

*Gdzie strumyk płynie z wolna
Rozsiewa ziola maj,
Stokrotka rosla polna
A nad nią szumiał gaj ...*

*Szumiących lasów, szemrzących strumyków,
piaszczystych i ciepłych plaż,
pachnącej przyrody, śpiewu ptaków,
zdrowia i dobrego odpoczynku
Wam , Rodzinie i Przyjaciołom*

życzy Zarząd



Skrót informacji dotyczących Walnego Zgromadzenia Sprawozdawczo-Wyborczego

Stowarzyszenia Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków LZN

Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Stowarzyszenia odbyło się w dniu **14 czerwca 2025 r.** Wzięło w nim udział 53 członków, co stanowiło 17,97 % na 295.

Ponieważ zebranie odbyło się w II terminie więc było prawomocne. Przebiegało zgodnie z zatwierdzonym porządkiem obrad.

Przewodniczącym zebrania został wybrany Andrzej Prokopowicz, a protokolantem Bożena Kwasińska. Po powołaniu wszystkich Komisji kolejne sprawozdania złożyli:

- prezes Robert Helak – z działalności Zarządu,
 - księgowa Katarzyna Mastalerz – bilans za 2024 rok i finansowe za okres styczeń – maj 2025r .
 - przewodniczący Komisji Rewizyjnej Dariusz Kędziora za okres j/w,
 - przewodniczący Sądu Koleżeńskiego Franciszek Kaśków za okres j/w.
- Wniosek Komisji Rewizyjnej o udzielenie absolutorium Zarządowi został przegłosowany i jednogłośnie udzielono Zarządowi absolutorium. W części dotyczącej wyboru władz, po zgłoszeniu kandydatów, zgodnie ze Statutem, w głosowaniu tajnym wybrano:
- Roberta Helaka – prezesem Stowarzyszenia
 - członków Zarządu, którego skład po ukonstytuowaniu przedstawia się następująco:

- Barbara Ostroróg – wiceprezes,
- Wojciech Przybył – skarbnik,
- Bożena Kwasińska – sekretarz,
- Janusz Granek – członek,
- Teresa Kasztelaniec – członek,
- Andrzej Prokopowicz – członek,
- Marian Skąpski – członek,
- Joanna Zielińska – członek.

- Komisję Rewizyjną w składzie:

- Dariusz Kędziora – przewodniczący,
- Janusz Pławiak – członek,
- Witold Wenzel – członek.

- Sąd Koleżeński w składzie:

- Franciszek Kaśków – przewodniczący,

- Krzysztof Płuska – członek,
- Marek Szatanik – członek.

W dyskusji:

- Barbara Ostroróg w imieniu dyrektora LZN Jolanty Mazurkiewicz-Kaczyńskiej, poinformowała o działalności Branżowego Centrum Umiejętności, które znajduje się w budynku b. warsztatów szkolnych i realizowanych przez nie projektach. Przekazała informacje, że w dniu 2 października 2026 odbędą się uroczystości 80-lecia LZN i 20-lecia Stowarzyszenia. Poprosiła o propozycje programowe. Zwróciła uwagę na zaległości w opłacaniu składek członkowskich.

- Ponadto zaproponowano: zwiększyć aktywność na platformach internetowych, dokumentować wydarzenia imprez i uroczystości Stowarzyszenia. Przeprowadzać wywiady z absolwentami starszych roczników i zamieszczać je w biuletynie Stowarzyszenia.

W ostatniej części zatwierdzono propozycje planu pracy na okres kadencji, w którym uwzględniono dotychczasowe formy pracy Stowarzyszenia takie jak:

- lekcje wychowawcze w Izbie Historii,
- okolicznościowe wystawy,
- uroczystości państwowe i szkolne,
- aktywność środowiskową,
- uroczystości i imprezy organizowane przez Stowarzyszenie.

Pełna dokumentacja do wglądu w siedzibie Stowarzyszenia.



Kwiecień miesiącem pamięci narodowej



To już kolejne spotkanie pod pomnikiem Gross Rosen, w którym uczestniczymy jako Stowarzyszenie.

9. kwietnia 2025 roku o godzinie 12.00 na terenie Wrocławskiego Parku Biznesu, dawniej Kombinat „PZL-Hydral”, zebrali się przedstawiciele różnych grup – dyrektor i przedstawiciele Wrocławskiego Parku Biznesu, dyrektor i przedstawiciele firmy Phoenix Contact, przedstawiciele firmy Collins, byli dyrektorzy „PZL-Hydral”, przedstawiciele związków zawodowych, uczniowie klasy IV Lotniczych Zakładów Naukowych wraz z wychowawczynią Urszulą Miśkiewicz oraz My, licznie przybyli.

