



# BIULETYN

KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA  
KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ



Rok XVII: 2019

Data odczytu: 23.01.2019 r.

Nr 3 (580)

Data wydania: 23.01.2019 r.

1127. spotkanie

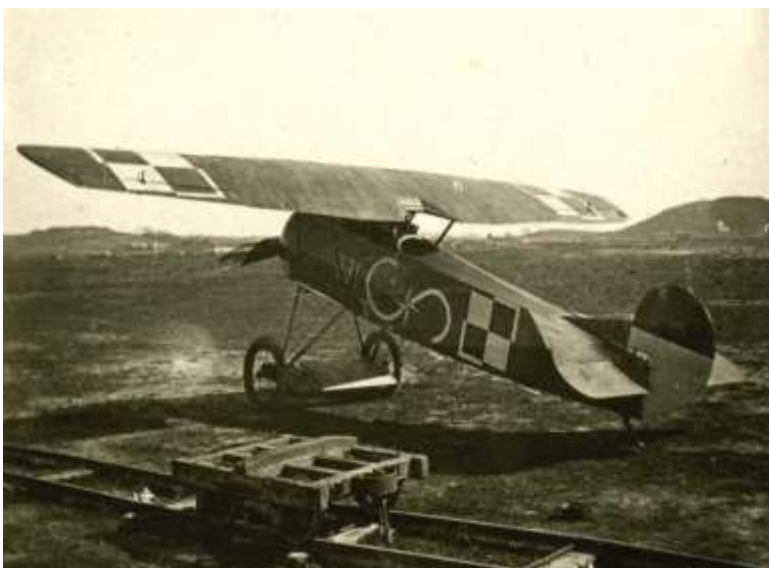
Piotr Łukiewski

## Między Lotniczą a Warszawską – od lotniska wojskowego do wzorcowego osiedla mieszkaniowego

### Lotnictwo wojskowe

**W** 1911 roku, pomiędzy fortami Gać i Tuszewo, utworzono lotnisko wojskowe, wykorzystując rozległy płaski teren ograniczony Rowem Hermana. Płyta lotniska miała wymiary 850 x 550 m. W latach 1912-1914 zbudowano od strony ulicy Parkowej budynek koszarowy dla personelu z wieżyczką obserwacyjno-zegarową. Obok wybudowano mniejszy budynek mieszczący kasyno oficerskie i kantinę. W głębi parceli wzniesiono 3 duże hangary otaczające rozległy plac, a także kilka mniejszych budynków pomocniczych.

W 1913 roku do koszar przeniesiono z Legnicy 2 kompanię z 5 batalionu statków



Samolot Fokker ev.

powietrznych tzn. balonów obserwacyjnych (2. Kompagnie des Luftschiffer-Batallions Nr. 5) wraz ze sztabem batalionu. Pozostałe kompanie stacjonowały w Królewcu i Pile.

W 1913 roku powstał 2 batalion lotniczy (samolotowy), z którego 2 kompanię (2. Kompagnie des Flieger-Bataillons Nr. 2) rozmieszczono także w Grudziądzu. Pozostałe kompanie stacjonowały w Królewcu i Poznaniu. Po wybuchu I wojny światowej koszary lotnicze **mieściły 8 zapasowy bata-**

**lion lotniczy** (Flieger-Ersatz-Bataillon Nr. 8), szkolący intensywnie lotników dla potrzeb frontu.

Szkolenie nie obyło się bez ofiar. Zresztą nie tylko w czasach pruskich, ale też w XX-leciu międzywojennym. Kilka zdjęć z kraks zachowało się do dziś.

Wśród pierwszej załogi lotniska byli również Polacy w służbie pruskiej, którzy po odzyskaniu przez Polskę Niepodległości w 1918 roku przeszli do Wojska Polskiego biorąc czynny udział w budowie Polskiego Lotnictwa Wojskowego.

Na mocy Traktatu Wersalskiego Grudziądz powrócił do Polski. W związku z czym, Niemcy ewakuowali stąd cały sprzęt i wyposażenie. Nie tylko dotyczyło to wyposażenia lotniczego, ale również wyposażenia Twierdzy. Wtedy to właśnie wywieziono wyposażenie wszystkich grudziądzkich fortów.

