tak – trasa turystyczna, gra miejska, questing, wystawa
Miejsca związane z Hanną Reitsch	dom rodzinny, Szkoła Szybownictwa	dobry	brak	brak
Miejsca związane z Bolesławem Orlińskim	lotnisko na Gądowie, cmentarz w dzielnicy Sępólno	dobry	wykorzystanie w promocji dzielnicy	tak – inicjatywy oddolne (szkoła, biblioteka, stowarzyszenia)

Źródło: opracowanie własne

Również dużą popularnością wśród turystów cieszy się muzeum „Projekt Arado” w Kamiennej Górze, które zostało otwarte w 2012 r. Udostępnione jest do zwiedzania wyłącznie z przewodnikiem, a wizyta w podziemnych korytarzach ma charakter zwiedzania z fabułą. W 2020 r. w ramach polsko-czeskiego projektu „Tajemnice Militarynych Podziemi” została opracowana gra miejska, która rozpoczyna się od sztolni Arado i prowadzi do innych ciekawych miejsc w Kamiennej Górze. Wirtualnym przewodnikiem i pomocnikiem w rozwiązywaniu zagadek jest Walter Blume – naczelny inżynier zakładów lotniczych Arado Flugzeugwerke. Obie te atrakcje turystyczne są promowane przez Urząd Miejski w Kamiennej Górze. Informacje o nich znajdziemy na

oficjalnej stronie internetowej miasta [<https://kamiennagora.pl/gra-miejska-kamienna-gora/>]. Nowe formy zwiedzania zaproponowane w Świdnicy i Kamiennej Górze i nowe narzędzia wykorzystane w interpretacji są zgodne z aktualnymi trendami obserwowanymi w organizacji turystyki kulturowej – poznawaniem poprzez doświadczenia i emocje [Nieżgoda 2013; Stasiak 2013, 2016; Nowacki 2020; Nowacki, Kruczek 2021].

Dlaczego dziedzictwo lotnicze Dolnego Śląska może być postrzegane jako „trudne”?

W literaturze można spotkać bardzo różne definicje dziedzictwa kulturowego. Jednak bardzo często podkreśla się, że jest to pewien dorobek materialny i duchowy przekazywany przez pokolenia dla kolejnych pokoleń [Zeidler 2010]. Słynny badacz dziedzictwa John Tunbridge w swoich pracach często stawia pytanie „czyje dziedzictwo?” i jak podkreśla – jest to proste pytanie, które może prowadzić do złożonych odpowiedzi [Tunbridge 2018].

Na Dolnym Śląsku, regionie o bardzo skomplikowanej historii, po zakończeniu II wojny światowej doszło do prawie całkowitej wymiany ludności – opuszczenia tych terenów przez ludność niemiecką i przyjazdu ludności narodowości polskiej z różnych obszarów [Nowosielska-Sobel 2015]. Szeroko rozumiane dziedzictwo tego regionu było dla przybyłych tu Polaków dziedzictwem obcym, często niezrozumiałym, postrzeganym przez pryzmat wroga i wojennej traumy. Dlatego używane w literaturze określenie „trudne” [np. Tunbridge, Ashworth 1996; Macdonald 2009; Owsianowska, Banaszkiewicz 2015], „kłopotliwe” [Sulimowska-Ociepka 2016; Banaszkiewicz 2020], czy „niechciane” dziedzictwo [Osojca-Kozłowska 2017] może również odnosić się do dziedzictwa poniemieckiego na Dolnym Śląsku. Takie postrzeżenie było zwłaszcza charakterystyczne dla starszego pokolenia, pamiętającego czasy wojny. Bezpośrednio po II wojnie światowej takim trudnym dziedzictwem były poniemieckie, zwłaszcza ewangelickie cmentarze [Chylińska 2007], pomniki znanych postaci i tablice pamiątkowe, a także pomniki ofiar I wojny światowej [Pawłowski 2018].

W przypadku dziedzictwa lotniczego doszedł jeszcze jeden aspekt. Transport lotniczy był wykorzystywany do działań wojennych, więc jeszcze bardziej mógł kojarzyć się z cierpieniem i okrucieństwem wojny. Na postaci słynnych niemieckich pilotów patrzono przede wszystkim przez pryzmat ich działań na rzecz wrogiej armii. Hanna Reitsch, choć nigdy nie była członkiem NSDAP, nie kryła swojego poparcia dla Hitlera.

Nic więc dziwnego, że jej postawa i działania budzą oburzenie. Pojawia się jednak pytanie, czy takie postacie należy wymazać z historii i zatrzeć po nich wszystkie ślady? Czy jednak zadaniem turystyki dziedzictwa nie powinno być skłanianie do przemyśleń i dyskusji, także na tematy bardzo trudne? Z kolei w obiektach takich jak dawne fabryki zbrojeniowe wykorzystujące pracę więźniów i robotników przymusowych kontrowersje może budzić częściowo zabawowa formuła tzw. zwiedzania z fabułą.