„PZL-Hydral” to miejsce już historyczne, jego historia sięga czasów II wojny światowej i od samego początku związane było z przemysłem lotniczym. Ciemną kartą dla tego zakładu był okres II wojny światowej, choć tego już teraz nie widać w nowoczesnych budynkach - to jednak pamiętamy o tych, którzy zostali przymuszeni do niewolniczej pracy na rzecz III Rzeszy, a niektórzy ponieśli śmierć.

Zawsze mówimy, że należy uczyć się historii, a nie ma lepszej nauki niż czynne uczestniczenie w obchodach upamiętniających tamte chwile. Nadmienię, że 14. czerwca jest Narodowym Dniem Pamięci Ofiar

Niemieckich Nazistowskich Obozów Koncentracyjnych i Obozów Zagłady. Uczyć historii można w każdym miejscu, jednak czynny udział w obchodach, spotkaniach ze świadkami historii nie zastąpi żaden podręcznik, ani żaden film.



LUBIĘ WRACAĆ.....

Spotkanie koleżanek i kolegów z klasy V at LZN – lata 1979-1984

Wielu z nas pragnęło, by ten fragment tekstu piosenki Zbigniewa Wodeckiego, „**LUBIĘ WRACAĆ W STRONY, KTÓRE ZNAM, PO WSPOMNIENIA ZOSTAWIONE TAM, BY SIĘ PRZEJRZEĆ W NICH, ODNALEŹĆ W NICH**” się spełnił, bo każdy z naszej klasy tzn. V at, matura rocznik 1984 marzył o tym, aby po 41 latach zobaczyć twarze swych wyjątkowych koleżanek i kolegów.



Fot. 1 – zakończenie roku szkolnego klasa II at - 1981 rok

Było wiele okazji - 50-lecie, 60-lecie, 70-lecie istnienia naszej ALMA MATER czyli Lotniczych Zakładów Naukowych, a także mnóstwo innych rocznic, jednak nie udało nam się do tej pory spotkać w większym gronie uczniów klasy V at. Jak to się mówi...zawsze coś... nie pozwalało na takie spotkanie, ale chęć spotkania i poznania losów koleżanek i kolegów po tylu latach była we mnie silniejsza niż kiedykolwiek.

Zacząłem szukać kontaktów do swoich kolegów i los pomógł mi w tym, bo na moim koncie LinkedIn pojawił się Mariusz TUŁA. Napisałem, więc do niego o możliwość kontaktu. I zadziałało – odpowiedział na moją prośbę 😊.

W czasie dyskusji doszliśmy do wniosku, że jesteśmy zdeterminowani do tego, żeby zorganizować spotkanie klasowe po 41 latach od naszej matury. I zaczęły się poszukiwania kontaktów, namiarów, Mariusz założył grupę na WhatsApp i powoli coraz więcej osób dołączało do nas. Było to wspaniałe uczucie doznawania powolnego powrotu wspomnień sprzed tak wielu lat.

Pozyskiwanie kontaktów nie było wcale takie proste, bo koleżanki i koledzy „rozpierzchli się” dosłownie po całym świecie. Ale udało się nam nawiązać kontakt z dwudziestoma dwoma osobami z naszej klasy.

I w tym momencie zaczęliśmy się dowiadywać jak różnorodne zawody, profesje i pasje mają nasi koleżanki i koledzy. Dwa rodzyńki z naszej klasy maturalnej – Iwona Anioł Szabarkiewicz i Róża Maślanka (w szkole Szkudlarek), stanowiły i nadal stanowią ozdobę naszej męskiej większości. To co jest piękne w naszej historii klasowej to to, że właśnie Róża i Robert Maślankowie chodzili do naszej klasy i już wtedy można było się spodziewać, że zwiążą się ze sobą na całe życie. I tak się stało, są małżeństwem. Jako odzew na Mariusza i moją determinację organizacji spotkania odezwali się (oprócz wspomnianych już Iwony, Róży i Roberta): Rafał Auguścik, Waldek Bielewicz, Jarek Chotia, Zbyszek Dziubina, Zenek Feszczuk, Marek Frosztęga, Mirek Jaworski, Tomek Kalinowski, Jarek Kantor, Maciek Łubocki, Tomek Łeszyk, Janusz Mizera, Darek Nowak, Krzysiek Sereda, Tomek Szarejko, Krzysiek Wirszyc, Jurek Woźniak, Darek Zatorski i Tomek Żaba. Dyskusje na grupie WhatsApp-owej czasami trwały wiele, wiele godzin i poruszałyśmy w ich trakcie przeróżne tematy, ówczesne i teraźniejsze. Finalnie, z różnych powodów, nie uczestniczyli w spotkaniu Marek Frosztęga, Darek Nowak, Krzysiek Sereda i Tomek Szarejko.