W dniu 23 stycznia 1920 roku do Grudziądza wkroczyły oddziały Błękitnej Armii dowodzone przez gen. Pruszyńskiego. Jesienią tego roku na tereny lotniska przybył 1 Ruchomy Park Lotniczy dowodzony przez por. Waleckiego, a następnie 14 Eskadra Wywiadowcza oraz 18 Eskadra Myśliwska.

Na terenie lotniska w 1921 roku zorganizowano Wyższą Szkołę Pilotów, której



**Szkolenie lotnicze w Grudziądzu w okresie międzywojennym.**

pierwszym komendantem był ppłk pil. Piotr Abakanowicz, a Szefem pilotów mjr Juliusz Gilewicz. W 1922 roku po ukończeniu WSP komendantem zostaje mjr pil. Jan Sendorek. Zadaniem szkoły było szkolenie teoretyczne i praktyczne obsługi wszystkich stosowanych wówczas typów samolotów bojowych. Większość szkolonych wówczas pilotów ukończyło wcześniej Niższą Szkołę Pilotów z siedzibą w Bydgoszczy. W dniu 17 maja 1924 roku Wyższą Szkołę Pilotów wizytował ówczesny Minister Spraw Wojskowych gen. Władysław Sikorski, a 25 czerwca tego samego roku – Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej – Stanisław Wojciechowski.

Po rozwiązaniu Wyższej Szkoły Pilotów, w tym samym miejscu, w dniu 5 listopada 1925 roku utworzono Oficerską Szkołę Lotniczą, której pierwszym komendantem był płk pil. Roman Florer. Głównym zadaniem tej szkoły było szkolenie od podstaw pilotów dla potrzeb lotnictwa wojskowego. Szkoła ta stała się kuźnią młodych kadr naszego lotnictwa i załącznikiem jakże słynnej „Szkoły Orłąt” z Dębłina.



Loty szkolne odbywały się na jednosilnikowych samolotach produkcji francuskiej typu Morane Saulnier MS-30.

Po przeniesieniu, w dniu 14 kwietnia 1927 roku Oficerskiej Szkoły Lotniczej do



**Brama wjazdowa do Lotniczej Szkoły Bombardowania i Strzelania w Grudziądzu. Ze zbiorów Z. Zawadzkiego.**

Dębłina, na lotnisku w lutym 1928 roku zorganizowano Wyższą Szkołę Strzelania i bombardowania pod komendą mjr. pil. inż. Tadeusza Wereszczyńskiego, którego już w następnym roku zastąpił mjr pil. Bolesław Stachoń. Zadaniem szkoły było przygotowanie strzelców pokładowych oraz doskonalenie umiejętności pilotów i obserwatorów. Do szkolenia wykorzystywano samoloty liniowe Potez XV, a także potężny samolot bombowy Farman Goliath.

W 1937 roku Lotniczą Szkołę Strzelania i Bombardowania zlikwidowano, a prowadzony w jej ramach Kurs Wyższego Pilotażu usamodzielniał się i został przemianowany na Wyższą Szkołę Pilotażu.

Szkołą tą dowodzili kolejno: mjr pil. Piotr Dudziński, kpt. pil. Stanisław Brzezina i ppłk pil. Karol Malik. Kursy prowadzone w ramach Wyższej Szkoły Pilotażu były najwyższym etapem szkolenia dla pilota myśliwskiego. O pozytywnym zakończeniu szkolenia decydowały wyniki w strzelaniu powietrznym oraz taktyce zespołowej i indywidualnej walki powietrznej. Do szkolenia używano samoloty myśliwskie: PWS-10, PWS-16,



PZL P-7 i PZL P-11a i c. W 1939 roku Wyższą Szkołę Pilotażu przeniesiono do Ułęża koło Dębina. W celu wykorzystania pozostałej na miejscu infrastruktury, z końcem kwietnia 1939 roku utworzono na miejscu Cywilną Szkołę Pilotów LOPP im. gen Gustawa Orlicz-Dreszera, która szkoliła młodych pilotów, aż do samego wybuchu wojny.

