

*Na nadchodzące Święta
Bożego Narodzenia i Nowy Rok 2025
życzymy Wam, Waszym Rodzinom,
Przyjaciołom i Bliskim
dużo zdrowia, spełnienia marzeń,
realizacji planów, szczęścia i pomyślności.
Niech zapach i blask świątecznej choinki
przywoła wspomnienia
i będzie okazją do spędzenia miłych chwil
w gronie Rodziny i Przyjaciół.
Niech przyniesie radość i szczęście
a miłość i nadzieja wniosą w Wasze życie
 optymizm, życzliwość i pokój.*

Zarząd Stowarzyszenia

Spotkanie Noworoczne 18 stycznia 2025



Święto Lotnictwa Polskiego

24 sierpnia 2024 roku pod pomnikiem upamiętniającym 60-tą rocznicę powstania Lotnictwa Polskiego spotkali się m.in. przedstawiciele Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP, Klubu Lotników „Loteczka”, Klubu Seniorów im. gen. bryg. pil. Stanisława Skalskiego, Stowarzyszenia Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków LZN, Związku Weteranów i Rezerwistów Wojska Polskiego RP oraz mieszkańcy osiedla.



Po wysłuchaniu Hymnu Lotników, wiceprezes Klubu Lotników „Loteczka” Edward Sobczak przypomniał historię lotniska. Po nim głos zabrali st. chor. szt. Andrzej Nawrot, który podzielił się wspomnieniami z czasów młodości, kiedy to obserwował pokazy lotnicze na gądowskim lotnisku. To właśnie pod ich wpływem został żołnierzem, pilotem i służył w 11 pułku lotnictwa myśliwskiego.

Wiceprezes Stowarzyszenia Absolwentów... LZN pokrótce przedstawiła historię Lotniczych Zakładów Naukowych oraz zaprosiła chętnych do zwiedzenia Izby Historii i Tradycji LZN, która powstała z inicjatywy działającego od 2006 roku Stowarzyszenia.

Skromną uroczystość zakończyło złożenie kwiatów pod obeliskiem oraz zaproszeniem uczestników przez wiceprzewodniczącą Rady Osiedla Kosmonautów na kolejny etap Festynu Osiedlowego.

Na podstawie biuletynu „Loteczki” tekstu Andrzeja Powidzkiego



Po 50-ciu latach - 5 października 2024 - Zjazd Absolwentów

**To już tyle lat minęło ?
Aż trudno uwierzyć...**

W maju 2024 roku minęło pięćdziesiąt lat od zdania naszej matury w 1974 roku. Dotyczy to klas Vat.; Vbt; Vct. Trudno było przejść obojętnie obok tak ważnej rocznicy. Dlatego postanowiliśmy zorganizować spotkanie.

Ustalony termin w murach naszej szkoły LZN przypadł na 5-go października 2024 roku.

Rano o godz. 9-tej spotkaliśmy się przed szkołą. Z radością przywitaliśmy się. Rozmowom nie było końca. Potem przeszliśmy do budynku, gdzie mieści się Stowarzyszenie Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków LZN. W Izbie Historii i Tradycji są różne pamiątki absolwentów szkoły.

Historię szkoły i Stowarzyszenia przedstawiła prof. Barbara Ostroróg. Następnym punktem programu było spotkanie w murach budynku głównego szkoły z urzędującą dyrektorką Panią Jolantą Mazurkiewicz - Kaczyńską. Opowiedziała nam o rozwoju i przebudowie sal dydaktycznych. Przeorganizowaniu uległy również warsztaty. Utworzono Branżo-

we Centrum Umiejętności.

Zwiedziliśmy szkołę. Pewne sale i miejsca zostały zmienione lub zlikwidowane. Nie ma już balkonu i podwyższonej sceny auli, gdzie odbywały się akademie i uroczystości. Nie ma też radiowęzła. Nie ma również klubu „Labirynt”. Łezka się zakręciła w oku.

Żal, ale wszystko ulega przemianom.

Byliśmy tak ciekawi siebie i wspomnień, że opowieści ciągnęły się i było głośno jak w ulu.

Potem część osób udała się na Mszę św. do kościoła św. Jakuba i Krzysztofa na Psim Polu w intencji naszej i naszych zmarłych kolegów i nauczycieli. Część z nas udała się na spotkanie klasowe w domu naszej koleżanki.



Nasuwać mi się refleksje :

Dobrze, że szkoła istnieje i nadal nosi nazwę Lotnicze Zakłady Naukowe. Zostały jeszcze oryginalne parkietowe podłogi, które były ongiś na korytarzach również.

Szkoda naszych mundurków. To podnosiło prestiż naszej jedynej, takiej szkoły w Polsce, która słynęła z bardzo wysokiego poziomu nauczania.

Cieszyć może tworzenie nowych sal dydaktycznych oraz miejsc odpo-

czynku na korytarzach w czasie przerw lekcyjnych.

Najważniejszym jest to, że nasze spotkanie odbyło się w radosnej atmosferze. Było pełne wspomnień i wzruszeń, z postanowieniem na następne.

Do zobaczenia

Anna Narożna z domu Matuszczyk klasa bt.

Zjazd gwiazd V-tych klas, czyli w wojskowym hotelu świętowało nas wielu.

Nie udało nam się załapać na TBS i nie byliśmy także PIERWSZYM rocznikiem LZN.

Wszystkie klasy VaT, VbT i VcT mają w zwyczaju organizować spotkania klasowe w różnych odstępach czasowych, jednak tym razem z okazji 50. lat po maturze spotkaliśmy się wszyscy w jednym czasie i miejscu razem z wychowawczyniami Leokadią Bujak i Barbarą Ostroróg. Hotel Śląsk pełnił tym razem rolę szkolnej stołówki, w której wieczorem spotkaliśmy się na naszych złotych godach. Nie było gości tylko sami jubilaci.

Ale zanim dotarliśmy na salę, wcześniej byliśmy w naszej szkole przy ulicy Kiełczowskiej, którą mogliśmy zobaczyć i dowiedzieć się o jej obecnym życiu dzięki uprzejmości Pani dyrektor Jolanty Mazurkiewicz-Kaczyńskiej. Następnie w Izbie Historii i Tradycji nasza niezastąpiona wychowawczyni – Barbara Ostroróg zapoznała nas z historią naszą i tą najnowszą LZN. Mogliśmy zobaczyć eksponaty, czyli używane przez nas w szkole i internacie wyposażenia oraz nasze mundury, nasze utrapienie w ich przymusowym noszeniu, ale i duma z tego, co obecnie znane jest w klasach mundurowych. Tarcze, stalowe koszuły, kapcie w szkole i internacie oraz długość włosów. Wtedy utrapienie, dziś wielu z nas wspomina ten rygor z rozrzewnieniem.

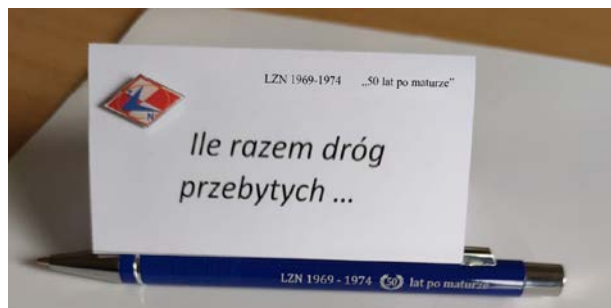
Wspominaliśmy miejsca, których już nie ma oraz oglądaliśmy nowe sale, strzelnicę. Czas nie stoi w miejscu i jak w życiu, mówiąc filozoficznie, coś ginie a na to miejsce powstaje nowe. I by w zgodzie z tą regułą postępować spotkaliśmy się na Mszy św. celebrowanej przez naszego starszego Kolegę Stanisława Babicza, również absolwenta ale Technikum Budowy Silników, który zwrócił uwagę na fakt, iż choć niewielu z nas zostało lotnikami, to wielu skorzystało z tego czasu na znalezienie w sobie innych talentów, gdzieś ukrytych innych „diamentów”.



Wspomnieliśmy naszych zmarłych nauczycieli i uczniów, którym nie dane już było spotkać się z nami. Niestety była to duża grupa.

Po chwilach zadumy w radosnych nastrojach udaliśmy się na najprzyjemniejszą część tego dnia – spotkanie przy muzyce, tańcach i wspomnieniach, których końca nie było widać i słyszać. Wręcz przeciwnie. Patrząc na ten obrazek byłem bardzo szczęśliwy i zadziwiony skąd ONI mają tyle siły i młodości. Bo to co się działo na parkiecie, może nie przy udziale wszystkich, ale zdecydowanej większości odbiegało daleko od posiadaczy takich numerów PESEL.

Cóż, przyszedł jednak czas rozstania po tańcach i śpiewach oraz radosnych uniesieniach.



Z mocnym postanowieniem koniecznego spotkania niebawem rozstaliśmy się do następnego

A cały ten wysiłek po to, by czuć się i być potrzebnym oraz spełnionym, dlatego



musimy mieć jakąś wagę, przymiar, odnośnik. Bez wątpienia tym jest nasza wspólnota absolwentów noszących z dumą znaczek Lotniczych Zakładów Naukowych.

Janusz Granek



Ale fajnie było spotkać się w szkole...

Ale fajnie było spotkać się w szkole z koleżeństwem z klasy po 50 latach od matury. Przygotowania trwały kilka miesięcy: maile, telefony i pogaduchy w mniejszych grupach. Jak się okazało, to upływ czasu zrobił swoje i nie wszyscy chcieli się zorganizować. Z perspektywy życia, nie wszyscy mieli taką potrzebę, by w progach Szkoły powspominać bardzo różne sytuacje wesole czy też trudniejsze. Nasza Wisia dzielnie pracowała i zebrała nas z Vc (1974 matura) w liczbie 15 osób: Wisia i Karolcia oraz 13 kolegów. Po programie szkolnym byliśmy na mszy w kościółku na Psim Polu by ofiarować modlitwę za naszych nieżyjących Nauczycieli i Koleżeństwo. Wieczór spędziliśmy w restauracji Hotelu Śląsk. Gdy wyruszaliśmy z Pawłowic taxi przybyło po nas w ciągu 5 minut! Zdżichu nie tracąc czasu, w amerykańskim stylu, nawiązał rozmowę z driverem...szybko pan przyjechał. Odp: bo mieszkam na Psim Polu; Z: no to może chodził pan do LZN, jak my, bo mamy dzisiaj zjazd po 50 latach od matury... odp: też skończyłem LZN ale w 1984... I tak młodszy kolega dostarczył nas na miejsce. W miłych klimatach, przy wykwinnym jedzonku i muzyce z naszej młodości, oddaliśmy się wspomnieniom i zabawie. Jednak nie obyło się bez niespodzianek. Uczestnicy spotkania z Vc i współmałżonkowie zostali obdarowani okolicznościowymi koszulkami. Na szarym tle piersi ozdobił rysunek pary (70 latków) z drinkami pod palmami na słonecznej plaży i napisem: Vc 2024 dzisiaj. Na plecach my siedzący w ławkach... ale nie wszyscy, tylko wybrańcy i oczywiście z napisem Vc 1974 wczoraj. Zdziwienie wśród kolegów zapanowało, gdy szukali koszulek ze swoimi wizerunkami i nie znaleźli. Pomysłodawcą i sponsorem był nasz Zdzisław Rutkowski, który od 43 lat mieszka w USA. Zdżichu bardzo chciał sprawić niespodziankę uczestnikom spotkania i to mu się udało. Warto wspomnieć, że Zdżichu zorganizował zbiórkę wśród Polonii w USA na odbudowę Teatru Polskiego po pożarze w 1994 roku. Podczas wieczoru wychowawczyni pani Leokadia Bujak, zapytała mnie... jak się nazywa ten pan, bo nie mogę sobie przypomnieć, chyba dużo chodził na wagary... i wskazała pewnego siwego już pana, który idealnie pasował do naszej klasy. Ten gość to mój mąż, on nie chodził do naszej klasy, ale w swojej szkole też wagarował i to widać jeszcze dzisiaj! Było zabawnie, wspomnieniowo, a czasami sentymentalnie z łezką w oku.



Następnego dnia, już w niedzielę odbyliśmy spacer po Cmentarzu Osobowickim, by zapalić światełko pamięci i wdzięczności naszej pierwszej wychowawczyni Pani Irenie Lukas, Pani Krystynie Donigiewicz i Ewie Skorulskiej - koleżance z klasy. Teraz będziemy myśleć i planować spotkanie jubileuszowe na 80-lecie naszej wspaniałej Szkoły.

Karolcia Vct 1974
Maria Karolewska



50 lat minęło...

Każde spotkanie z Koleżankami i Kolegami z ławy szkolnej zawsze jest miłym przeżyciem i wzbudza pozytywne emocje, jak radosne święto wiosny.

Jednak Zjazd rocznika 1974 w Szkole w dniu 05.października 2024 roku był wyjątkowym, jubileuszowym świętem – 50 lat od matury, to jak Złote Gody naszej szkolnej społeczności.