Zmiana podejścia do dziedzictwa historycznego i kulturowego tego regionu przez nowych mieszkańców wymaga czasu, ale również bliższego poznania i wiedzy. Do dalszego przełamania pewnych barier, ale także do wzrostu zainteresowania historią regionu, w którym się mieszka, może przyczynić się turystyka dziedzictwa, dla której kluczowa jest interpretacja. Dzięki odpowiedniej, nienacechowanej ideologicznie interpretacji, jak podkreślał Tilden [1977], możliwe jest zrozumienie, docenienie i w ostatecznym efekcie ochrona dziedzictwa.

Podsumowanie

Wiele miejsc na Dolnym Śląsku ma bardzo interesującą historię związaną z lotnictwem. W Lubawce powstała jedna z najstarszych w Europie Środkowej fabryk samolotów. W Jeżowie Sudeckim na Szybowcowej Górze założono szkołę szybownictwa, w której kształciło się wielu znanych pilotów. Powstały tam również warsztaty, w których produkowano szybowce Grunau Baby, które były najbardziej popularnymi szybowcami na świecie. Założone w latach 20. XX w. lotnisko na Gądowie Małym stało się szybko ważnym miejscem dla Wrocławia. Z Dolnym Śląskiem byli związani znani piloci i konstruktorzy lotniczy.

Jednak dziedzictwo lotnicze miało też swoją ciemną stronę. W zlokalizowanych w tym regionie zakładach zbrojeniowych, przy budowie podziemnych fabryk czy wyburzaniu budynków na potrzebę przygotowania lotniska dla Festung Breslau, w bardzo trudnych warunkach pracowali i często ginęli robotnicy przymusowi, jeńcy i więźniowie. Także niektóre osoby związane z lotnictwem, takie jak Manfred von Richthofen oraz Hanna Reitsch, są dla Polaków postaciami kontrowersyjnymi.

Niemniej jednak również ta trudna historia powinna skłaniać do dyskusji i może być przedmiotem zainteresowania zarówno turystów, jak i mieszkańców. Dziedzictwo lotnicze może być podstawą do budowania specyficznego produktu turystycznego, adresowanego nie tylko do miłośników awiacji, ale także do szerszego grona odbiorców. Wyeksponowanie dziedzictwa lotniczego w promocji różnych miejscowości i dzielnic

miast może przyczynić się do wzrostu ich atrakcyjności i przyciągać turystów do miejsc pozornie nieatrakcyjnych turystycznie. O tym, że dziedzictwo lotnicze może być z sukcesem wykorzystywane na potrzeby turystyki, mogą świadczyć przykłady Świdnicy (postać Czerwonego Barona) oraz Kamiennej Góry (Projekt Arado).

W turystyce związanej z dziedzictwem lotniczym, które jest częścią szeroko rozumianego dziedzictwa historycznego i kulturowego, bardzo istotna jest interpretacja [Mikos v. Rohrscheidt 2021], która, jak podkreślają autorzy prac zajmujący się dziedzictwem [Nowacki 2020], powinna ułatwić osiągnięcie takich celów jak zrozumienie i zmiana postaw w stosunku do materialnych elementów dziedzictwa, a w konsekwencji jego ochronę i konserwację. Obecność wątków biograficznych w narracji może pomóc w pokonaniu barier na temat trudnego dziedzictwa [Banaszkiewicz 2020], dlatego w interpretacji dziedzictwa lotniczego warto przytaczać historię znanych pilotów i konstruktorów.

Poznanie lotniczej historii jest również istotne dla mieszkańców danych miejscowości czy dzielnic, może pomóc w kształtowaniu tożsamości lokalnej, czego przykładem może być dzielnica Gądów we Wrocławiu, której mieszkańcy w różnego rodzaju inicjatywach oddolnych nawiązują do lotniczych tradycji tego miejsca.