Ze względu na to, że jak już wspomniałem, byliśmy rozproszeni po całym świecie (Rafał Auguścik-Austria, Janusz Mizera-Niemcy, Tomek Szarejko-Anglia, Darek Zatorski i Tomek Żaba-USA) nie było łatwo ustalić nam termin spotkania, który zadawałaby wszystkich, również kolegów w kraju, ze względu na ich osobiste plany i chęć realizacji swoich pasji. Jednak po burzliwej dyskusji i koordynacji kalendarzy, ustaliliśmy, że spotkamy się w dniach 13-15 czerwca 2025 roku. Trzeba było ustalić jeszcze miejsce. Po analizie kilku propozycjach, przeglądzie dostępnych atrakcji i na podstawie opinii o tych miejscach, zawierzaliśmy Mariuszowi i jego żonie Kasi i postanowiliśmy spotkać się w przepięknym pensjonacie w Stroniu Śląskim, który nazywa się Villa Elise.

Zaczęło się, więc odliczanie dni do naszego spotkania.

I w końcu nadszedł upragniony 13-ty czerwca 2025 roku, dodam, że to był piątek, przez jednych uważany za szczęśliwy, przez drugih nie. Jak się później okazało dla nas wszystkich był bardzo szczęśliwy. Jadąc na spotkanie do Stronia, udało mi się na chwilę „wskoczyć” do LZN-u, gdzie jak zwykle liczyłem na spotkanie z kimś z naszych

szkolnych lat. Kolejny raz szczęście mi dopisało. Spotkałem Panią Basię Ostroróg, polonistkę i zastępcę dyrektora LZN 😊 .



Fot. 2 - ja przed szkołą



Fot. 3 - na tle An-2 z Basią Ostroróg i Bożeną Kwasińską

Pogoda była przepiękna, idealna na spotkanie. A miejsce przeurocze. Pensjonat, w którym odbyło się spotkanie to naprawdę perła Stronia Śląskiego, którego na szczęście nie dotknęła ubiegłoroczna powódź. Niestety nie ominęła ona samego miasteczka, gdzie do tej pory widać jej skutki. Smutno było na to patrzeć, ale wierzymy, że odbuduje się i będzie przyciągać do siebie wielu gości.

Powoli zjeżdżali się poszczególni uczestnicy spotkania. Powitaniom, połączonym z odrobiną niepewności czy właściwie rozpoznawało się koleżanki i kolegów, z jednoczesnym zachwytem i komplementami,



Fot.4 - Stronie Śląskie – Villa Elise – miejsce spotkania klasowego

nie było końca. Większość z nas, pomimo upływu 40 lat, bez problemu nawzajem się rozpoznawało. Choć figury, kolor włosów czy ich ilość na głowie były zróżnicowane, to jednoznacznie stwierdzaliśmy, że uśmiechy i sposób zachowania pozostały prawie takie same jak 40 lat temu i pozwalały rozpoznać się bez większych problemów. Niektórzy z kolegów zdecydowali się zabrać na spotkanie swoje żony, więc poznanie towarzyszek ich życia było kolejną atrakcją naszego spotkania. I muszę przyznać bez wahania, że wszystkie panie wyglądają świetnie i były prawdziwą ozdobą naszego spotkania. Od razu zaczęły się wspomnienia sprzed ponad 40 lat i tu trzeba to podkreślić, że wszyscy mamy świetną pamięć i potrafiliśmy wrócić ze szczegółami do tamtych momentów w szkole i w internacie. Świetnie się w tym uzupełnialiśmy i każdy mógł dodać coś interesującego do przeżyć tamtych czasów. Mieliśmy chwilę odpoczynku po podróży, ale czas nieubłaganie pędził i nie pozwalał na dłuższe indywidualne spotkania.