Radość, entuzjazm i niezapomniane wrażenia towarzyszyły nam przez cały dzień. Już z samego rana wzajemne powitania w naszej Szkole – dobrze jest znów spotkać swoich szkolnych przyjaciół. Dużo śmiechu było natomiast przy ponownym poznawaniu Kolegów, których widzieliśmy ostatni raz podczas matury...

Zwiedzanie Szkoły oraz Izby Historii i Tradycji LZN to był sentymentalny powrót do przeszłości. Każdy z nas miał okazję wspomnieć ciekawe wydarzenie lub epizod z okresu, kiedy byliśmy piękni i młodzi. A przecież to było tak niedawno!...

Wieczorem uroczysta kolacja – wspaniała atmosfera i radosne nastroje. Przy każdym stole gwar i spontaniczne wybuchy śmiechu, jak podczas lekcji, gdy Pani wyszła na chwilę z klasy. Na parkiecie wywijały nasze Koleżanki i Koledzy w rytm przebojów, które kiedyś kochaliśmy. Jakby czas się zatrzymał pół wieku temu!

Każdy, kto obserwowałby nas z boku, mógł się przekonać, że wiek to stan umysłu.

Jak śpiewał Poeta: „W życiu piękne są tylko chwile” - i właśnie dla takich chwil warto żyć następnych pięćdziesiąt lat...

Piotr Hojło Vct

P.S.

Każdy z uczestników wieczornej biesiady, z tajemnej torebki, Barbary Ostroróg wylosował na szczęście słonika lub żabkę z grosikiem.



Otwarcie Branżowego Centrum Umiejętności

Wielkim marzeniem było, aby ożywić budynek dawnych warsztatów szkolnych, budynek o olbrzymim potencjale, który przez dłuższy czas czekał na swoją szansę. Taka szansa się pojawiła dwa lata temu. Dzięki środkom z Krajowego Planu Odbudowy marzenia się spełniły.

Z KPO pozyskaliśmy 16 milionów złotych, a dodatkowe niespełna 4 miliony na pokrycie podatku VAT - środki w swoim budżecie zabezpieczyła Gmina Wrocław. Fundusze te zostały przeznaczone na utworzenie Branżowego Centrum Umiejętności w dziedzinie automatyki przemysłowej, czyli w dziedzinie bliskiej nowoczesnemu profilowi nauczania w Lotniczych Zakładach Naukowych.



Centra będą zaawansowanymi technologicznie ośrodkami kształcenia, szkolenia i egzaminowania w danej branży. Z ich oferty będą mogli korzystać uczniowie, studenci, nauczyciele, wykładowcy oraz pracownicy biznesu. Pragnę, by nasze centrum stanowiło miejsce zdobywania wiedzy i umiejętności przez osoby, które potem wykorzystają tę wiedzę

na rynku pracy i mówię to zarówno w odniesieniu do uczniów, jak i już osób aktywnych zawodowo oraz także, co równie ważne, do nauczycieli kształcenia zawodowego. Nasze centrum jest powodem do dumy i szansą na lepszą przyszłość dla uczestników kursów i szkoleń.

Wszystkich pragnących uzyskać więcej informacji na temat BCU zapraszam na stronę: <https://bcu-automatyka.pl/>

dyr. LZN Jolanta Mazurkiewicz-Kaczyńska

Ślubowanie klas pierwszych

W piątkowe przedpołudnie w dniu 8. listopada 2024 roku na dziedzińcu szkoły odbyła się uroczystość Ślubowania klas pierwszych oraz mini koncert poświęcony 106 rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę.

W uroczystościach, poza pierwszoklasistami, wzięli udział przybyli goście oraz rodzice uczniów. Po odśpiewaniu hymnu przedstawiciele klas pierwszych, w imieniu swoim i kolegów, złożyli przed sztandarem szkoły i wszystkich zebranych, uroczyste ślubowanie, po którym uczniowie klas mundurowych zaprezentowali elementy musztry wojskowej. Ostatnim elementem uroczystości był występ artystyczny uczniów prezentujących utwory okolicznościowe.



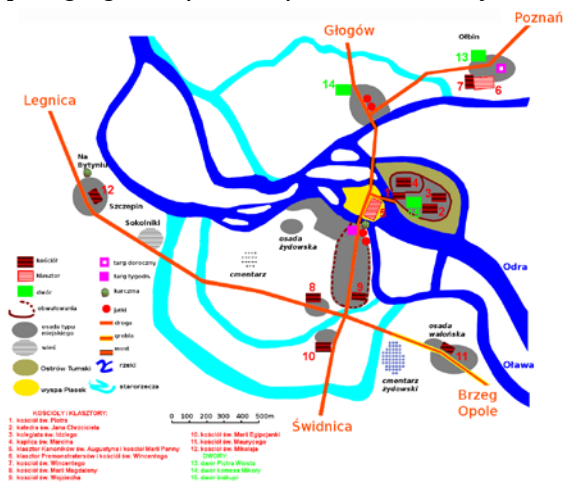
O WODZIE, MOSTACH ORAZ ICH PATRONACH

Witold Wenzel

Mam nadzieję, że dzisiejsza opowieść przybliży Czytelnikom skomplikowaną historię odrzańskiej żeglugi, powodzi i nadrzecznej infrastruktury. „*Infrastruktura Wrocławskiego Węzła Wodnego jest tak rozbudowana, że stał się on największym tego typu systemem w Polsce. 16 jazów, 11 śluz, blisko 100 mostów i kładek – te liczby robią wrażenie.*” Opis wszystkich tych urządzeń nie będzie naszym celem. Z perspektywy Psiego Pola interesuje nas Odra jako główna rzeka płynąca przez Wrocław oraz cieki wodne dzielące naszą dzielnicę od reszty miasta. Zajmiemy się więc kanałami: Powodziowym i Żeglugowym, wzniesionymi nad nimi mostami: Warszawskimi, Jagiellońskimi oraz mostem Krzywoustego nad Widawą. Poznamy ich pierwotne oraz współczesne nazwy i dowiemy się, jaką rolę odgrywała w historii miasta woda jako środek transportu i powodziowe zagrożenie.

DAWNO, DAWNO TEMU

W swojej książce poświęconej dziejom Wrocławia walijski historyk Norman Davies słusznie stwierdzając, że nie znamy najpierwotniejszej nazwy miasta, zaproponował własną, poetycką: **Wyspowy Gród**. Zauważył jednocześnie, że ówczesna osada była „*dzieckiem Rzeki i Równiny*”. W tych słowach zawarł charakterystyczną cechę, jaką był skomplikowany system wodny Wrocławia, leżącego nad Odrą oraz jej dopływami, krzyżującymi się na terenie miasta i w jego okolicach: Ślężą, Oławą, Bystrzycą Kłodzką, Dobrą, Zieloną i Widawą. „*W Polsce, a również i w Europie nie ma drugiego tak dużego i starego m[iasta] jak Wrocław, w którego obrębie kumulowałyby się i często splotały ze sobą lub przeciwstawiały zagadnien[ia] hydrotechn[iczne], żeglugowe, przeciwpowodziowe, hydroenerg[etyczne], ko-*



Dopływy Odry we Wrocławiu i okolicach

mun[alne], a także inne: z zakresu administracji gospodarką wodną, hydrogeologii (podtopień zabudowanych terenów), rozrządu wielkich wód, rolnictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego (mosty, bulwary, nabrzeża), ochrony i konserwacji dziedzictwa cywilizacyjnego.”

O stopniu komplikacji zarysowanego problemu dowiemy się w dalszej części tego artykułu. Rzućmy okiem na wielokrólową polskich rzek – Odrę. Długość jej wrocławskiego odcinka pomiędzy Wojnowem/Opatowicami, a Pracjami Odrzańskimi wynosi 26 kilometrów i dzieli się na wiele odnóg w ciągu wieków tworzących wiele wysp. Spośród nich do dziś zachowało się kilka większych: Wielka, Bielarska, Młyńska, Piaskowa, Słodowa.

Ciekawy, choć niejednoznaczny jest źródłosłów nazwy Odry (Oder). Część uczonych sięga do źródeł celtyckich, bo przecież pierwsi znani historykom mieszkańcy tych ziem byli właśnie Celtami. „*Standardowe proceltyyckie słowo na określenie rzeki pobrzmiewa we współczesnym walijskim „dŵr” – „woda”. Pojawia się ono w nazwach rzek wszędzie, gdzie znajdowały się starożytne osady celtyckie (...), jak: Douro (Portugalia), Dordogne (Francja), i Derwent, czyli „Biała Woda” (Anglia). Możemy więc rozsądnie przypuszczać, że Odra też należy do tej serii.*” Inni uczeni w imieniu naszej bohaterki widzą staroirakiński wyraz „adu” oznaczający „pas wody”, a skoro tak, to jest Odra lingwistyczną krewną Adriatyku...



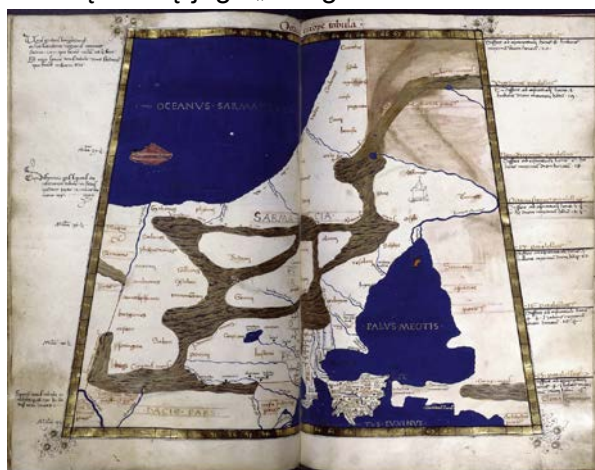
Siedliska Celtów w Europie w III-II w. p.n.e.

Przejście przez Odrę w miejscu dzisiejszego Wrocławia strategiczne było „od zawsze” Tędy biegł znany w starożytności Szlak Bursztynowy łączący Imperium Rzymskie z wybrzeżem Bałtyku. Szlak powstał między VII a V wiekiem p.n.e., ale rozkwit przeżywał w nieco później, pomiędzy wiekami IV p.n.e. a I n. e. „*W tym bowiem czasie Rzymianie docenili piękno bursztynu i zaczęli je stosować do różnego rodzaju ozdób. Ale nie tylko, bo używali go w medycynie np. utarty z miodem i olejkiem różanym miał leczyć choroby uszu;*

nosili go na szyi jako amulet chroniący przed febrą, szaleństwem, problemami z oddawaniem moczu itp.; stosowali go jako kadzidło, środek zapachowy, a wysmarowany olejkami palił się dłużej i jaśniej. Używany był również do składania ofiar różnym bóstwom, a także do fałszowania cennych kamieni np. ametystów. Skala handlu musiała być spora, czego dowodem odkrycie tzw. skarbu na Partynicach, w skład którego wchodziły „aż 2 tony 750 kilogramów bałtyckiego bursztynu”.



Powyżej zaznaczono przypuszczalny przebieg szlaku ze współczesnymi nazwami miejscowości. Zostały one odwzorowane na podstawie map i opisów stworzonych przez greckiego kartografa Klaudiusza Ptolemeusza żyjącego w II wieku naszej ery. Dzieło zniknęło w pomroce dziejów, a kiedy je odnaleziono w XIII wieku, pozostały już tylko opisy. Mapy nie przetrwały. Te, które znamy, są dziełem czternasto- i piętnastowiecznych tłumaczy i kartografów, którzy przełożyli grekę na łacinę i na podstawie opisów Ptolemeusza w mozo-le odtwarzali graficzną stronę jego „Geografii”.



XV – wieczna rekonstrukcja mapy Ptolemeusza

Prace w tym zakresie prowadzone są przez naukowców do dzisiaj.

„I tak Ptolemeuszowe Budorgis miałyby być Wrocławiem, Brzegiem lub Raciborzem, Karrodunon – Krakowem, Askaukalis – Bydgoszczą, no a przede wszystkim Kalisia – Kaliszem, choć hiperkrytyczni zgryźliwcy dowodzą, że wedle koordynat geograficznych [pozostawionych przez Ptolemeusza], to Kalisia powinna leżeć gdzieś na Morawach.”

Jak widzimy z zacytowanego fragmentu, nazwa Budorgis ma odniesienia do różnych, odległych od siebie miejscowości, niemniej przyjmuje się, że Wrocław, niezależnie od tego, jakie w starożytności nosił miano, leżał na Bursztynowym Szlaku. Droga wiodła przez dzisiejszą ulicę Piaskową, po czym skręcała na Ostrów Tumski, i dalej na północny wschód ulicą Wyszyńskiego przez plac Kromera opuszczała miasto na terenie dzisiejszego Psiego Pola.