Bibliografia

- Banaszkiewicz M., 2020, *Kłopotliwe dziedzictwo Czarnobylskiej Strefy Wykluczenia w interpretacji przewodników*, „Turystyka Kulturowa” nr 3, s. 103-127
- Błasiak S., Babiarsz S., 1999, *Stulecie urodzin Bolesława Orlińskiego*, „Skrzydłata Polska”, nr 1
- Błasiak S., Pieńkowski J., 2011, *Podstawowe przygotowanie szybowcowe jako element szkolenia pilota*, „Prace Instytutu Lotnictwa”, 211, s. 17-25
- Bodnaryk P., Gruszczyński J., Kłosowski M., Kopański T. J., Matusiak W., Ruchała M., Rusiecki M., Witkowski R., 2014, *Historia lotnictwa w Polsce*, Wydawnictwo Fenix, Bełchatów
- Chądzyński W., 2006, *Wędrówki po Dolnym Śląsku i jego stolicy*, Wydawnictwo I-Bis, Wrocław
- Chylińska D., 2007, *Trudne dziedzictwo - cmentarze poniemieckie w krajobrazie kulturowym Dolnego Śląska*, „Architektura krajobrazu”, nr 1, s. 31-39
- Dobesz J. L., 1999, *Wrocławska architektura spod znaku swastyki na tle budownictwa III Rzeszy*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław
- Fruhner M., Sobczak E., 2001, *Lotnisko Wrocław – Gądów Mały. Kalendarium lata 1872-1945*, „Biuletyn Klubu Lotników Loteczka”, nr 29
- Gorontzy U., Schlütter B., 2008, *Lilienthals Vermächtnis. Lilienthal's Legacy*, Technomedia, Berlin
- Hargreaves R., 2020, *Ostatnia twierdza Hitlera. Breslau 1945*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań
- Heise R., Reinhardt M., Selinger P. F., 2012, *Dr. Joachim P. Küttner. Aeronautical pioneer, record pilot, meteorologis*, „Segelfliegen International”, 1, s. 56-59

- Hryciuk G., 2019, *Luftwaffe nad twierdzą*, „Pamięć i przyszłość”, nr 4 (46), s. 22-29
- Hytrek-Hryciuk J., 2019, *Loty jej życia. Hanna Reitsch*, „Pamięć i przyszłość”, nr 4 (46), s. 38-45
- Kanclerski D. G., 2021, *Psie Pole- zarys przemian urbanistycznych i architektonicznych [w:] Osiedla Wrocławia. Historia*, Wydawnictwo GAJT, Wrocław, s. 195-206
- Lisowska A., 2014, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego miasta Kamienna Góra i powiatu kamiennogórskiego*, „Turystyka kulturowa” vol. 3, s. 84-95
- Łabowicz I., 2003, *Hanna Reitsch – szybując nad Karkonoszami*, „Sudety”, nr 5, s. 32-33
- Macdonald S., 2009, *Difficult Heritage. Negotiating the Nazi Past in Nuremberg and Beyond*, Routledge, London
- Maciejewska B., *Festung Breslau w oblężeniu*, „Gazeta Wyborcza” z 15.03.2015
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2021, *Interpretacja dziedzictwa w turystyce kulturowej. Konteksty, podmioty, zarządzanie*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznańskie Centrum Dziedzictwa, Poznań
- Niezgoda A., 2013, *Rola doświadczenia w zachowaniach konsumenta na rynku turystycznym. Koncepcja ekonomii doświadczeń i marketingu doznań*, „Folia Turistica”, nr 28, s. 91-106
- Nowacki M. 2020, *Interpretacja dziedzictwa w XXI wieku: kreatywność, ko-kreacja i publiczny dyskurs w ekonomii doświadczeń*, „Turystyka Kulturowa”, nr 3, s. 12-40
- Nowacki M., Kruczek Z., 2021, *Experience marketing at Polish museums and visitor attractions: the co-creation for visitor experiences, emotions and satisfaction*, „Museum Management and Curatorship”, nr 36 (1), s. 62-81
- Nowosielska-Sobel J., 2015, *Tożsamość kulturowo-regionalna na Śląsku po 1945 r. – analiza spajających i destrukcyjnych określających spójność społeczną jako zjawisko historyczne (wybrane zagadnienia)*, „Sobótka”, nr 3, s. 101-118
- Osojca-Kozłowska S., 2017, *Heritage unwanted and desired. The “Red Baron” as a tourist product of the town of Świdnica*, „Central and Eastern European Journal of Management and Economics”, nr 5 (4), s. 145-167
- Owczarek P., 2013, *Osiedle Gądów Mały – kiedyś, dziś, w przyszłości. Szanse i zagrożenia*, „Przegląd Administracji Publicznej”, nr 2, s. 87-95
- Owsianowska S., Banaszekiewicz M., 2015, *Trudne dziedzictwo a turystyka. O dysonansie dziedzictwa kulturowego*, „Turystyka Kulturowa”, nr 11, s. 6-24
- Paściak A., 2021, *Gądów Mały i Muchobór Mały w pionierskich latach lotnictwa [w:] Osiedla Wrocławia. Historia*, Wydawnictwo GAJT, Wrocław, s. 41-64
- Pawłowski K., 2018, *Trudne dziedzictwo. Losy śląskich pomników patriotycznych na przykładzie powiatu ząbkowickiego*, „Kwartalnik historii kultury materialnej”, nr 66 (3), s. 363-379
- Pearman H., 2004, *Airports: A Century of Architecture*, Laurence King Publishing, London
- Pijet-Migoń E., 2015, *Możliwości wykorzystania współczesnej i dawnej infrastruktury lotniczej w turystyce miejskiej*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu”, t. 63, nr 6, s. 193-208
- Pijet-Migoń E., 2019, *Dawne porty lotnicze w krajobrazie dużych miast europejskich*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, nr 41 (1), s. 111-129
- Pijet-Migoń E., Migoń P., 2014, *Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce i możliwości jej turystycznego wykorzystania*, „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego”, nr 32, s. 25-41