Fot. 5,6 - odpoczynek po podróży i pierwsze rozmowy

Kulminacyjnym momentem pierwszego dnia spotkania była biesiada przy grillu. Stoły zastawione dobrym, polskim jedzeniem, różne trunki i zapach dymu dochodzący z paleniska, były świetnym motywatorem do wspólnego biesiadowania, połączonego z indywidualnymi wystąpieniami poszczególnych uczestników spotkania, którzy opowiadali o sobie, swoich wspomnieniach z lat szkolnych, o profesjach które wykonują, o rodzinach i miejscach, w których żyją i sukcesach (o porażkach nie wspominaliśmy), które osiągnęli w swoim życiu. I tak oto dowiedzieliśmy się np., że:

- Iwona to dusza artystyczna, maluje, tworzy kolaże i jest animatorką kultury;

- Rafał to ksiądz i pilot, który miał własny samolot, żeby móc być jak najbliżej „Szefa”;
- Waldek zawsze zapatrzony w prof. Kopijkowskiego, kontynuuje dzieło w dziedzinie fizyki i informatyki jako nauczyciel, bez jego pomocy mielibyśmy problem z sesją poświęconą oglądaniu zdjęć z wykorzystaniem dostępnego sprzętu multimedialnego;
- Jarek Ch. to myśliciel i wspaniały obserwator, który z każdej rozmowy potrafi wydobyć interesującą i pożyteczną puentę; przekazał, że jego największą pasją jest nastoletni wnuczek, z którym uwielbia spędzać czas;
- Zbyszek zbudował własnymi rękami samolot, którym lata, a dodatkowo jego pasją są pszczoły i produkcja miodu;
- Zenek prowadzi własny młyn i piekarnię, wszystko ekologiczne;
- Tomek K. to człowiek złota rączka i podobnie jak „kobieta pracująca” z „Czterdziestolatka”, żadnej pracy się nie boi;
- Jarek K. po tym jak przestał służyć w Wojsku Polskim jako oficer – inżynier osprzętu lotniczego i redaktor Przeglądu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, obraca się obecnie w biznesie nieruchomości;
- Maciek to pasjonat dronów i ekstremalnych wypraw na końce świata;
- Mirek to sportowiec, nauczyciel WF, żeglarz i organizator obozów sportowych dla dzieci;
- Tomek Ł. gra na akordeonie, co było bardzo przydatne i bardzo dobrze spożytkowane w czasie biesiady, z uśmiechem przyklejonym na stałe i ciętym dowcipem;
- Janusz realizuje się zawodowo jako elektronik precyzyjny, a prywatnie zakochany w swoich wnukach i osobiście odniosłem wrażenie, że tęskni za Polską;
- o Róży i Robercie już wspominałem, ale warto jeszcze dodać, że wciąż mieszkają na Psim Polu i najbliżej mają do naszej szkoły;
- Mariusz to z kolei pasjonat kajakarstwa, który pływa w wolnych chwilach prawie po wszystkich dostępnych rzekach oraz miłośnik pieszych wędrówek po górach;
- Krzysiek na pewno świetnie tańczy „Zorbę”, bo zdradził nam, że kilka lat spędził w słonecznej Grecji;
- Jurek jest wynalazcą nowych rozwiązań w zakresie silników spalinyowych, opatentował swoje wynalazki i próbuje zbudować prototyp silnika, którego efektywność będzie wyższa od konwencjonalnych silników spalinowych;

- Darek natomiast jest jednym z głównych projektantów inżynierów silników lotniczych firmy General Electric w USA;
- a Tomek Ż. wraz żoną ratują stare domy, remontują je i przywracają do świetności – też w USA.

Ja też pozwoliłem sobie pochwalić się moim kolegom, że szczęśliwie spędziłem w powietrzu 27 lat jako pilot, latając samolotami naddźwiękowymi w Siłach Powietrznych RP.

Można byłoby pisać o tych sukcesach w nieskończoność, bo indywidualne historie naszych koleżanek i kolegów to nieoceniony skarbiec przeżyć i wspomnień.

Oczywiście nie zabrakło w czasie biesiady wspomnień o naszych wspaniałych nauczycielach, a zarazem mentorach i przewodnikach na dalsze lata naszego życia.