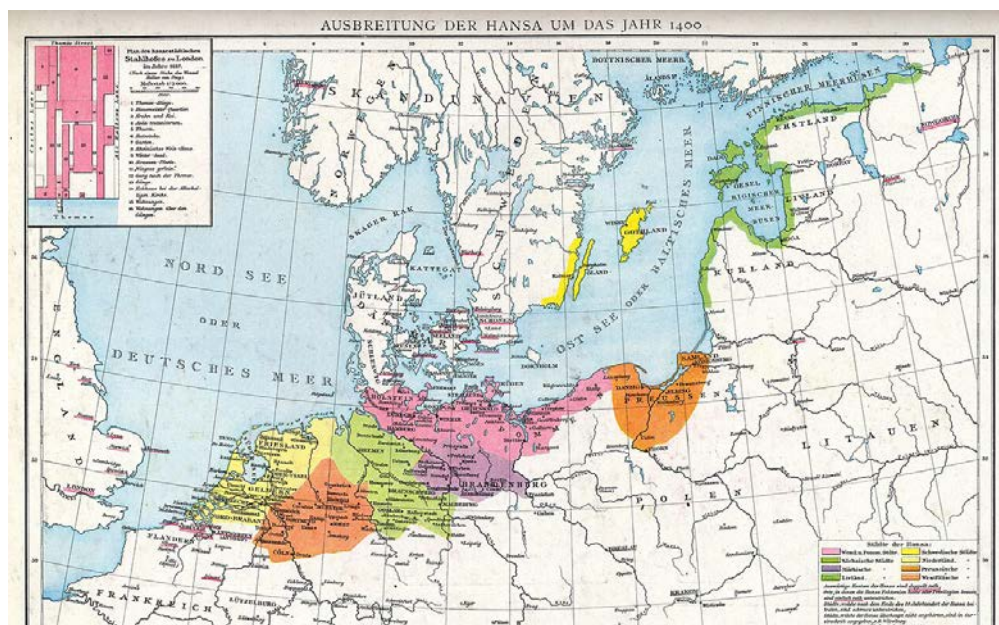
XVI-wieczny Wrocław, w którym Ostrów Tumski był jeszcze wyspą

Chociaż żadne ślady architektoniczne z tamtych czasów się nie zachowały, warto pamiętać, że już w zamierzonych czasach przez Odrę mostami, czy łodziami przeprawiali się kupcy, których celem było wybrzeże Bałtyku z jednej, a stolica ówczesnego świata – Rzym – ze strony drugiej. Pierwszy stopień wodny – jaz - powstał już w X wieku. Słownik Języka Polskiego wyjaśnia, że to „stała lub ruchoma budowla wznoszona w poprzek koryta rzeki, służąca do spiętrzenia wody.” [...] „Powstanie stopnia łączy się z założeniem w X w. grodu książęcego na Ostrowie Tumskim. Liczne i płytkie ramiona ułatwiały w tym miejscu przeprawę przez rzekę. Aby zwiększyć obronność grodu, podpiętrzono poniżej niego odnogi Odry. Zakłada się, że pierwotną budowlą był jaz o prymitywnej faszynowo-palowej konstrukcji. Na stopniu tym powstały w XIII w. pierwsze młyny.” Według średniowiecznych kronik, najstarszy wrocławski most przerzucono nad Odrą w 1149 roku. Jego drewniana konstrukcja nie przetrwała kolejnych wieków. Niemniej, miasto położone nad Odrą i jej cztere-

ma dopływami, od średniowiecza korzystało z tej drogi wodnej łączącej Śląsk z morzem. O pierwszym wykorzystaniu Odry jako drogi wodnej dowiadujemy się z przywileju księcia wrocławskiego, Henryka Brodatego, który w 1211 roku nadał lubiąskim cystersom „przywilej przywozu bez cła dwóch statków rocznie ze śledziami z Pomorza i tyłuż z ładunkami śledzi z Gubina lub Lubusza.”

W 1214 roku podobnego przywileju doczekał się klasztor cysterski z Trzebnicy, przez tegoż Henryka zresztą założony. Ambicje handlowe miasta szybko rosły. Wrocław przystąpił do potężnej międzynarodowej organizacji kupieckiej o nazwie: Hanza, która od XIII do XVI wieku panowała na Morzu Północnym i Bałtyku. Należały do niej największe porty (np. Gdańsk), ale i miasta położone w głębi lądu (np. Kraków).

W okresie największego rozkwitu Hanza ze stolicą w niemieckiej Lubece zrzeszała 160 miast rozrzuconych od Londynu na zachodzie po Nowogród Wielki na wschodzie:



Hansa w okresie największego rozkwitu

O roli Odry – i Polaków - w średniowieczu wspomina literatura piękna: „[...] Reynevan wiedział, do kogo należały (...) przycumowane do pali małe szkuty, barkasy i czółna. Byli to Wasserpolen, Polacy Wodni, flisacy i rybacy odrzańscy, zorganizowane bardziej na kształt klanu, niż cechu towarzystwo, maszoperia, którą oprócz wykonywanego zawodu scalał język i silne poczucie narodowej odrębności. Polacy Wodni mieli w rękach sporą część rybołówstwa, znaczny udział w spławie drewna i jeszcze znaczniejszy w małym transporcie rzeczonym, w którym całkiem udatnie konkutowali z Hanzą. Hanza nie docierała Odrą wyżej niż do Wrocławia, Polacy Wodni wozili towary aż do Raciborza. W dół Odry pływali aż do Frankfurtu, Lubusza i Kostrzyna,

a nawet – w niepojęty sposób obchodząc rygorystyczne frankfurckie prawo składu – dalej w dół za ujście Warty”.



Barkas

We Wrocławiu symbolem przynależności do Hanzy (i płynących stąd korzyści finansowych) był barokowy pomnik-fontanna Neptuna ustawiony na placu Nowy Targ. Ponieważ w tym miejscu handlowano żywym inwentarzem, a większość przybyszów zajmowała się rolnictwem, trójzab boga mórz kojarzył się breslauerom z zupełnie innym narzędziem i dlatego nazywali pomnik „Jurkiem z widłami”. Zniknął podczas oblężenia „Festung Breslau”. Przez wiele lat uważano, że został po prostu zniszczony w wyniku radzieckich bombar-



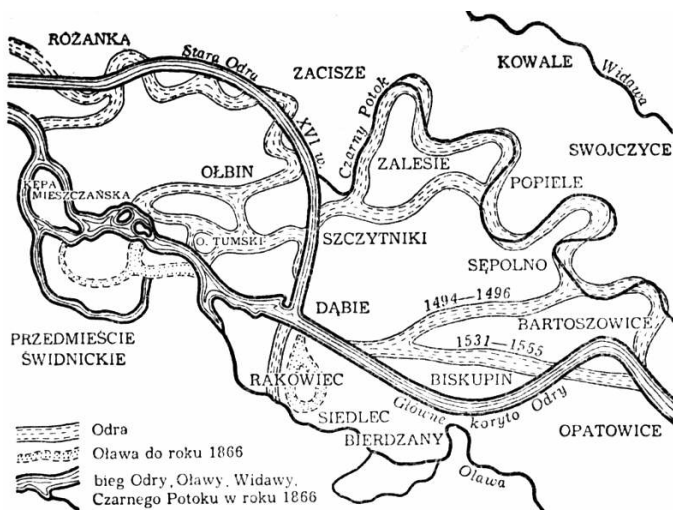
Wrocławski Neptun na Nowym Targu

dowań lotniczych.

Ku zaskoczeniu historyków, w 2022 roku mocno zdekompletowana rzeźba (pozbawiona głowy i rąk) została odnaleziona w Wielowsi pod Wrocławiem. Obecnie poddawana jest rekonstrukcji i konserwacji.

ROZWÓJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

„Z pięciu największych rzek dawnego niemieckiego imperium których wody wpływają do Bałtyku lub Morza Północnego Odra jest swoją wielkością tuż przed Wezerą na czwartym miejscu. Odra ma łączną długość 903 km, z czego 747 km przypada na odcinek od granicy na Górnym Śląsku do Szczecina. Z Raciborza na Górnym Śląsku do Szczecina Odra ma spad 183 m.”



BIEGI ODRY

Zmiany koryta Odry w ciągu wieków

Rzeka w ciągu wieków samoistnie zmieniała koryto, a rozwój żeglugi śródlądowej wymuszał regulację koryta głównego i licznych odnóg. W trosce o godziwy zarobek z handlu mieszkańcy dbali o należyty stan urządzeń na rzece przebiegającej przez środek miasta. Najstarsza część wrocławskiego odcinka Odry nosi nazwę Śródmiejskiego Węzła Wodnego. *„Śródmiejski Węzeł Wodny obejmuje odcinek od Szczytnik do rejonu Portu Miejskiego, a jego jądro kształtują odnogi północnej i południowej Odry wraz z dwoma stopniami wodnymi - górnym i dolnym.*

Powstanie i rozwój w centrum miasta dwóch stopni wodnych na dużej rzece stanowi rozwiązanie unikatowe w skali Europy.” To właśnie tam, w jej głównym nurcie, w XVIII wieku powstały dwie śluzy:

Piaskowa (długość: 53, szerokość: 5,3 metra) i Mieszczańska (długość: niespełna 43 metry, szerokość: 5,3 metra), którymi mogły przepływać jednostki o wadze do 175 ton.

Jednak już w II połowie XIX wieku dotychczasowa droga wodna wiodąca

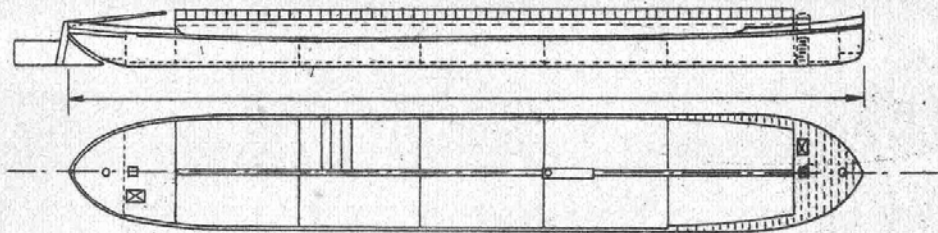
20



**Śluza Mieszczańska na początku XX wieku –
wtedy jeszcze użytkowana**

przez Wrocław - przestała wystarczać jako szlak dla towarów przewożonych z Górnego Śląska do ujścia rzeki. Nastąpił skokowy wzrost przewozów z 50 000 ton do 650 000 ton rocznie! „Węgiel z Górnego Śląska z wagonów kolejowych był przeładowywany we Wrocławiu wywrotem wagonowym na większe barki w – (...) mały(m) por(cie) (...) powyżej dzisiejszego Portu Miejskiego (...) Po wybudowaniu linii kolejowej z Wrocławia na Górny Śląsk we Wrocławiu diametralnie zwiększyły się załadunki węgla na barki i aby sprostać temu zadaniu na Wrocławskim Węźle Wodnym jeszcze przed 1890 rokiem wybudowano trzy wywrotnice wagonowe.

Kolejna wywrotnica wagonowa była eksploatowana w prywatnym porcie przedsiębiorstwa kolejowego Frankfurter Gütereisenbahn A.G. (Port Popowice). Z końcem 1900 roku zakończono budowę nowego Portu Miejskiego a w 1901 roku na suwnicy uruchomiono urządzenie do załadunku węgla z wagonów na barki. ” Powstawały większe i pojemniejsze jednostki, tzw. pociągi holownicze o długości 120 metrów. Tak długich zestawów dotychczas istniejące śluzy nie były w stanie przyjąć, a ich rozbudowa ze względu na brak miejsca była niemożliwa.



Stalowa barka wrocławska o ładowności 546 t.

„Do około 1890 roku na Odrze środkowej w górę rzeki barki bez napędu holowane były przez prywatne holowniki a ostatni prywatny, ładowny statek na żaglach w roku 1887 przepłynął trasę długości 440 km ze Szczecina do Malczyc (50 km poniżej Wrocławia), pokonując ją w ciągu 8 dni.”



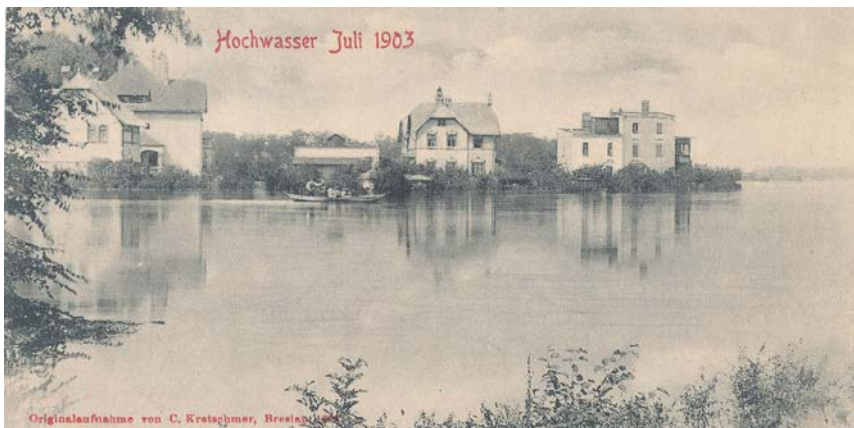
„Powyżej Wrocławia rozpoczęto uprawiać żeglugę 500 tonowymi statkami pod żaglami od 1900 roku a mniejszymi aż do Raciborza, natomiast ze Szczecina do ujścia Warty w Kostrzynie żegluga na żaglach uprawiana była do roku 1905.”