Należy zaznaczyć, że Kursy Wyższego Pilotażu przy LSSiB oraz ich kontynuacja w Wyższej Szkole Pilotażu, kształtowały nie tylko sztukę pilotowania samolotu myśliwskiego, ale kształtowały również charakter pilota i jego styl latania. Wysokie wymagania instruktorów wprowadzały młodych ludzi w świat wymagający błyskawicznych i samodzielnych decyzji. Pilot po ukończeniu kursu wiedział, co potrafi i czego sam może wymagać od samolotu. Wszystko to wyrabiało u pilota pewność siebie i zamiłowanie do latania. Szkołę w Grudziądzu można zatem śmiało nazwać Akademią Pilotów Myśliwskich. Dowodem skuteczności tego szkolenia są sukcesy polskich pilotów podczas Bitwy o Anglię. Do szczególnie znanych pilotów, którzy ukończyli szkoły mające siedzibę w Grudziądzu należeli m.in.: gen. pil. Stanisław Skalski, płk pil. Jerzy Bajan, płk pil. Bolesław Orliński, płk pil. Stefan Witorzeńc, por. pil. Franciszek Żwirko i wielu innych.

Wybuch II Wojny Światowej i zajęcie Grudziądza w dniu 3 września 1939 roku przez Niemców spowodowały zmianę przeznaczenia lotniska.

Od maja 1940 roku Niemcy rozpoczęli tworzenie lotniczych zakładów naprawczych pod nazwą *Flugzeug Werke Graudenz* będących filią Hamburgskich zakładów *Focke-Wulf Werke*. W obiektach remontowano samoloty Me-109, Fw-190 w wersjach od A do F oraz rozpoznawcze samoloty Fw-158 i dyspozycyjne Fi-156 (słynny „Storch”). Załogę stanowili Polacy oraz robotnicy z terenów wschodnich, którzy zostali zakwaterowani w przyzakładowym obozie.

Po wyzwoleniu zniszczonego w 68% miasta w dniu 6 marca 1945 roku, lotnisko i zakłady naprawcze zajęła Armia Radziecka. Z okolicznych miejscowości zwozili oni uszkodzone samoloty typu *Jak*, z których pozyskiwali użyteczne części zamienne.

Dopiero w 1950 roku, po wyjściu Armii Czerwonej z miasta, wszystkie obiekty przejęła 12 Samodzielna Brygada Obsługi Lotnisk, którą dowodził oficer o rosyjsko brzmiącym nazwisku – płk Adria Szczuka oraz Wojskowe Zakłady Naprawcze kierowane przez mjr. Rydlaka. Głównym zadaniem tych zakładów był remont sprzętu inżynierskiego dla potrzeb wojska. Wśród ówczesnej kadry pełnił służbę mjr Senkow – przedwojenny podoficer LSSiB.

W 1960 roku Wojskowe Zakłady Naprawcze przeniesione zostały do Elbląga, a w ich miejsce utworzono 2 Wojskowe Zakłady Uzbrojenia Grudziądz. Rozkazem Ministra Obrony Narodowej gen. broni Mariana Spychalskiego nr 025/oper. z dnia 31 sierpnia 1960 roku została utworzona jednostka wojskowa JW 3877 o tajnej nazwie 2 Wojskowe Zakłady Uzbrojenia Grudziądz, podległa Departamentowi Uzbrojenia przemianowanemu później na Szefostwo Służby Uzbrojenia i Elektroniki MON.

Z dniem 1 stycznia 1968 roku Zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej Nr 66/MON z dnia 10.10.1967 r. Jednostka Wojskowa 3877 przeszła na własny rozrachunek gospodarczy przyjmując nazwę jawną: „Wojskowe Zakłady Uzbrojenia – Grudziądz”.

W październiku 1974 roku na podstawie Zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego Nr 032/Org. z dnia 4.04.1974 r. i Zarządzenia Głównego Inspektora Techniki WP Nr 027 z 16.09.1974 r. Wojskowe Zakłady Uzbrojenia zostały podporządkowane powstałemu Szefostwu Wojskowych Przedsiębiorstw Remontowo-Produkcyjnych.

Zarządzeniem MON Nr 24/MON z 15 kwietnia 1982 roku zmieniono nazwę „Wojskowe Zakłady Uzbrojenia – Grudziądz” na „Wojskowe Zakłady Uzbrojenia Nr 2”. Z dniem 1 lipca 2008 r. Wojskowe Zakłady Uzbrojenia Nr 2 przedsiębiorstwo państwowe zostały przekształcone, w wyniku komercjalizacji, w spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Wojskowe Zakłady Uzbrojenia Spółka Akcyjna. Od dnia 8 września 2014 roku Wojskowe Zakłady Uzbrojenia S.A. należą do Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A.

