



BIULETYN



KOŁA MIŁOŚNIKÓW DZIEJÓW GRUDZIĄDZA

KLUB „CENTRUM” SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWEJ

R. X: 2012

Nr 29 (334)

Data odczytu: 7.11.2012

Data wydania: 7.17.2012

=====

894. spotkanie

Wojciech Cetkowski

Lotnisko w Grudziądzu w czasie II wojny światowej 1939-1945

Zgodnie ze strategicznym planem obrony Polski, w roku 1939 lotnisko w Grudziądzu nie miało załogi i samolotów. Już 1 września pas startowy został zryty przez nalot samolotów niemieckich i lotnisko grudziądzkie przestało być czynne.

Podczas II wojny światowej Grudziądz był ogromną bazą materiałową. W Grudziądzu znajdowały się magazyny zaopatrujące hitlerowskie jednostki wojskowe prawie wszystkich rodzajów broni oraz warsztaty naprawcze. Tu produkowano części do V1 i prawdopodobnie V2. Elementem niemieckiego zaplecza wojennego – bardzo ważnym – stało się także grudziądzkie lotnisko. Do końca 1944 roku remontowano w Grudziądzu hitlerowskie samoloty bojowe oraz je oblatywano.

Wiosną 1940 roku Niemcy przystąpili do powiększenia pola wzlotów. Powiększono je o około 500 metrów na południe w kierunku miejscowości Gać i 400 metrów na zachód od szosy Grudziądz – Radzyń Chełmiński. Na lotnisku wykonano trzy dodatkowe nowe hale przeznaczone do remontów samolotów. Ponadto postawiono na północ od zabudowań koszarowych dwa drewniane internaty przeznaczone dla personelu lotniczego i technicznego przybywającego po odbiór wyremontowanych samolotów.

W roku 1941 roku, jesienią, pobudowano dwa baraki przeznaczone dla robotników przymusowych ze wschodu. Niemcy zmusili do pracy obok miejscowych Polaków także innych robotników: Francuzów, Holendrów, Anglików i Belgów. W połowie 1941 roku na terenie koszar lotniczych zostały umieszczone Lotnicze Zakłady Naprawcze Focke-Wulf (Flugzeugwerke G.m.b.H. Graudenz), które podlegały Ministerstwu Lotnictwa Rzeszy, a nadzorowane były przez lotnictwo wojskowe. Komendantem zakładów został Gerd Achgelis.

Zatrudniały 2 tysiące pracowników w dziesięciu działach i były wyspecjalizowane w remontach samolotów myśliwskich Focke-Wulf 58 Weise, Focke-Wulf Fw-190 i Messerschmitt Bf109. Oprócz standardowych remontów wykonywano także zawieszania bomb i osłon luku podwozia dla samolotów Fw-190.

Niemcy na grudziądzkim lotnisku prowadzili także szkolenia bojowe. Samoloty mniej

uszkodzone dolatywały z jednostek frontowych samodzielnie, bardziej uszkodzone maszyny transportowano drogą kolejową. W kolejnych latach wojny kompleks fabryczny rozrastał się. Wybudowano wiele baraków warsztatowych, mieszkalnych, stołówki, biurowce, latryny i łaźnie, stację radiową z masztem. Aby chronić zakłady przed nalotami, ufortyfikowano je. W newralgicznych punktach umieszczono schrony – wartownie. Miały one lekką, ceglana konstrukcję, jedynie ich stropy i schodkowe strzelnice wzmocniono betonem.

Według, trudnych do zweryfikowania, informacji w początku 1944 roku przeleciały nad Grudziądzem samoloty alianckie. Ogłoszono alarm przeciwlotniczy. W obawie przed nalotami wdrożono przedsięwzięcia obronne. Na terenie pobliskiego (zburzonego już) fortu Gać umieszczono baterię przeciwlotniczą.

Odrębnego zabezpieczenia wymagały wyremontowane już samoloty. W okolicy wykonano liczne ziemne stanowiska, częściowo obmurowane, przykryte siatką maskującą. Samoloty transportowano tam przy użyciu ciągników.