WROCLAWSKI WĘZŁ WODNY I MOSTY WARSZAWSKIE

W II połowie XIX wieku pojawiła się koncepcja stworzenia nowej drogi wodnej omijającej centrum miasta od północy. Oprócz rozwiązania problemu transportu pomyślano o zwiększeniu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego miasta. Nie był to problem nowy, bowiem kroniki zanotowały w tysiącletniej historii Wrocławia 16 wielkich powodzi, w latach: 1179, 1454, 1464, 1501, 1515, 1595, 1729, 1736, 1785, 1804, 1813, 1829, 1834, 1854, 1903 i 1997).

Decyzje o zabezpieczeniach na wypadek nadejścia wielkiej wody wymusiła katastrofalna powódź w 1903 roku. Rzeka wdarła się do centrum miasta przelewając się przez istniejące wały, uszkodziła wiele budynków i spowodowała zawalenie się kilku z nich. Zaląła również dzielnice odleglejsze od Śródmieścia, w tym Zacisze. /zdjęcie obok - Podtopione Zacisze/

Jak wspomniano wyżej, Odra w obrębie Wrocławia w ciągu wieków wielokrotnie zmieniała swoje koryto, biegnąc między innymi pomiędzy obecnym placem Kromera a ulicą Wyszyńskiego. Tam od niepamiętnych czasów znajdowała się przeprawa przez rzekę. Wielokrotnie też prowadzono na Odrze roboty hydrotechniczne, od XVI wieku poczynając. Dzisiejszy obraz tych terenów zaczął się kształtować pod koniec XIX wieku, kiedy rozpoczęto



Podtopione Zacisze (ul. Bandtkiego)

Pierwszą Kanalizację Odry ze stopniami wodnymi Szczytniki i Psie Pole (o którym będzie jeszcze mowa), a uległ ostatecznemu przekształceniu w latach 1912 – 1918 kiedy na długości 11 kilometrów przeprowadzono ogromne prace hydrologiczne, których nie przerwano mimo toczącej się Wielkiej Wojny. W efekcie powstał Kanał Przeciwpowodziowy (zwany też Kanałem Północnym lub Ulgi) oraz równoległy do niego Kanał Żeglugowy. Tak narodził się Wrocławski Węzeł Wodny łączący Bartoszowice z Rędzinem o długości 11 kilometrów.

Pierwszy most żelazny w miejscu dzisiejszych Warszawskich składający się z czterech przęseł, zbudowano w roku 1870 i nazwano go Mostem „Psiego Pola”. Nie odnalazłem grafik przedstawiających tę budowlę, ale wiadomo, że swoją konstrukcją przypominała istniejące do dziś Mosty Młyńskie (choć są i tacy, którzy widzieli w niej kopię Mostów Trzebnickich):



Mosty Młyńskie na Wyspie Piaskowej

Ten został rozebrany w 1916 roku po wybudowaniu nowocześniejszego następcy. Stał się on najdłuższą, bo liczącą 229 metrów przeprawą łączącą Psie Pole ze Śródmieściem. Spięła ona brzegi Odry w latach 1914 – 1916. Ich patronem został Paul von Hindenburg (1847 – 1934) – ówczesny bohater wojenny i bożyszcze Niemiec. Wstawił się świetnym zwycięstwem pod Tannenbergiem (nad Jeziorami Mazurskimi) dopiero co przejętej od poprzednika 8 Armii nad rosyjskimi armiami generałów Rennekampfa i Samsonowa w dniach 23 – 28 sierpnia 1914 roku.



Bitwa pod Tannenbergiem - Hindenburg (drugi od lewej) i jego sztab

„Most [...] przekracza swoimi przęsłami koryto Starej Odry i kanały, z których dwa łączą się w jeden nurt tuż przed przęsłami.”



Widok na most z Karłowic w kierunku Śródmieścia

[...] składa się on z sześciu przęseł: pięciu żelazno-betonowych łuków (sklepień) o rozpiętości od 27,80 do 33,50 m oraz jednego łukowego przęsła z pomostem belkowo-pływowym [...] o rozpiętości [...] 54,90 m.

Betonowe filary i przyczółki mostu zostały oblicowane granitem. Na obu przyczółkach najdłuższego przęsła znajdują się tarasy widokowe. Koszt budowy mostu wyniósł 970 000 ówczesnych marek.”

W trakcie II wojny światowej oba mosty – drogowy i kolejowy (o którym niżej) były chronione przez niemieckie działka przeciwlotnicze.



Działko plot kal. 20 mm. W tle most

Most przetrwał II wojnę światową, ale wymagał generalnego remontu, którego podjęło się przedsiębiorstwo z Kielc. Ze względu na trudności techniczne, remont przeciągnął się aż do roku 1963 roku. Przez 18 lat brzegi Odry łączył



Breslau. Hindenburgbrücke mit Carlowitz



Widok tzw. mostu zachodniego łączącego Śródmieście z groblą. Na moście tramwaj Falkenried Maximum, dalej LH z doczepą

prom. Podróż nim zimą wymagała szczególnego samozaparcia. W 1987 roku most przeszedł kolejną renowację.

Ciekawy los spotkał ostatni element konstrukcji łączący groblę z przyczółkiem mostowym od strony Śródmieścia.

Długość żelbetowej konstrukcji wynosiła 20,75 m, czyli tyle, ile wynosi szerokość Mostów Warszawskich. Ważył 160 ton. W latach 1927-1928 został zdemontowany i... przeniesiony na Niskie Łąki, gdzie do dzisiaj służy pojazdom i pieszym jako most Rakowiecki na rzece Oławie:



Most Rakowiecki na Niskich Łąkach

Ze względu na wciąż wzrastający ruch na Mostach Warszawskich zdecydowano się na ich rozbudowę. „9 czerwca 2006 roku została rozpoczęta modernizacja przeprawy, w czasie której równolegle do starych wybudowane zostały dwa nowe mosty drogowo-tramwajowe, a stare poddane zostały remontowi. 6 maja 2008 roku nowe mosty poddano próbom obciążenia, a 12 maja południową nitkę oddano do eksploatacji, a zaraz potem rozpoczęto remont i adaptację starych mostów.”



Mosty Warszawskie po przebudowie

Na południe od Mostów Warszawskich znajduje się jeszcze jedna konstrukcja nie pełniąca funkcji przeprawy, ale niezwykle istotna dla utrzymywania odpowiedniego poziomu wody. To jaz Psie Pole. Wybudowany w 1897 roku, został wyremontowany w roku 2023. Jest obecnie najstarszym jazem koźłowo-iglicowym we Wrocławiu i jednym z kilku nadal użytkowanych w Europie. Zakładanie i zdejmowanie drewnianych bali regulujących przepływ wody do dzisiaj odbywa się ręcznie. W obawie przed spiętrzeniem fali powodziowej zmierzającej do Wrocławia, jaz podniesiono we wrześniu 2024 roku.



Jaz Psie Pole w stanie podniesionym

Na północ od Mostów Warszawskich znajduje się przeprawa kolejowa.



Most kolejowy Warszawski w czasie powodzi 1997 roku

Łączy ona Wrocław z Oleśnicą i dalej przez Łódź z Warszawą. Celowo wybrałem zdjęcie z czasów Powodzi Tysiąclecia, żeby pokazać, jak wysoki był wówczas stan wód. Warto wiedzieć, że pomimo tego, że lustro wody niewiele

dzieliło od podkładów kolejowych, to kursy pociągów zawieszono tylko w jednym dniu – 13 lipca 1997 roku. Wtedy pociągi pociągów pociągów kończyły swój bieg w Oleśnicy, a osobowe – na Psim Polu. Dla podróżujących w czasie wielkiej wody przejazd przez most musiał stanowić nie lada przeżycie:



Pociąg pospieszny (prawdopodobnie „Sudety” tuż nad Odrą

MOSTY JAGIELLOŃSKIE I MOST JAGIEŁŁY

Mosty Warszawskie łączą centrum Wrocławia z Psim Polem przez Plac Kromera. Inna droga wiedzie przez Plac Grunwaldzki i dalej na północny-wschód w kierunku Psiego Pola. Jadąc tą trasą, po drodze miniemy Mosty Jagiellońskie. Łączą one osiedla: Zacisze (dawna dzielnica Śródmieście) z Mirowcem (dawne Osiedle Psie Pole). W latach 20 XX wieku weszły w skład nowo wytyczonej drogi łączącej Szczytniki z północną częścią Wrocławia, a konkretnie sięgającą Odry nową wówczas dzielnicą nazwaną Wilhelmsruh.



Wilhelmsruh z kompleksem „Morskie Oko”

Adekwatnie do nazwy dzielnicy, ulica zyskała miano Wilhelmstrasse. Po wojnie dzielnicę nazwano Zacisze, a nowym patronem alei został Mikołaj Kopernik. Już w marcu 1946 roku przemianowano ją na Kochanowskiego i tak pozostało do dziś.



Widok Alei Kochanowskiego z 1969 r. w kierunku Mostów Jagiellońskich

Tak się jakoś złożyło, że obaj panowie mieli związek z epoką jagiellońską. Słynny astronom urodził się w 1473 roku, czyli za panowania Kazimierza Jagiellończyka, a Kochanowski, chociaż przyszedł na świat później o ponad 100 lat (w 1584 roku), to stało się za życia królowej Anny Jagiellonki, żony Stefana Batorego. Obecnie ulica stanowi część trasy Wrocław – Warszawa



***Mosty Jagiellońskie – po lewej nad kanałem powodziowym,
po prawej nad kanałem żeglugowym – widoczna śluza Zacisze***

Interesujący nas odcinek stanowią dwa kanały – Północny (żeglugowy) ze stopniem wodnym Zacisze i Południowy (przeciwpowodziowy). „Odcinek kanału żeglownego od Bartoszowic do Zacisza został zbudowany kosztem

2 535 700 marek, a od Zacisza do Różanki 2 150 060 marek (wg danych z 1918 r.).” Wtedy również powstał stopień wodny Zacisze. Budowa była nadzorowana przez Bauamt für Hochwasserschutz. W skład stopnia wodnego wchodziły działające niezależnie od siebie: jaz i śluza. 54 metrowy jaz kołowo-iglicowy „przepuszcza wody powodziowe i lody bezpieczną drogą wokół Wrocławia i piętrzy wody powodziowe również dla celów rekreacyjnych – kąpieliska Morskie Oko, pływalni Stadionu Olimpijskiego i toru regatowego na Kanale Powodziowym”. Konstrukcja obecnie nie jest używana. Od połowy lat 80-tych XX wieku w stanie złożonym znajduje się na dnie rzeki.



Opuszczony jaz widoczny jest przy niskim stanie Odry

Śluza Zacisze jest długa na 188 oraz szeroka na 9,6 metra. Różnica poziomów wody, czyli piętrzenie wynosi 2,3 metra.



Śluza Zacisze na kanale żeglownym - wygląd współczesny

Inwestycja swoim ogromem odpowiadała ówczesnemu zapotrzebowaniu na transport rzeczny. „W 1903 na Odrze było 39 różnego rodzaju stoczni. Jednak po I wojnie światowej i wielkiej inflacji oraz w wyniku przejścia na budowę barek 500 tonowych konstrukcji stalowej, ich ilość w 1923 roku spadła do 21. Największą stocznia śródlądową na Odrze i w Europie była zbudowana w roku 1900 w podwrocławskim Kozanowie stocznia „Caesar Wollheim.” W 1940 roku ilość spółek żeglugowych skurczyła się do 12., co jednak nie 30

wpłynęło na ilość statków poruszających się po rzece. Przed II wojną światową po Odrze pływało 2 600 statków i barek, a punkt startowy ich trasy - Kędzierzyn Koźle, był największym portem śródlądowym w Europie. Zdjęcia z tamtego okresu, jak to poniżej, przedstawiają holowniki bocznokołowce o mocy 130 oraz 350 KM. Wchodziły do służby od 1885 roku. Nie miały wielkiego zanurzenia – do 50 cm ze względu na niewielką głębokość wody w Odrze. Ciągnęły one z Górnego Śląska do Szczecina barki wyładowane węglem bez luków przykrywających ładownie, co było charakterystyczne dla **Breslauer Masskahn**, (początkowo w 85% drewniane, potem stalowe), jak nazywano te wrocławskie jednostki pływające. Tak intensywne wykorzystanie Odry dla celów transportowych nie powtórzyło się już nigdy.