### **Lotnictwo cywilne**

W dniu 15 października 1931 roku utworzono w Grudziądzu „Koło Szybowcowe”. Członkami zarządu Koła Szybowcowego byli:

- 1) Prezes – Kazimierz Ładoś gen. dyw. w st. spoczynku,
- 2) Wiceprezes – Jan Grabowski, inż. prof. P.S.B.M.,
- 3) Sekretarz – Ferdynand Grzywacz, adwokat,
- 4) Skarbnik – Jerzy Ancunta, urzędnik P.B.R.,
- 5) Referent techn. – Bolesław Stachoń, ppłk, D-ca Lotn. Szkoły Strzelania,
- 6) Referent techn. – Bogdan Czarliński, inż., dyr. Sp. Akc. „UNIA”,
- 7) Ławnik – Julian Zelek prof. P.S.N.

Koło Szybowcowe w latach 1934-1935 wyszkoliło 41 pilotów szybowcowych kat. „A”, z czego 3 członków Koła Szybowcowego, uzyskało na kursie w Bezmiechowej kat. „C”. Koło Szybowcowe liczyło 52 członków czynnych i posiadało 7 szybowców do szkolenia podstawowego. Siedziba Koła mieściła się w Grudziądzu przy ul Budkiewicza 22 m l. Koło Szybowcowe rozwijało się prężnie, zwiększając swą bazę sprzętową oraz personel instruktorski, szkoląc w szerokim zakresie młodzież a także podchorążych Centrum Wyszakolenia Kawalerii. Loty odbywały się na zboczach Księżych Gór k. Grudziądza. Działalność Koła Szybowcowego wspierały grudziądzkie zakłady między innymi Pomorska Odlewnia i Emaliernia. Sp. Akc., „UNIA”, Polskie Koleje Państwowe i inni.

Pięknie rozwijającą się działalność sportowo-lotniczą na terenie Grudziądza przerwał wybuch II wojny światowej.

W marcu 1945 r. po wyzwoleniu Grudziądza i okolic entuzjaści lotnictwa sportowego wznowili działalność, powstało Koło Lotnicze, którego członkami byli:

- piloci: Waław Jurek. Józef Dobrzański. Tadeusz Ruciński i inni.
- mechanicy: Zygmunt i Zbigniew Zaborowscy, Izydor Rudziński, Józef Szczutkowski i inni.

Pierwsze szkolenie szybowcowe rozpoczęto we wrześniu 1945 r. na sprzęcie pozostawionym przez okupanta, który w Lisich Katakach miał swoją szkołę szybowcową.

Koło Lotnicze prowadziło szkolenie samolotowe, szybowcowe, modelarstwa. W celu utworzenia bardziej zwanej organizacji lotniczej, piloci i entuzjaści przy poparciu władz politycznych i państwowych utworzyli Aeroklub Grudziądzki. Zebranie organizacyjne odbyło się 15 maja 1946 r. w skład zarządu weszli:

- Prezes – Ryszard Degórski.
- Członkowie: Waław Jurek, Józef Dobrzański, Tadeusz Ruciński, Czesław Szachnitowski, Zygmunt Klimczak, Wiesław Pron, Bernard Kopicki i inni.

Rozwinięto szeroką działalność szkoleniową, szybowcową, samolotową, modelarską i propagandową. Powstały nowe modelarnie i koła lotnicze. Aeroklub Grudziądzki był miejscem prowadzenia kursów instruktorskich do roku 1947, później przejęły to władze centralne. Nastąpiły lata 50. XX w., znakomita większość pilotów i działaczy została odsunięta od lotnictwa przez ówczesne władze nadrzędne, a działalność Aeroklubu Grudziądzkiego przejęła Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach. Działalność Aeroklubu Grudziądzkiego jak i wielu innych Aeroklubów w Polsce została zawieszona.