Wspominaliśmy panie Krystynę Donigiewicz (j. polski), Elę Musiał-Felzenowską (wychowawca w klasach 1-3 i j. rosyjski), Zosię Bronicką (j. rosyjski), Krystynę Huk (chemia) i panów Wiktora Kopijkowskiego (wychowawca w klasach 4-5 i fizyka), Juliana Staniszewskiego (entuzjastę systemu ocen +/-, unikalnego w polskim systemie edukacyjnym – nauczyciela rysunku technicznego), Wiktora Sulimę (matematyka), Alojzego Świąłka (dyrektora i nauczyciela technologii metali), Tadeusza Rzepę (WF), Krzysztofa Korcika (przedmioty lotnicze), Wiktora Chudzika (osprzęt lotniczy i urządzenia pokładowe), Zbigniewa Bocheńskiego (przedmioty lotnicze) i wielu innych, łącznie z wychowawcami w internacie, panami Trześniowskim i Kaczyńskim. Wspominaliśmy też naszych kolegów, których już nie ma wśród nas, ale na zawsze pozostaną w naszej pamięci.

Rozmowom i wspomnieniom nie było końca, ale ok. 4. nad ranem stwierdziliśmy, że pora się wyspać, bo od rana czeka nas kolejna porcja spotkań, rozmów, wspomnień i atrakcji.

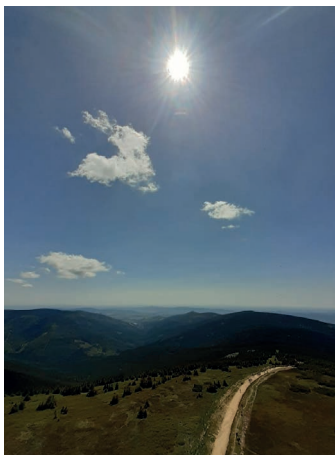




Fot. 7,8, 9,10 - biesiada

Sobota zapowiadała się równie wspaniale, z jednej strony ze względu na piękną pogodę, a z drugiej za sprawą planu realizacji wyprawy na Śnieżnik i zwiedzania Stronia Śląskiego. Ci najbardziej wysportowani i zahartowani w wyprawach (niektórym niestety zdrowie nie pozwalało) postanowili osiągnąć wspólnie kolejny sukces i wybrali się na zdobywanie Śnieżnika, co oczywiście musiało zakończyć się sukcesem. Muszę przyznać, że byłem pod wrażeniem kondycji i wytrzymałości tych, którzy wybrali się w góry.

Ci, którzy postanowili w sposób mniej ekstremalny spędzić sobotnie przedpołudnie, wybrali się na zwiedzanie Stronia i muzeum kamienia lub wybrali odpoczynek w przepięknych okolicznościach przyrody wokół pensjonatu. Był to również czas na indywidualne spotkania i wspo-



Fot. 11-13 - wyprawa na Śnieżnik

mnienia. W czasie spaceru po Stroniu mogliśmy naocznie przekonać się o skutkach tragedii, która dotknęła to miasteczko w ubiegłym roku. Ale co powinno być dla innych motywujące, to spotkani tam ludzie, którzy pokazują, że nie poddają się i robią wszystko, aby przywrócić dawny wygląd i atmosferę tego miejsca. Byliśmy pod wrażeniem!!! Na wieczór mieliśmy zaplanowany uroczysty obiad.

Eleganckie ubrania, odświeżone zastawione stoły zachęcały do wspólnego posiłku i kolejnej porcji wspomnień, żartów, dowcipów i odświeżania pamięci z czasów szkoły. Był też wtedy odpowiedni czas, żeby zrobić oficjalne zdjęcie wszystkich uczestników spotkania. Niestety zabrakło tylko na nim Zbyszka, bo sprawy zawodowe zmusiły go do opuszczenia nas w sobotnie popołudnie.



Fot.14 - uczestnicy spotkania V at – 14.06.2025r.

Po obiedzie i oficjalnej sesji zdjęciowej niespodziankę przygotował Rafał, który specjalnie na nasze spotkanie ułożył tekst i skomponował muzykę utworu, którego przesłaniem było to, podobnie jak we wspomnianym na początku tekście Zbigniewa Wodeckiego, że są miejsca i ludzie, do których się chce wracać i nie powinno mówić się „żegnaj” lecz „do zobaczenia”.

Następnie nasi koledzy Tomek K. i Mirek przygotowali prezentację zeskanowanych zdjęć z czasów, kiedy chodziliśmy do technikum.