Barki i holowniki ciągnące w pobliżu śluzy Zacisze. Lata 30-te XX wieku

„Pod koniec wojny odrzańska flota składała się z około 2200 prywatnych statków z czego 1800 było członkami „der Dampfer Genossenschaft Fürstenberg”, 740 armatorów (właścicieli) barek holowanych, 60 holowników parowych i motorowych z rejonu poniżej Wrocławia, 12 ekspresowych firm żeglugowych, 25 firm żeglugowych z barkami motorowymi, 2 parowce ratownicze, 35 prywatnych barek motorowych, 6 parowców pasażerskich we Wrocławiu oraz liczne, małe motorówki pasażerskie, małe jednostki do pchania barek bez napędu. Ponadto było jeszcze dość sporo małych statków takich jak pogłębiarki (...), motorówki i salonki Zarządu Dróg Wodnych.”

Cieki wodne płynące przez Wrocław pełniły nie tylko funkcje transportowe. Równie ważne były kwestie powodziowe, stąd obok kanału żeglugowego powstał równoległy do niego kanał powodziowy, który „spełnia jedno z najważniejszych zadań w obronie Wrocławia przed powodzią, przeprowadzając znaczną część wielkich wód wokół zagrożonych powodzią części miasta. Bardzo ważną rolę spełnia [...] w czasie przepływu lodów, ponieważ przepływ lodów odbywa się kanałem a nie przez samo miasto, gdzie odcinek rzeki jest bardzo gęsto zabudowany urządzeniami wodnymi, lecz łatwiejszą drogą poza miastem, gdzie niebezpieczeństwo zatorów jest o wiele mniejsze niż na miejskim odcinku rzeki.”



Opisywane kanały biegną w północnej części Wrocławskiego Węzła Wodnego

Nad Kanałem Powodziowym przerzucono stalowy most długości niespełna 61 metrów, „podwieszony na sztywnych wieszakach podtrzymywanych przez dwuprzegubowe dźwigary łukowo-kratowe”.



Most Południowy nad kanałem przeciwpowodziowym przed II wojną światową

Natomiast nad Kanałem Żeglugowym przewieszono mniejszego brata – długości niecałych 22 metrów o ramowo-belkowej konstrukcji z belek żelbetowych.

Konstruktorem obu przęseł był inżynier Christian Nakonz, oba mosty ochrzczono więc jego nazwiskiem: Nakonzbrücke. Miało to swoje konsekwencje po 1945 roku, kiedy Wrocław przeszedł w polskie ręce. Nowi mieszkańcy spolszczyli niemiecką nazwę, która wydawała im się logiczna zważywszy położenie



Most Północny wsparty o bramę śluzy Zacisze – zdjęcie współczesne
 mostów względem miasta: używali bowiem określenia: Na Końcu.
 Jedna z uliczek na Zaciszu do dzisiaj tak się nazywa.



Most Południowy w 1950 roku

Obecna nazwa mostów pochodzi z lat siedemdziesiątych XX wieku, a współczesny ich wygląd jest jeszcze późniejszy, bo z 1984 roku, kiedy do starych elementów dodano dwa nowe.

Projektantka nowych przęseł, inżynier Krystyna Angerman, postarała się o dopasowanie nowych części do starych. To widoczne powyżej przypomina z wyglądu swojego starszego brata. Rozmiarami także – różnica w długości obu konstrukcji wynosi zaledwie ... 29 centymetrów na korzyść nowej.

Podobne do równoległej budowli, ale tym razem znacząco dłuższe jest również przęsło północne: 39 metrów wobec mierzącego nieco ponad 21 metrów



Przęsło południowe Mostów Jagiellońskich wybudowane 40 lat po wojnie

bliźniaka. Choć na poniższym zdjęciu widać wyraźnie, że wrota śluzy od poziomu Odry dzieli dobre kilka metrów, był taki moment w dziejach naszego miasta, kiedy woda przelewała się przez nie. Miało to miejsce podczas Powodzi Tysiąclecia w 1997 roku.



Powojenne przęsło północne, stare przęsło (i wrota śluzy) widoczne w tle

Trudno powiedzieć, czym się kierowały władze miasta nadając mostom akurat jagiellońskich patronów. Może dlatego, że protoplasta potężnej dynastii odwiedził Wrocław 21 lipca 1404 roku zaproszony przez czeskiego króla Wacława IV liczącego na pomoc polskiego władcy w konflikcie ze swoim bratem – cesarzem Niemiec – Zygmuntem. W zamian Śląsk miał być przyłączony do Polski. Jagiełło przybył z orszakiem liczącym 5 000 osób, a podczas wizyty podziwiano turnieje rycerskie. Impreza kosztowała 500 kóp groszy polskich i skończyła się niczym, bo sojuszu polsko-czeskiego ostatecznie nie zawar-

to. Ponadto Jagiełło miał pewne związki z budową konstrukcji mostowych. Zwłaszcza jednej. Pomysł jej wzniesienia zapadł na tajnej naradzie króla polskiego, jego zaufanego urzędnika, podkanclerzego Mikołaja Trąby oraz księcia litewskiego Witolda w Brześciu Litewskim, która odbyła się na przełomie listopada i grudnia 1409 roku podczas trwającej już wojny polsko-krzyżackiej. Historia nazwała ją Wielką. Przez Wisłę postanowiono przerzucić most „na łyżwach [łodziach – przyp. W.W.], jakiego pierwnej nigdy nie widziano”. Starannie przy tym wybrano miejsce budowy przeprawy. Zdecydowano się na okolice Czerwińska, skąd armii Jagiełły najłatwiej i najszybciej a także najbezpieczniej było wejść na terytorium państwa krzyżackiego. Krzyżacy spodziewali się polskiego uderzenia na ziemię dobrzyńską. Dlatego miejsce przeprawy wojsk polskich do końca utrzymywane w tajemnicy było dla nich zaskoczeniem. Prace nad budową rozpoczęto w Kozienicach (tutaj w roku 1467 urodził się najmłodszy wnuk Jagiełły - Zygmunt, jako król zwany Starym). Pieczę nad ich przebiegiem sprawował starosta Dobrogost z Odrzywołu, a wykonywali miejscowi kmiecie pod kierunkiem mistrza ciesielskiego Jarosława. Budulca dostarczały drzewa z pobliskiej Puszczy Radomskiej. Po zaledwie sześciu miesiącach elementy mostu były gotowe.



Pomnik w Kozienicach poświęcony historycznej budowie

Do jego budowy zużyto 1200 m³ dębiny. Powstało z nich 150 łodzi płaskodennych miało „5 m długości, 1,5 m szerokości, 1 m wysokości, maksymalne zanurzenie 0,7 m. Wyporność łodzi: 3,67 t.” Szerokość części jezdnej ułożonej na łodziach trzymanyh w miejscu przez 400 kotwic, wynosiła 3 metry, a długość ponad pół kilometra! Pokład wyłożony był faszyną, którą dodatkowo posypano piaskiem. „Chodziło o to, żeby te tysiące końskich kopyt nie niszczyło pokładu, ale też żeby tętent nie płoszył koni.” Most ten błędnie przyjęto się nazywać pontonowym. Znaczący przedmiot wyjaśniają, że o takim moście jest mowa, kiedy łodzie (za czasów Jagiełły pontonów nie znano) są transportowane na miejsce przeprawy drogą lądową. Tymczasem pod Czerwińskiem łodzie spławiono rzeką na odległość 150 kilometrów do miejsca przeznaczenia i tam połączono. Taki most nazywany jest właśnie łyżwowym. 30 czerwca 1410 roku jego elementy polscy cieśle połączyli ze sobą w rekordowo krótkim czasie 8 godzin. Zaraz po zakończeniu budowy wojska zgromadzone

nad Wisłą rozpoczęły przeprawę. W ciągu kolejnych 3 dni i trzech nocy przez most przejechało „18 000 jazdy, 4 000 piechoty, 30 dział, 8 000 [!!! – to nie pomyłka] wozów z zaopatrzeniem”.



Graficzne wizja mostu zbudowanego pod Czerwińskiem

Przeprawa odbywała się w największym porządku, a opisujący ją kronikarz Jan Długosz podkreślał, że nie doszło do żadnego wypadku i nikt z tysięcy przepływających się wojowników nie został nawet ranny, choć przejście przez chybliwą konstrukcję, zwłaszcza po zmroku nie było łatwe, tym bardziej, że most nie miał poręczy. Być może natomiast zamontowano odbojnice (belki wzdłuż pokładu) przeciwdziałające zsuwaniu się wozów. O bezpieczeństwo zadbał król nakazując po obu stronach wejścia na most ustawić kobylenice, czyli pnie drzewne z wystającymi fragmentami konarów i gałęzi, nie pozwalające na marsz w niewłaściwą stronę. Porządku przy nich strzegli wybrani rycerze. Oddziały przepływały się w określonej wcześniej kolejności. „Na drugim brzegu byli zbrojni, którzy przejmowali każdą chorągiew, która zeszła z przeprawy.” Po krzyżackiej stronie połączyły się z siłami litewskimi i po krótkim odpoczynku ruszyły na Grunwald, most zaś, na rozkaz Jagiełły, rozebrano i przeciągnięto Wisłą do Płocka. Ponownie złożono go we wrześniu 1410 roku pod Przepustem koło Ciechocinka, aby mogły po nim do Polski powrócić okryte chwałą zwycięstwa grunwaldzkiego królewskie chorągwie.



Replika przyczółka mostowego z 1410 roku ustawiona w roku 2010

Wspomnijmy jeszcze jednego Jagiellona, który miał silne związki ze Śląskiem, choć mniejsze z samym Wrocławiem. To wspomniany wyżej wnuk Jagiełły – Zygmunt. Od 1499 roku przebywał on na Śląsku, głównie w Głogowie, a od 1504 roku był namiestnikiem Śląska oraz Łużyc z ramienia swojego brata – króla Czech i Węgier – Władysława Jagiellończyka. *„Zygmunt okazał się sprawnym administratorem, sprawiedliwym sędzią, pogromcą wichrzycieli i buntowników.”* Poddani wychwalali zwłaszcza powrót bezpieczeństwa na drogach pod jego panowaniem: *„Tobie winien kupiec, że próżen trwogi, może swobodnie z bogatym towarem spocząć (...) Niewzględny na żadną zachość, ani potęgę, wzięłeś zemstę ze wszystkich potworów krwi naszej niesytych. Pan i sługa dzieliwszy ze sobą zbrodnie, za Twoim wyrokiem na jednym haku karę dzielą.”*

Powyższe informacje dają więc asumpt do stwierdzenia, że ochrzczenie wrocławskich mostów Jagiellońskimi może być historycznie uzasadnione. Wróćmy zatem do dziejów ich budowy. Przed wojną otoczenie przepraw uzupełnione było obiektem rekreacyjnym:



Kapielisko „Poseidon” . Powyżej Kanał Żeglugowy

Po wojnie kąpielisko zlikwidowano, a nabrzeże Kanału Żeglugowego swoją obecnością wzbogaciły barki, które służyły młodzieży z Technikum Żeglugi Śródlądowej jako statki szkolne. Początkowo szkoła korzystała z jednostek pływających pozostawionych przez Niemców. Na zdjęciu poniżej pierwszy z widocznych „eksponatów” o nazwie własnej „Westerplatte” zbudowany został w przez Niemców 1938 roku jako barka towarowa pozbawiona własnego napędu. Jej długość wynosiła 34 metry, szerokość, metrów prawie 4. Po wojnie wbudowywano w nią jednośrubowy silnik spalinowy. Od 1959 do 1976 służyła TŻŚ jak statek szkolny. Zacumowana za nią „Młoda Gwardia” (ewidentne nawiązanie do tytułu powieści znanego nam już radzieckiego pisarza Fadiejewa) powstała w 1962 roku we wrocławskiej Remontowej Stoczni Rzecznej. Nie pływała po morzach i oceanach świata, a po Odrze i Wiśle, po czym przekazano ją technikum. W pomieszczeniach mieszkalnych mogła pomieścić 32 uczniów. Dysponowała także zapleczem kuchенно-sanitarnym.



„Westerplatte” z bliższej perspektywy

Statek „Westerplatte” ześlomowany został w roku 1976, a jego miejsce zajął nowszy imiennik, „Westerplatte II” (przebudowany pchacz typu „Bizon”), zbudowany w 1975. Był znacznie dłuższy od swojego poprzednika, bo mierzył 92 metry, a szeroki był na 9 metrów. Kontener dydaktyczno-hotelowy na pokładzie mógł pomieścić 40 uczniów. Na wyposażeniu statku znajdowała się również sala wykładowa, kuchnia ze stołówką, sanitariaty, a także kabiny nawigacyjne z radarem, oraz hydrofor:



Pływająca szkoła i dom wycieczkowy „Westerplatte II”

W czasie wakacji przycumowany statek zamieniał się w dom wycieczkowy dla przybywających do Wrocławia turystów. Chyba w mało którym polskim mieście, zwłaszcza w głębi lądu, przybysze mogli liczyć na taką atrakcję. Mało znanym skutkiem ubocznym przekopania kanałów było powstanie „Kilimandżaro”, wzgórza o wysokości 134 m. n.p.m. w parku przy ul. Chopina. Na budowę wzgórza wykorzystano muł i żwir wykopywany z terenu budowy

kanalów. Sztuczne wzniesienie pokryto półmetrową warstwą ziemi i pozwolono działać przyrodzie, którą wspomogiono sadzonkami, przez co obecnie jest mocno zarośnięte drzewami liściastymi i krzewami. Do dzisiaj jest miejscem spacerów, przejażdżek rowerowych, a nawet zawodów motocrossowych. Zimą pełni funkcję zjeżdżalni, po której mkną sanki.