Elementem kompleksu fabrycznego była także strzelnica do ustawiania i wstrzeliwania broni pokładowej samolotów. Strzelnicę zaopatrzono w potężny betonowy kulochwył, zlokalizowany pomiędzy fortem Gać a baterią Leśny Dwór. 24 grudnia 1944 na rozkaz władz wojskowych przeprowadzono ewakuację personelu osobowego na teren lotniska Tempelhoff. W mieście pozostał tylko batalion budowlany, który pierwotnie obsługiwał lotnisko oraz pojedyncze grupy żołnierzy Luftwaffe. Zadaniem ich było zabezpieczenie terenu zakładów i płyty lotniska.

Notka biograficzna o komendancie grudziądzkiego lotniska

w okresie II wojny światowej

Gerd Achgelis urodził się w 1908 w Golzwarden (Dolna Saksonia). Z zawodu był inżynierem elektrykiem. Zaczął latać w wieku lat dwudziestu, a w roku 1928 podjął pracę pilota. W 1930 r. przeleciał w ciągu jednej godziny z Niemiec do Londynu samolotem odwróconym o 180 stopni. W 1931 roku został mistrzem Niemiec w akrobacji lotniczej.

Od kwietnia 1932 roku pracował jako instruktor w szkole technicznej w Weimarze i jako pilot doświadczalny. Pracę na stanowisku głównego pilota w firmie Focke-Wulf w Bremie, objął w roku 1933. W latach 1934 i 1936 Achgelis wziął udział w Mistrzostwach Świata w akrobatyce lotniczej, gdzie zajął pierwsze miejsce („*Weltmeister im Kunstfliegen*”).

Od roku 1936 jest szefem pilotów testujących nowe konstrukcje w Focke-Wulf / Albatros w Berlinie całkowicie wówczas nieznanymi konstrukcji – śmigłowców. Został współwłaścicielem firmy Focke, Achgelis & Co GmbH, Delmenhorst.

Wspólnie z profesorem Heinrichem Focke opracował pierwszy śmigłowiec, który miał konkretne, praktyczne zastosowanie. To właśnie ten śmigłowiec rozpoczął 26 czerwca 1936 nową erę awiacji – tego dnia Fw-61 odbył pierwszy doświadczalny lot. Śmigłowiec ten jako pierwszy w historii mógł przenosić ładunki i osoby.

Na Fw-61 ustanowiono kilka rekordów świata – w 1937 roku w locie po obwodzie zamkniętym oraz w wysokości lotu wynoszący wówczas zaledwie 158 metrów. Fw-61 wznosił się na wysokość 2439 metrów, Dzień później ustanowił rekord prędkości 122,533 km/h i czasu zawisu - 1 h 20 min. 49 s.

W 1937 roku Achgelis założył wraz z Heinrichem Focke firmę *Focke-Achgelis*. Firma

rozpoczęła w Hoykenkamp badania nad inżynierią helikoptera. Helikopter przetestowała także Hanna Reitsch – najślawniejsza niemiecka kobieta-oblatywacz i kobieta-pilot.

Wybudowano dwa egzemplarze: D-EBVU i D-EKRA. Obydwa zostały zniszczone podczas wojny podczas bombardowań Berlina.

Po wojnie zbudowano replikę śmigłowca, można ją obecnie oglądać w Deutsches Museum w Monachium.

W roku 1933 Hermann Goering zaproponował Achgelisowi miejsce głównego instruktora sztuki pilotażu w najważniejszej niemieckiej szkole pilotów – w Berlinie. Achgelis oferty nie przyjął. W roku 1941 – Goering ponownie zaproponował mu to prestiżowe stanowisko. Achgelis ponownie odmówił. Pozostał na swoim stanowisku w Grudziądzu do likwidacji hitlerowskiego lotniska.

Po wojnie Achgelis przejął gospodarstwo rodzinne w Dolnej Saksonii. Całe powojenne zawodowe życie Achgelisa związane było pośrednio z lotnictwem. W roku 1961 z jego inicjatywy powstało lotnisko w Oldenburgu – Community Oldenburg.

W prelekcji wykorzystano informacje z monografii „Twierdza Grudziądz” autorów: Włodzimierza Grabowskiego, Jakuba Franczaka, Piotra Nowińskiego i Mariusza Żebrowskiego.

(L.B.S.)

Redakcja: Tadeusz Rauchfleisch, KMDG. Logo KMDG wykonał Grzegorz Rygielski.