W latach 1950-1967 Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach zaczęła swoimi wynikami w zakresie wyczynu szybowcowego promieniować mi cały kraj. Kierownictwo Szkoły Wyczynowej spoczywało w rękach płk. Józefa Sitarskiego, którego działalność trwała do roku 1990. Obecnie pan płk. Józef Sitarski jest nadal czynnym członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa. Wielkie zasługi w osiąganiu świetnych wyników szybowcowych jak rekordowe przeloty odległościowe mają panowie szefowie wyszkolenia Józef Dankowski Walenty Hardt.

W roku 1956 reaktywowano APRL, dzięki czemu powiały nowe prądy w lotnictwie sportowym i w związku z tym byli działacze i sympatycy lotnictwa zwołali w dniu 20 listopada 1956 r. zebranie organizacyjne. Uchwałą tego zebrania reaktywowano Aeroklub Grudziądzki. Prezes – Antoni Pilarczyk, Kierownik – Tadeusz Ruciński, Szef szkolenia – Waclaw Jurek, Szef techniczny – Józef Szczutkowski. Aeroklub Grudziądzki swoją działalność prowadził na pozyskanym lotnisku wojskowym w Grudziądzu. Na lotnisku tym w czynie społecznym wybudowano hangar samolotowy i szybowcowy o powierzchni 625 m<sup>2</sup>, budowę ukończono pod koniec czerwca 1959 r. Grudziądz był jednym z wielu miast w Polsce, w którym działały dwie jednostki organizacyjne lotnictwa sportowego – Wyczynowa Szkoła Szybowcowa i Aeroklub Grudziądzki, każda na swoim terenie.

Decyzją Władz Centralnych w roku 1967 nastąpiło połączenie obydwu jednostek organizacyjnych lotnictwa sportowego. Decyzją Zarządu Aeroklubu Grudziądzkiego postanowiono prowadzić dalszą działalność lotniczą na terenie Lisich Kątów, a teren lotniska grudziądzkiego przeznaczyć władzom Miasta Grudziądzka pod zabudowę osiedla mieszkaniowego. Od tego czasu cała działalność lotnictwa sportowego odbywała się na lotnisku w Lisich Kątach. Po roku 1990, kiedy to nastąpiły zmiany polityczne naszego państwa, wprowadzono zmiany przepisów w lotnictwie sportowym. Obecnie Aerokluby w Polsce są instytucjami samodzielnymi. Działalność Aeroklubów nie jest dofinansowywana centralnie. Aerokluby muszą same zapracować pieniądze na swoją działalność. Obecnie latanie różni się zasadniczo od latania w latach poprzednich, brak jest chęci dążenia do osiągnięcia uprawnień lotniczych, bicia rekordów i zdobywania odznak szybowcowych.

---

**Osiedle mieszkaniowe „Lotnisko”** położone jest w południowo-wschodniej części miasta Grudziądzka. Przed wojną w tym rejonie była Szkoła Orląt i lotnisko wojskowe, a po wojnie lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego. Pierwotnie tereny te były przewidziane pod zabudowę przemysłowo-składową, stąd w tym rejonie powstała Fabryka Domów, a następnie Chłodnia.



**Osiedle lotnisko w Grudziądzu.**

Jednak kiedy w obrębie miasta Grudziądza zabrakło terenów pod budowę mieszkań, w listopadzie 1973 r. podjęto pierwszą uchwałę o rozpoczęciu prac przygotowawczych – projektowych pod uzbrojenie terenów obecnego osiedla. Prace te nadzorowało Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy.

W październiku 1979 r. uzgodniono plan realizacyjny OM Lotnisko na etapie Założeń Techniczno-Ekonomicznych I Zadania.

W dniu 13.04.1982 r. oddano do użytku pierwszy budynek przy ul. Warszawskiej 1, a w dniu 3.12.1991 r. nastąpił odbiór ostatniego budynku przy ul. Stachonia 4.

Osiedle Lotnisko powstawało etapami – łącznie VII etapów, budynki wznoszono w systemie OWT.

Na przelomie 10 lat na obszarze 331.269 m<sup>2</sup> wybudowano 55 budynków mieszkalnych (w tym 18 budynków wysokich) o łącznej powierzchni użytkowej 162.353,67 m<sup>2</sup> oraz 6 pawilonów wolnostojących. Oprócz budynków i obiektów należących do spółdzielni na terenie osiedla znajdują się budynki należące do MPGN, WAM, a także Przychodnia, Dom Pomocy Społecznej i Przedszkole.