Wrocławskie Kilimandżaro

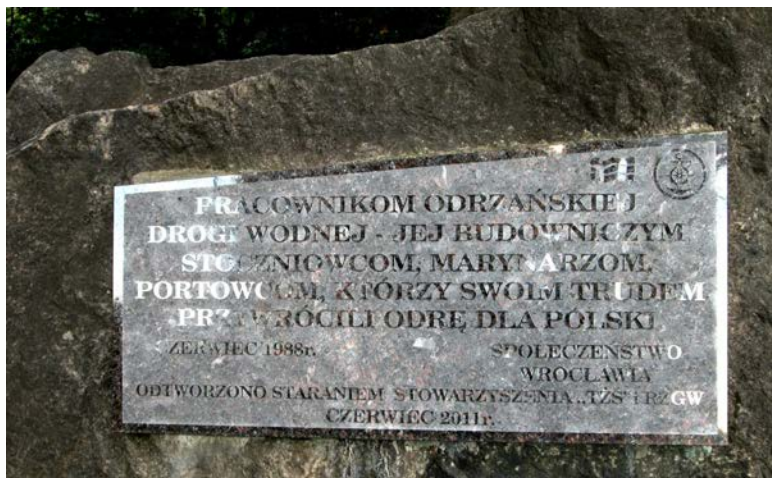
W czasie II wojny światowej Niemcy przygotowując się do obrony Festung Breslau, wbudowali we wzgórze schron bojowy, który jednak nie został wykorzystany, ponieważ Rosjanie nie atakowali tych terenów zatrzymując się na linii Widawy. Główne uderzenie na miasto skierowali od południa, czyli od dzielnicy Krzyki.



Dzisiejszy stan umocnień na Kilimandżaro

Co nie znaczy, że nie atakowane przez Rosjan tereny pozostały nietknięte. „Z zarejestrowanych w 1943 roku ponad 2 900 barek i ponad 670 holowników w maju 1946 udało się wprowadzić do eksploatacji 28 barek bez napędu

*i 9 holowników. Resztę hitlerowcy ewakuowali lub zatopili. Szlak wodny prze-
gradzały konstrukcje 45 zniszczonych mostów i 933 zatopione jednostki.
Pierwszy pociąg holowniczy składający się z holownika „Mickiewicz” i trzech
berek wyruszył z Koźła do Szczecina dopiero w maju 1946 roku i do celu
dotarł po 66 dniach żeglugi! Dzisiaj [rok 1980] trasę Gliwice – Świnoujście
pociąg taki pokonuje w 6-7 dni.” Pracowników żeglugi rzecznej czekała więc
katorżnicza praca, której podołali. Skromny pomnik ustawiony kilkadziesiąt lat
po wojnie niedaleko północnego krańca Mostów Jagiellońskich jest jak naj-
bardziej zasłużonym hołdem oddanym pionierom czasu odbudowy:*



Pomimo trudności, w 1946 roku powstała w maju 1946 roku Polska Żegluga na Odrze przewiozła na świeżo wyremontowanych jednostkach 30 tys. ładunków, rok później już prawie 100 000 ton. Zahamowanie transportu rzecznego nastąpiło w latach 50-tych, co było związane z rozwojem transportu kolejowego. „W wykazie statków na Odrze, jaki ukazał się w polskim anonsie prasowym wynika, że w chwili obecnej [rok 1952] cała odrzańska flota składa się z 73 holowników, 237 barek holowanych i 6 statków pasażerskich co świad-



„Warmijka” podczas śluzowania

czy o tym, że liczba ta jest niewielka z porównaniu do zapotrzebowania na dostępny tonaż, ponieważ Odra przed wojną była jedną z najbardziej ruchliwych dróg wodnych Europy. Przeładunki w kozielskim porcie spadły z 10,4 mln ton w 1938 roku do około 1,5 mln ton w roku 1952.”

Jednak już w następnym dziesięcioleciu kolej odczuła boleśnie przerzucenie na jej barki niemal całości transportu węgla, rud metali, kruszywa budowlanego, czy nawozów sztucznych. Powrócono więc do transportu śródlądowego zasilając go nowymi konstrukcjami, takimi jak barki motorowe B-500 zwanych powszechnie „warmijkami”, choć produkowane we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej:

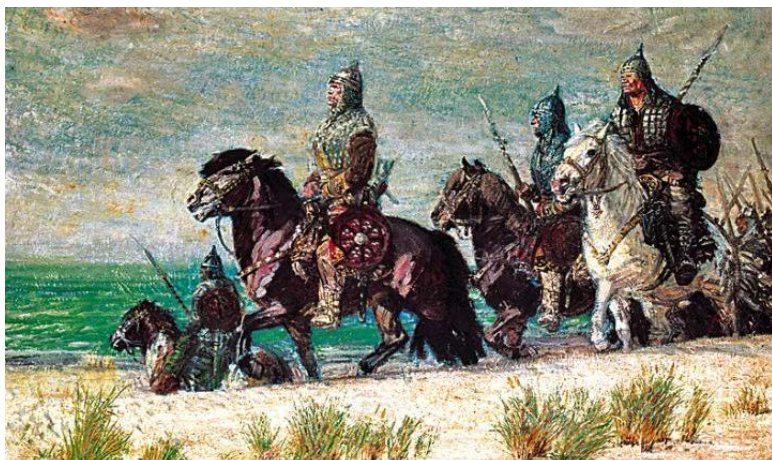
Do 1960 roku wyprodukowano 28 takich jednostek o wyporności 500 ton każda, a w kolejnych latach planowano budowę następnych 160! Od 1962 roku rozpoczęła się już era zestawów pchanych.



„Syrenki” w śluzie Zacisze na zestawie pchany

Ostatnim mostem ze Śródmieścia na Psie Pole jest Most Krzywoustego przerzucony nad doliną rzeki Widawy. O jego patronie pisałem obszernie w artykule dotyczącym bitwy na Psim Polu, nie będę więc powtarzał zawartych tam informacji. Przypomnę jedynie, że po nieudanym najeździe niemieckiego sąsiada Krzywousty wiele czasu poświęcił przyłączeniu do Polski Pomorza Gdańskiego (co nastąpiło w 1116 roku) oraz Szczecińskiego – wtedy jego wojowie dotarli aż na wyspę Rugię (co miało miejsce w roku 1123). To z tamtych czasów pochodzi pieśń Galla Anonima zapisana w jego „Kronice” po łacinie, a tak pięknie zaśpiewana po polsku przez Czesława Niemena:

*„Naszym przodkom wystarczały ryby słone i cuchnące,
My po świeże przychodzimy, w oceanie pluskające!
Ojcom naszym wystarczało, jeśli grodów dobywali,
A nas burza nie odstrasza ni szum groźny morskiej fali.
Nasi ojce na jelenie urządzali polowanie,
A my skarby i potwory łowim, skryte w oceanie!”*



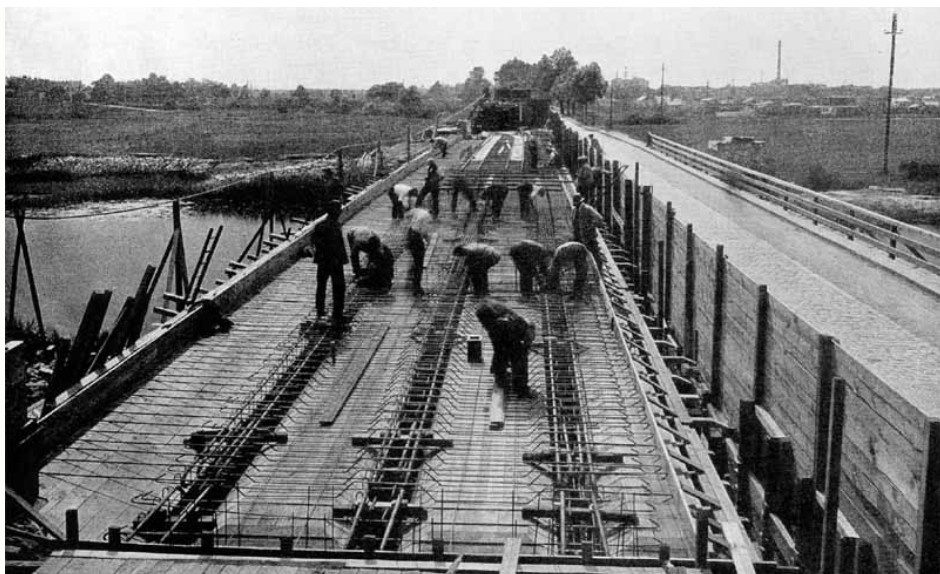
Krzywousty i jego wojowie nad Bałtykiem

Związki księcia Bolesława z morzem są więc oczywiste, podobnie, jak z Wrocławiem, z którym na zawsze połączyła go legenda bitwy na Psim Polu uhonorowana ulicą i przeprawą przez Widawę. I tak oto mamy kolejny element wspólny Wrocławia i Bałtyku – osobę Krzywoustego. Obecne mosty ochrzczone jego imieniem pochodzą z lat 1953 i 1978. Ten młodszy został zbudowany wraz z drugą nitką drogi krajowej nr 98. Oba łączą Kowale (i kolejne dzielnice Wrocławia) z Psim Polem. *Most północny, to most o długości całkowitej 61,9 m i szerokości całkowitej 14,1 m, w tym 10,1 m to jezdnia oraz chodnik o szerokości 2 m. Nawierzchnia jezdni wykonana została z asfaltobetonu, a chodnika jako bitumiczna. Konstrukcja mostu to trzy przęsła, których elementami nośnymi są dźwigary w postaci sześciu belek żelbetonowych typu Gerbera. Most południowy również ma długość 61,9 m, jego szerokość to 11,5 m, chodnik także szerokości 2 m.*



Mosty Krzywoustego w latach 70-tych XX wieku

Długość mostów przewyższa, i to znacznie, szerokość koryta Widawy, która poza okresem wezbrań nie przekracza kilku metrów. Właśnie szeroko rozłożone tereny wokół rzeczki zalewowe wymusiły konieczność zbudowania przepraw uwzględniających powstawanie czasowych rozlewisk i powodzi. Obecnie dolina Widawy z wałami wybudowanymi po powodzi z 1997 roku pełni funkcje bajpasa Odry, który ma odciążyć główny nurt w razie, gdyby woda w nim przekroczyła głębokość 658 centymetrów. Latem 2024 roku nie zaistniała taka potrzeba, choć było blisko – poziom wody w Odrze osiągnął 644 centymetry. Dzisiejsze obiekty nie są pierwszymi, które zbudowano w tym miejscu. Most z 1953 roku zastąpił starszą konstrukcję powstałą na początku lat 30-tych XX wieku, po włączeniu Psiego Pola do Wrocławia. Celem przedsięwzięcia było ułatwienie komunikacji nowej, dzielnicy z resztą miasta:



Budowa Annabergbrücke w roku 1932

W niemieckich czasach nosił imię świętej Anny. Nie chodziło jednak o matkę Maryi, czyli babkę Jezusa. Budowniczowie mostu uczcili tym imieniem największą bitwę III Powstania Śląskiego: bitwę o Górę Św. Anny (właściwa nazwa: Góra Chełm), którą stoczoną w dniach 21 – 26 maja 1921 roku pomiędzy powstańcami a oddziałami niemieckiego Selbstschutzu i Freikorpsu. Była jednym z istotniejszych epizodów III Powstania Śląskiego. Rozpoczęło się ono z 2 na 3 maja 1921 roku w efekcie niekorzystnego dla Polski plebiscytu przeprowadzonego w marcu tego roku i podziału zagłębia w ten sposób, że Polsce przypadła 1/3 spornego terytorium i to głównie rolnicza. Do powstania przystąpiło około 40 000 słabo uzbrojonych powstańców z amunicją na 3 dni wymiany ognia. Boje były niezwykle zaciekle. W celu przełamania polskich pozycji strona niemiecka używała artylerii, często również dochodziło do walk wręcz.