- Primke R., Szczerepa M., Szczerepa W., 2012, *Tajemnice Kamiennej Góry i okolic. Ziemia kamiennogórska w czasie drugiej wojny światowej*, Wydawca Archiwum – System, Jelenia Góra
- Reitsch H., 2006, *Latanie – moje życie*, Wydawnictwo Jaremen, Jelenia Góra
- Salz H., 1991, *Igo Etrich průkopník letectví*, „Lnářský průmysl” Supplementum 11
- Simson D., Withington T., 2008, *Historia lotnictwa. Od pierwszych dwupłatowców po podbój kosmosu*, Parragon Books, Bath
- Sipiński D., Cybulak P., Placha K., 2016, *Lotniska w Polsce*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź
- Sobczak E., 2003, *Wrocławski Zakład Szybowcowy, 1956-1999* [w:] S. Januszewski (red.), *Lotnictwo – stulecie przemiany*, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, s. 473-478
- Stasiak A., 2013, *Nowe przestrzenie i formy turystyki w gospodarce doświadczeń*, „Turizm”, nr 23(2), s. 65-74
- Stasiak A., 2016, *Doświadczenie – stary-nowy paradygmat turystyki*, „Folia Turistica”, nr 41, s. 191-216
- Sulimowska-Ociepka A., 2016, *Kłopotliwe dziedzictwo – historyczne osiedla robotnicze Górnego Śląska*, „Przegląd Kulturoznawczy”, nr 1 (27), s. 60-72
- Sułkowska A. 2016, *Złamane skrzydła. Życie i sława Manfreda von Richthofena*, Wydawnictwo Replika, Poznań
- Święcki R., *Podniebna celebrytka III Rzeszy. Hanna Reitsch dla Hitlera poleciała nawet do piekła*, „Jelenia Góra. Nasze miasto” z 17.03.2017
- Targański T., *Najbardziej utytułowany sportowiec Jeleniej Góry*, „Gazeta Wroclawska” z 19.03.2010
- Tilden F., 1977, *Interpreting Our Heritage*, University of North Carolina Press, Chapel Hill
- Tunbridge J. E., Ashworth G. J., 1996, *Dissonant Heritage. The Management of the Past as a Resource in Conflict*, Wiley, Chichester
- Tunbridge J., 2018, *Zmiana warty. Dziedzictwo na przełomie XX I XXI wieku*, MCK, Kraków
- Woźniak P., 2020, *Czerwony Baron I Świdnica, czyli o miejscach związanych z niemieckim asem myśliwskim*, „Sudety”, nr 174, s. 15-17
- Zeidler K., 2010, *Leksykon Prawa Ochrony Zabytków*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa
- Zielińska S., 2013, *Aspekty gospodarcze rozwoju lotnictwa oraz przemysłu lotniczego w Jeleniej Górze i subregionie*, „Rozwój Regionalny i Polityka regionalna”, nr 23, s. 77-94

Źródła internetowe

www.kamiennagora.pl/gra-miejska-kamienna-gora/ [29.07.2021]

www.polska-org.pl [20.07.2021]

www.festungbreslau.wroclaw.pl [29.07.2021]

Dissonant aviation heritage of Lower Silesia and its potential for tourism

Abstract: Aviation heritage is part of science and technology heritage, testifying to the development of creative engineering thinking and practical solutions aimed at fulfilling persistent dreams to fly. Aviation heritage consists of tangible and intangible components. The former include relicts of past aviation infrastructure (industrial plants, airports and airfields), the latter are related to events and personal histories of famous pilots and aviation engineers. In Lower Silesia several places representing aviation heritage exist, but they are seldom considered in the context of tourism. In Poland, this regional aviation heritage is often a 'dissonant' heritage, as it is mainly related to the pre-1945, German history of the region. In addition, its many aspects have military connections, including the association with famous, but highly controversial persons such as Manfred von Richthofen, known as the 'Red Baron', and Hanna Reitsch. Nevertheless, the troublesome history may provoke discussion and cause attention of local inhabitants and tourists alike. As such, as it may be used to build customized tourist products and raise the awareness of local history.

Keywords: heritage, air transport, heritage tourism, dissonant tourism