Ogółem osiedle posiada 2907 mieszkań należących do zasobów Spółdzielni Mieszkaniowej, które zamieszkuje prawie 9000 lokatorów. W 1989 r. wybudowano Szkołę Podstawową nr 21, a w latach 1993-1995 założono linie telefoniczne na osiedlu.

Nazwy ulic znajdujących się na terenie osiedla nawiązują tematycznie do znanych osobowości związanych z lotnictwem np.: ul. Ikara, ul. ppłk. B. Stachonia, ul. gen. Kustronia, ul. Dywizjonu 303.

Do końca 2013 r. docieplonych było 51 budynków, a w kolejnych latach docieplono pozostałe.

Na osiedlu działa klub osiedlowy „Piwnica” głównie dla dzieci młodszych ze względu na małą powierzchnię użytkową i usytuowanie w piwnicy budynku mieszkalnego.

### **Historia**

Na terenie osiedla znajduje się kościół parafialny pw. Św. Św. Piotra i Pawła. Parafia została erygowana 23 czerwca 1983 r. przez biskupa chełmińskiego Mariana Przykuckiego. Kościół parafialny wybudowany został w latach 1992-1998.

Na osiedlu znajduje się Zespół Szkół nr 5, na który składają się SP 21 i wygaszane Gimnazjum nr 5. Pierwsze zajęcia rozpoczęto we wrześniu 1988 r. – początki nauki klas I-III w gmachu Przedszkola przy ulicy Kustronia. W lutym 1988 r. oddano pierwszy segment w nowym budynku szkoły przy ulicy Nauczycielskiej. Pierwsza uroczysta inauguracja roku szkolnego klas I-V w Szkole Podstawowej nr 21 przy ulicy Nauczycielskiej 19 odbyła się we

wrześniu 1989 r. Uruchomienie ukończonego budynku szkoły nastąpiło we wrześniu 1991 r. We wrześniu 1993 r. oddano do użytku basen, a pięć lat później – halę sportową.

W marcu 1997 r. – podjęcie uchwały przez Radę Miejską w Grudziądzu o nadaniu Szkole Podstawowej nr 21 imienia rtm. Witolda Pileckiego. Uroczyste nadanie szkole imienia nastąpiło w maju 1998 r.

**OWT-67** – system budownictwa oparty na prefabrykacjach w postaci płyt betonowych, popularnie nazywany wielką płytą. Powstał w 1967 r. (stąd nazwa). Płyty elewacyjne zbudowane są z dwóch warstw żelbetu oddzielonych warstwą izolacyjną (najczęściej styropianem). System składa się z modułów, gdzie największy ma powierzchnię  $540 \times 480$  cm. Obrysem każdego modułu są ściany nośne o grubości 14 cm, co uniemożliwia budowanie pomieszczeń większych niż największy moduł. Stropy grubości również 14 cm opierają się na trzech ścianach nośnych.

W tym systemie budowano budynki 5- i 11-kondygnacyjne. Jest to jeden z najpopularniejszych systemów budownictwa w Polsce. Obecnie nie buduje się tym systemem, chociażby ze względu na niespełnianie obowiązujących norm termicznych.

Siatka projektowa:

- $540 \times 540$  cm
- $540 \times 480$  cm
- $480 \times 270$  cm

Wysokość kondygnacji (brutto)

- nadziemna: 270 cm

podziemna: 250 cm

=====

### **Bibliografia:**

- <https://www.dobroni.pl>
- <http://www.skyspotting.net>
- <http://www.polot.net>
- <http://www.samolotypolskie.pl>
- <http://kaczorek.easyisp.pl/>
- <http://www.fortyfikacje.net/>
- <http://www.grudziadz.fortyfikacje.pl/>
- <http://sp21.zso5grudz.pl>
- <http://www.wzu.pl/pl>
- Historia lotnictwa w Polsce, praca zbiorowa, P.H.W Fenix, Kluki 2017
- J. Franczak, W. Grabowski, P. Nowiński, M. Żebrowski – Twierdza Grudziądz, Wyd. Janusz Kalamarski, Grudziądz 2010
- Materiały Administracji Osiedla nr 5 w Grudziądzu.

(L.B.S.)

---

**Redakcja:** Tadeusz Rauchfleisz, Janusz Hinz. Logo KMDG wykonał Grzegorz H. Rygielski.