Walki wokolicach Góry św. Anny

Tak opisywał starcia z 23 maja 1921 roku ich polski uczestnik: „*Ataki i kontrataki prowadzono systematycznie. Raz atakowali Niemcy, raz Polacy. Oszek [jeden z Polaków]] [...] na głównym skrzyżowaniu dróg siał ogniem z samochodu pancernego.[...] Nerwy powstańców nie wytrzymały dłużej napięcia. Sytuacja stawała się tragiczna. Ludzie, wyczerpani walką i bezsennością, upadali ze znużenia, zasypiając momentalnie, mimo rozgwaru walki. Wyczerpane oddziały powstańcze musiały się w końcu wycofać z Lichyni, którą Niemcy zdobyli w czwartym dopiero ataku, nie na długo zresztą.*” Starcia o wzgórze zakończyły się 25 maja 1921 r. zawieszeniem broni zaproponowanym przez Niemców. Ten epizod upamiętnił obraz, którego replikę widziałem codziennie



Propozycja zakończenia walk o Górę św. Anny

przez dwa lata wykonywania obowiązków młodszego bibliotekarza w Gabinetcie Śląsko-Łużyckim. Była to moja pierwsza praca podjęta po ukończeniu studiów w 1988 roku. Gabinet mieścił się wówczas w kompleksie poklasztornym przy ul. Piaskowej. W czasie II wojny światowej znajdowała się tam ostatnia siedziba dowództwa obrony Festung Breslau. I tak oto obraz z młodzieńczych wspomnień powrócił, aby przypomnieć jeden z epizodów III Powstania Śląskiego.

Walki na Górnym Śląsku przerwano 5 czerwca 1921 roku, bowiem głos zabrali zachodni dyplomaci, a z ich zdaniem Niemcy musieli się liczyć, aczkolwiek czynili to niechętnie. Dokonano ponownego podziału Górnego Śląska, tym razem z korzyścią dla strony polskiej, bo chociaż otrzymała ona tylko 1/3 spornego terytorium, to znajdowało się na nim około 80% górnośląskiego przemysłu. Bitwa o Górę św. Anny była jednym z argumentów decydujących o takim, a nie innym podziale Zagłębia.

Wprawdzie w czasach PRL ten epizod powstania przedstawiano jako polskie zwycięstwo, to jednak walki zakończyły się *„taktycznym niepowodzeniem strony polskiej”*. Ponadto teren zmagania został przyznany stronie niemieckiej:



Napis na moście św. Anny upamiętniający polsko-niemieckie zmagania w 1921 roku

Władze Breslau uczciły pamięć 50 zabitych w walkach przez Polaków fraiksopslerów pompatycznym napisem na balustradzie mostu: *„Poległym oraz bojownikom z 1921 roku, którzy jak latarnia wskazywali drogę ku odnowie niemieckiego narodu.”*

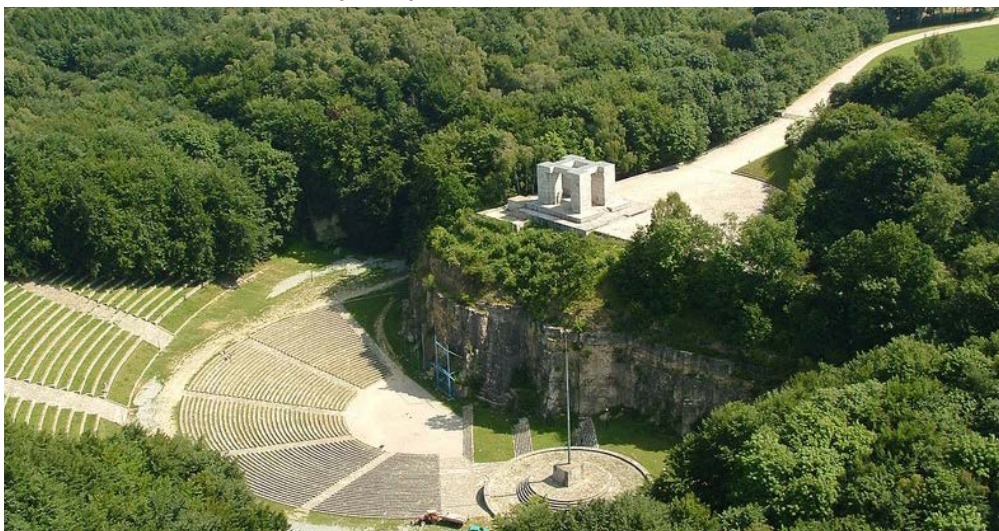
W miejscu bitwy natomiast wzniesiono monumentalny amfiteatr zwieńczony kopułą rotundy wzorowanej na zamku Fryderyka II Castel del Monte. Współczesnym [to miejsce] bardziej kojarzyło się z wieżyczką czołgu.



Niemiecka wersja pomnika

Do Polski Góra św. Anny powróciła po II wojnie światowej. Miejsce rotundy zajął nowoczesny w formie pomnik zaprojektowany przez wielkiego polskiego rzeźbiarza, Xawerego Dunikowskiego. Wielkiego, ale niełatwego we współpracy. *„Postępy prac spowalniał też trudny charakter Dunikowskiego. Prowadził on ciągłe wojny z robotnikami, często miał pretensję do władz, w pewnym momencie żądał, aby przysłano mu robotników z Włoch. Wielokrotnie upominał się również o podwyżkę honorarium.”*

Na czterech 11 metrowych pylonach z bazaltu umieszczono wszelkie moż-

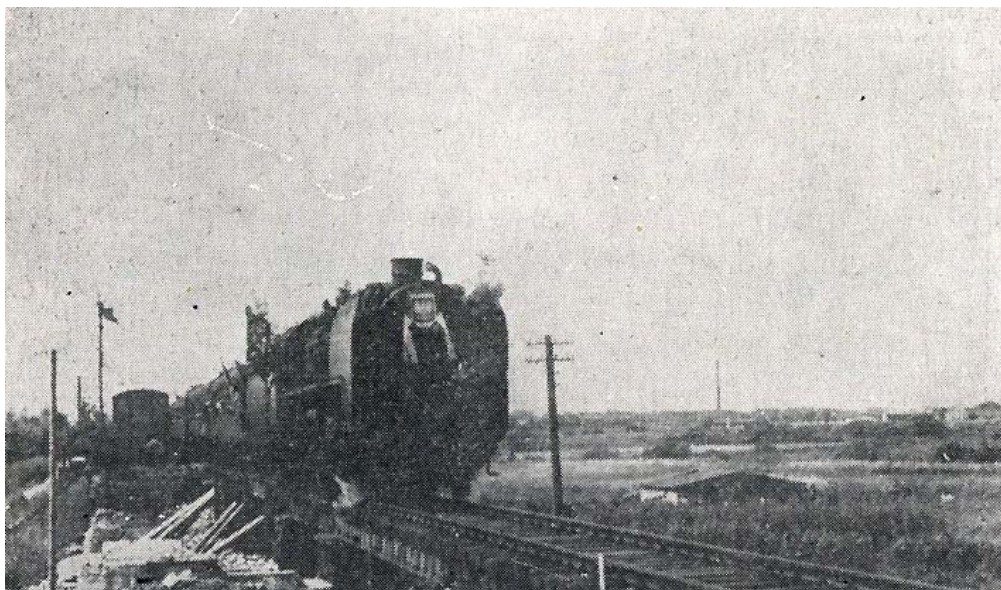


Polski Pomnik Czynu Powstańczego

liwe starcia zbrojne, mające dokumentować łączność Górnego Śląska z Polską na przestrzeni dziejów od obrony Niemczy w 1017 roku poczynając. Uroczyste otwarcie monumentu nastąpiło 19 czerwca 1955 roku.

Czas wracać do Wrocławia. Równolegle do Mostu Krzywoustego przez dolinę Widawy przebiega most kolejowy. Dwutorowa konstrukcja powstała pod koniec XIX wieku jako część linii Wrocław-Oleśnica. Podczas II wojny została zniszczona, stąd, o czym wspominałem w poprzednich odcinkach, zaraz po zakończeniu walk pociągi od strony Oleśnicy kończyły swój bieg na stacji Wrocław Psie-Pole. Linię odbudowano częściowo już latem 1945 roku przywracając ruch pociągów na jednym z dwóch torów.

W czasie powodzi z 1997 roku most funkcjonował normalnie, choć cała okolica wraz z jedną nitką drogi wiodącej z centrum i wjazdem na Psie Pole ulicą Krzywoustego, była zalana.



Otwarcie mostu 19 lipca 1945 roku

Z dramatycznych wydarzeń związanych z Powodzią Tysiąclecia wyciągnięto wnioski. W 2023 roku oddano do użytku potężny zbiornik retencyjny w Raciborzu. W 2024 przyjmując nadmiar wody przyczynił się do płaszczenia fali powodziowej ratując przed zalaniem Opole, Wrocław oraz inne nadodrzańskie miasta. W 2020 roku w czterech nadwidawskich gminach: Czernica i Długołęka, Wisznia Mała oraz Wrocław (w tym Psie Pole) na długości 11 kilometrów rozpoczęto budowę nowych wałów zabezpieczających okolice od powodzi i podtopień przez lata często nawiedzających te okolice, także po 1997 roku, mianowicie w latach: 2010, 2013, 2016 i 2020 roku. Kolejnym celem było uczynienie z Widawy swego rodzaju kanału przeciwpowodziowego dla Wrocławia, do którego wpuszczać się będzie nadmiar wody płynącej głównym korytem Odry. Do tej roli przygotowano się solidnie: w niektórych miejscach

różnica poziomu między szczytem wałów, a lustrem rzeki wynosi 9 metrów! Jednak jesienią 2024 roku Widawa nie musiała spełniać swojej przeciwpowodziowej roli. I oby nigdy nie musiała.



Rozlana Widawa w okolicach Wrocławia

I tak oto, suchą stopą, pomimo wielu trudności i powodzi, jakie napotkaliśmy po drodze, dotarliśmy do rogatek Psiego Pola. Wodny temat nie został wyczerpany, ale też trudno byłoby to uczynić w jednym artykule. Jest zaś tak fascynujący, że zapewne w przyszłości do niego powrócę. Do zobaczenia w kolejnym odcinku opowieści o Wrocławiu i Psim Polu!

Bibliografia:

<http://celtyckapolska.pl/o-projekcie/celtowie-w-europie/>
<https://literatura.wywrota.pl/wiersz-klasyka/44078-poezja-sredniowieczna-piesn-wojow-boleslawy-krzywoustego.html>
file:///C:/Users/User/Downloads/Klio_60_2021_DRUK_13.12.2021-141-172.pdf
<https://www.nestorzy-nurtu.pl/rybicki-jozef.pdf>
file:///C:/Users/User/Downloads/KirschkeK_PowojennaOdbudowa.pdf
https://rcin.org.pl/Content/64922/WA303_84245_B155-Polska-T-15-2017_Jackowska.pdf
<https://visitwroclaw.eu/historia-wroclawskiego-wezla-wodnego>
<https://www.wroclaw.pl/dla-mieszkanca/wyremontowali-zabytkowy-jaz-psie-pole>
<https://sites.google.com/site/odraczasimiejsce/odra-po-1945>
<https://www.wroclaw.pl/komunikacja/budowle-hydroprotekcyjne-wroclawskiego-wezla-wodnego>
<https://businessinsider.com.pl/finanse/handel/transport-rzeczny-byl-niegdyś-w-polsce-potega-dzis-jego-znaczenie-ciagle-maleje/b3698fe>
https://www.wroclaw.pl/files/Turystyka/_originals/Budowle_hydroprotekcyjne_WWW.pdf
https://pl.wikipedia.org/wiki/Pierwsza_kanalizacja_Odry_we_Wroc%C5%82awiu
https://pl.wikipedia.org/wiki/Druga_kanalizacja_Odry_we_Wroc%C5%82awiu

<https://www.wroclaw.pl/dla-mieszkanca/barokowy-neptun-z-nowego-targu-przetrwal-wojne>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/254/tabor-odrzanski-w-xx-wieku>
<http://www.statekdomem.fomt.pl/index.php/11-statki/40-barki-beznapedowe>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/537/opowiesc-starego-szypra-czyli-krotka-historia-odrzanskiej-zeglugi-cz-i>
https://www.zegluga-rzeczna.pl/infusions/forum/viewthread.php?thread_id=1696&sort_post=oldest
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/496/zeglugowy-brzeg-sprzed-lat>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/494/uderz-w-dzwon-i-temat-gotowy>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/473/wroclaw-miastem-portowym-i-waznym-osrodkiem-zeglugi-srodladowej>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/426/110-lecie-wroclawskiego-portu-miejskiego-ii>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/376/niemieckie-plany-dotyczace-odry>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/290/srodmiejski-wezel-wodny-wroclawia>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/254/tabor-odrzanski-w-xx-wieku>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/253/dzialalnosc-spoleczna-na-rzecz-odry-w-latach-1945-–1949>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/236/armia-radziecka-na-odrze>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/234/odra-w-okresie-planu-szescioletniego>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/180/z-dziejow-zeglugi-srodladowej-w-polsce>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/123/slownik-marynarzy-rzecznych>
<https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/95/flota-rzeczna-przez-stulecia>
https://pl.wikipedia.org/wiki/Most_%C5%82y%C5%BCwowy_pod_Czerw%C5%84skiem
<https://czerwinsk.salezjanie.pl/przeprawa-krola-jagielly>
<https://www.fakt.pl/polityka/wladyslaw-jagiello-gora-nad-mariuszem-blaszczakiem/knt61wt>
<https://archeowiesci.wordpress.com/2010/07/11/most-jagielly/>
<https://www.polskieradio.pl/39/156/Artykul/2335013,Tajna-bron-Jagielly-Bez-mostu-pontonowego-nie-byloby-bitwy-pod-Grunwaldem>
<https://hellenopolonica.blogspot.com/2014/03/klaudiusz-ptolemeusz.html>
<https://allora-bt.pl/starozytny-bursztynowy-szlak/>
<https://fomt.pl/muzeum/index.htm>
 Zygmunt Antkowiak, Wrocław od A do Z, Wyd. Ossolineum, Wrocław 1997,
 Krzysztof Baczkowski, Wielka Historia Polski, tom 3: Dzieje Polski późnośredniowiecznej (1370 – 1506) w: Wielka Historia Polski, Wyd. Fogra, Kraków 1999,
 Bogdan Daleszak, Bedeker wrocławski, Wyd. Ossolineum, Wrocław 1990,
 Norman Davies, Roger Moorhouse, Mikrokosmos. Portret miasta środkowo europejskiego, Wyd. Znak, Ossolineum, Kraków 2002.
 Encyklopedia Wrocławia, Redakcja Naukowa Jan Harasimowicz, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2000,
 Kronika powstań polskich 1794 – 1944, Opracowanie pod kierunkiem Mariana B. Michalika, Wyd. Kronika, Warszawa 1994,
 Władysław Konopczyński, Dzieje Polski nowożytnej, Wyd. Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 2003,
 Karol Maleczyński, Marian Morelowski, Anna Ptaszycka, Wrocław, rozwój urbanistyczny, Wyd. Budownictwo i Architektura, Warszawa 1956,
 Stefan M. Kuczyński, Wielka wojna z Zakonem Krzyżackim w latach 1409 – 1411, Wyd. MON, Warszawa 1960,
 Maciej Łągiewski, Mosty Wrocławia, Wyd. Ossolineum, Wrocław 1989,
 Andrzej Sapkowski, Narrenturm, Wyd. Supernowa, Warszawa 2002,
 Alfred Sokołowski, Dzieje Polski ilustrowane, tom II, Wiedeń 1904, (reprint) Wyd. Kurpisz, Poznań 2001.

Wystawa Militariów

Od 18. września do 3. października 2024r. w każdą środę w godzinach od 10.00 do 18.00 można było w Izbie Historii i Tradycji obejrzeć wystawę przygotowaną przez Konrada Marciniaka z klasy 2 AT, a dotyczącą jego jednej z pasji, a mianowicie – MILITARIÓW.



Na wystawie znalazły się m.in., Wz.93 Pantera – kamuflaż opracowany przez jednego z oficerów JW GROM czy brytyjski mundur Desert DPM/ Pustynny DPM, używany przez wojska brytyjskie.





Zachęcamy młodzież do prezentacji w Izbie Historii... własnych zainteresowań, pasji itp.

Zajęcia w Izbie Historii i Tradycji

Już od kilku lat w Izbie Historii i Tradycji odbywają się spotkania z uczniami klas pierwszych, podczas których młodzież ma możliwość zapoznania się z tradycją szkoły, jej historią oraz z ludźmi związanymi ze szkołą jak i samym Stowarzyszeniem.



**90 lat – to żaden czas w przypadku absolwenta,
nauczyciela, członka Zarządu Stowarzyszenia,
wiecznie młodego Mariana Skąpskiego.**



28 września skończył 90 lat i jest ciągle aktywny w Stowarzyszeniu. W październiku świętowaliśmy jego urodziny a Marian z uśmiechem gasił świece na torcie.

Urodził się w Kępnie, a od 1949 roku mieszka we Wrocławiu. Jest jednym z pierwszych absolwentów Gimnazjum Przemysłowego i TBS w LZN oraz Politechniki Wrocławskiej.

W latach 1956 – 1991 i na emeryturze, pracował w Kombinacie PZL „Hydrał”, a w 1972 – 1992 był w LZN nauczycielem przedmiotów zawodowych. Od 2018 r. jest aktywnym członkiem Stowarzyszenia. Zawsze ciekawy świata, jest kopalnią wiedzy o Wrocławiu, szkole i ludziach, a ciekawostki są jego pasją. Dobro szkoły i jej rozwój są dla niego zawsze na pierwszym miejscu.

Życzymy mu 100 lat i więcej!!!



Podziękowanie

**Szanowni Absolwenci, Członkowie Stowarzyszenia,
Sympatycy i Przyjaciele**

Serdecznie dziękujemy wszystkim ofiarodawcom, którzy przekazali nam 1,5% podatku za rok 2023 i inne wpłaty na działalność statutową i Izbę Historii i Tradycji.

Środki te wykorzystujemy głównie na wydawanie biuletynów, doposażanie Izby Historii ..., organizowanie uroczystości, spotkań, opracowywanie materiałów.

Dziękujemy również tym członkom, którzy systematycznie opłacają składki, pozostałych prosimy o ich uregulowanie. Równocześnie informujemy, że wszyscy członkowie Zarządu pracują społecznie.

Konto Stowarzyszenia: 32 1029 5226 0000 6702 0230 3782

Z dopiskiem „składka członkowska”, „wpłata na działalność statutową Stowarzyszenia” lub „wpłata na Izbę Historii ...”

Wpłaty można również dokonać w siedzibie Stowarzyszenia w każdą środę w godz. 10.00-18.00, wtorek i czwartek w godz. 16.00-18.00.

Zapraszamy!



Pro Memoria



Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość, że w dniu 3. sierpnia br. zmarł **Alojzy Zamiar**, wieloletni nauczyciel w Lotniczych Zakładach Naukowych. Urodził się 1 stycznia 1935 roku w Węgrowcu k. Poznania. Po ukończeniu szkoły podstawowej w rodzinnej miejscowości i Technikum Łączności w Poznaniu (1951), rozpoczął pracę w PZŁ w Zgorzelcu, a po ukończeniu służby wojskowej, od 1957 roku w Urzędzie Telekomunikacji we Wrocławiu. W latach 1962-66 studiował w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Bydgoszczy na Wydziale Elektrotechniki i Komunikacji, uzyskując tytuł mgr inż. elektronika.

W 1967 roku rozpoczął pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w WSK we Wrocławiu na wydziale konstrukcyjnym jako starszy konstruktor i specjalista od spraw automatyki elektrohydraulicznej.

Obsługiwał również komputer Odra, produkowany przez ELWRO. W 1969 na Wydz. Elektroniki Politechniki Wro-

clawskiej ukończył Studia Podyplomowe zakresie projektowania wspomaganego komputerowo. W latach 1970-1991 pracował w technikum i liceum zawodowym w LZN jako wychowawca i nauczyciel (dochodzący), ucząc elektrotechniki.

Był ceniony jako kolega i nauczyciel za wiedzę, sumienność i rzetelność. Zawsze spokojny, opanowany, serdeczny i wyrozumiały, troszczył się o powierzonych mu wychowanków, interesując się również ich osobistymi problemami.



Z smutkiem przyjęliśmy wiadomość, że w dniu 29 września br. zmarł w wieku 90 lat **Zbigniew Piszczalka**, Absolwent Gimnazjum Przemysłowego Państwowych Zakładów Lotniczych i Technikum Budowy Silników o specjalności „budowa silników lotniczych”, które ukończył w 1953 roku. Następnie podjął pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w biurze konstrukcyjnym jako konstruktor ds. lotniczych, następnie w dziale kontroli technicznej i wojskowej.

Po przejściu na emeryturę prowadził indywidualną działalność gospodarczą. Szkoła i lata w niej spędzone zawsze były mu bliskie. Uczestniczył w jubileuszowych zjazdach Absolwentów, a także w comiesięcznych spotkaniach klasowych we Wrocławiu. Zapewne opowieści o szkole spowodowały, że synowie Jacek i Krzysztof są również jej Absolwentami. Od 2008 roku był członkiem Stowarzyszenia, Nauczycieli i Sympatyków LZN. Zawsze aktywny na spotkaniach, z wielką atencją wspominał czasy szkoły, gotowy do pomocy.

Z okazji Zjazdu Absolwentów „Seniorów” Technikum Budowy Silników z lat 1949-1959 współfi-

nansował wydanie książki z „Najstarszych kart historii Szkoły”, a do Izby Historii i Tradycji LZN przekazał historyczną, z pierwszej Bursy – szafę.

Pogrzeb odbył się 2. października 2024 r. na Cmentarzu Parafialnym w Długołęce.



Ze smutkiem przyjęliśmy wiadomość, że w dniu 29 września br. zmarł **Leon Rzepecki** – członek Stowarzyszenia Absolwentów ..., Absolwent Gimnazjum Przemysłowego PZL i Technikum Budowy Silników (LZN), które ukończył w 1953 roku uzyskując dyplom technika mechanika o specjalności budowa silników lotniczych. W latach 1953 - 1958 pracował jako wychowawca internatu i pracownik inżynieringowo-techniczny w biurze warsztatów szkolnych.

Studia ukończył na Politechnice Wrocławskiej w 1960 roku o specjalności obróbka skrawaniem. Od 1958 roku pracował w WSK w kontroli technicznej a od 1963 roku jako z-ca dyrektora – główny inżynier w Zakładach Elektrotechniki Motoryzacyjnej w Dusznikach – Zdroju. W latach 1972-1974 był dyrektorem w Fabryce Przekładni Samochodowych, w Tczewie a od 1975 r. w Jelczu jako główny specjalista ds. eksportu i dyrektor produkcji. W latach 1986 -1991 przebywał jako przedstawiciel Jelcza w Chińskiej Republice Ludowej nadzorując

eksport autobusów i samochodów ciężarowych Jelcz. W 1999 roku przeszedł na emeryturę z firmy WAMARO. Zawsze serdecznie wspominał czasy pobytu jak mawiał w „Naszej Szkole”, gdzie byliśmy „jak jedna rodzina”. Wiele lat organizował spotkania klasowe i do Izby Historii i Tradycji LZN przekazał albumy i wspomnienia z tych spotkań. W zmarłym tracimy serdecznego kolegę i przyjaciela.

Uroczystości pogrzebowe odbyły się w dniu 8. października br. o godz. 12.30 na Cmentarzu Parafialnym przy ul. Smętnej (Sępólny) we Wrocławiu.



W sobotę 5 października 2024 roku zmarł **Edward Michocki** - długoletni pracownik Urzędu Miejskiego w Mielcu, a także współzałożyciel i pierwszy redaktor naczelny Tygodnika Regionalnego „Korso”.

Jako Absolwent Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu Edek przybył do Mielca na początku lat. 70-tych i został zatrudniony w WSK Mielec jako konstruktor.

W tym czasie udzielał się społecznie, m.in. był członkiem zespołu teatralnego przy Zakładowym Domu Kultury WSK Mielec.

Od 1988 r. pracował w „Głosie Załogi”, a od 1990 r. w „Głosie Mieleckim” jako redaktor.

Był współzałożycielem, pierwszym redaktorem naczelnym i pomysłodawcą nazwy Tygodnika Regionalnego „Korso”. Jako absolwenci Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu ostatni raz spotkaliśmy się w tym gronie 8-go sierpnia 2023 r.

Spieszmy się kochać ludzi, tak szybko odchodzą.

Spotkanie Noworoczne 2025

Tradycją stały się spotkania noworoczne, dlatego na kolejne zapraszamy w dniu **18. stycznia (sobota) 2025 roku** od godz. 18.00 do Sali Bankietowej „Podano” (dawna stołówka LZN).

Zapraszamy członków Stowarzyszenia, Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków szkoły wraz z rodzinami i przyjaciółmi. Mamy nadzieję, że ten szczególny czas spędzimy w miłym nastroju, w sympatycznym towarzystwie, przy dobrej muzyce i zastawionym stole.

Wpłaty w wysokości **250,00 zł od osoby** należy dokonać na konto: **32 1020 5226 0000 6702 0230 3782 z dopiskiem „Spotkanie Noworoczne” do dnia 10. stycznia 2025** lub w siedzibie Stowarzyszenia w każdą środę w godz. 10.00-18.00.

**To dobry czas na zorganizowanie spotkań klasowych.
Zapraszamy**



Zespół redakcyjny: Bożena Kwasińska, Barbara Ostroróg, Joanna Zielińska.

www.stowarzyszenieabsolwentowlzn.pl //

e-mail: stowarzyszenie_lzn@poczta.fm

tel. 71/ 330 70 53 (bezpośredni; dyżury), // LZN - 71/ 798 67 41

KRS 0000265272 // KONTO BANKOWE 32 1020 5226 0000 6702 0230 3782