Trochę było problemów technicznych, ale od czego mieliśmy w swoich szeregach informatyka Waldka. Ile było śmiechu i opowieści na temat tych zdjęć i sytuacji, w których zostały zrobione, a z drugiej strony

niedowierzenie, że mogliśmy funkcjonować w takich czasach i w takich warunkach (np. internatowych, ze skrobiącymi pod naszymi podłogami co noc myszami). Śmieszne, choć prawdziwe, były nasze stroje i fryzury. Ale wszyscy podkreślaliśmy, że to nas budowało i pozwoliło na osiągnięcie tego, co mamy dzisiaj. Ciekawe, ale zarazem ciężkie, były czasy w których przyszło nam się edukować. Należy podkreślić, że jesteśmy pokoleniem, które pamięta i „komunę”, narodziny Solidarności, czasy przemiany, budowania nowej Polski i obecnego jej rozkwitu. Ciekawe to wszystko, nieprawdaż?

Nieplanowanym wydarzeniem w czasie tego sobotniego wieczoru był moment, kiedy udało nam się odnaleźć jeszcze jednego kolegę, o którym od czasów szkoły prawie nic nie wiedzieliśmy. Ale staraniem Roberta dowiedzieliśmy się, że mieszka on prawdopodobnie w Kanadzie. Robert zdobył numer telefonu do Bogdana Krawczuka i spróbowaliśmy się z nim połączyć. I ku naszemu zaskoczeniu Bogdan odebrał połączenie. Dzisiejsza technika pozwoliła na to, aby z wykorzystaniem WhatsApp-a nawet się z nim zobaczyć. Byliśmy szczęśliwi i my i on. On bardziej zaskoczony, z niedowierzaniem chłonał wszystkie informacje o nas i naszym spotkaniu. Obiecał, że na następne postara się przyjechać. Tyle było emocji w czasie tego sobotniego wieczoru, że większość z nas po prostu „padała” i zdecydowaliśmy, że ten wieczór zakończymy trochę szybciej niż poprzedniej nocy. Mieliśmy też świadomość tego, że w niedzielę przed wieloma z nas długa powrotna droga do domu. A niestety wiek robi swoje i przed podróżą organizm potrzebuje trochę dłuższego wypoczynku.

Wspólne śniadanie w niedzielę było finałowym momentem naszego spotkania. Kilku kolegów stwierdziło, że to nasze spotkanie było jak ładowarka, która doładowała wiele energii do dalszego życia i skłoniła do pojęcia pewnych kroków do zmiany przyzwyczajień, nawyków czy przekonań.

Podsumowując nasze spotkanie posłużę się cytatem Jarka Kantora, z którym jestem przekonany w 100%, że wszyscy się zgadzamy; „...było tak mało wspólnego czasu, że nie robiliśmy za dużo zdjęć. Wszyscy skupiali się raczej na syceniu chwilą, która była nam dana. Te 40 lat różnicy i rewelacyjnie świetna frekwencja zrobiły takie wrażenie, że fotograficzne dokumentowanie spotkania zeszło na drugi plan. Zdumiewające było jak po pierwszym przełamaniu lodów, łatwo było odnaleźć tę samą osobę sprzed ponad 40 lat. Jakby ten długi jednak

czas nie miał w ogóle znaczenia. Fakt, byliśmy dla siebie dużo miłsi, bo nie było nabijania się jeden z drugiego jak w szkole. ... Radość z tego spotkania w połączeniu z nostalgiczną retrospekcją zdarzeń sprzed prawie pół wieku było czymś wyjątkowym. Gdy dopytywałem Wojtka czy „Kopij” rzeczywiście uważał nas za klasę największych indywidualistów w swojej karierze nauczycielskiej, nie potrafiłem tego zrozumieć. Zawsze najtrudniej się samooszacować, ale coś w tym jest...”

Rozstawaliśmy się z przeświadczeniem, że musimy kontynuować nasze spotkania, bo jeden weekend to za mało, aby wystarczyć czasu na wspomnienia przeżyte wspólnie przez 5 lat w LZN-ie i na historie życiowe nas wszystkich.

LUBIĘ WRACAĆ....., więc jestem na 100% pewny, że w najbliższej przyszłości będę mógł raz jeszcze napisać sprawozdanie ze spotkania tych wspaniałych koleżanek i kolegów z LZN-u z klasy „at” w latach 1979-1984.

Osobne podziękowania chciałbym złożyć Mariuszowi Tule, bez którego to spotkanie nie odbyłoby się tak wspaniale zorganizowane, w tym cudownym miejscu.

Z lotniczymi pozdrowieniami dla wszystkich koleżanek i kolegów oraz nauczycieli i wychowawców, z którymi dzieliliśmy nasz czas w LZN-ie.



Wojtek STĘPIEŃ

Wspomnienia i zdjęcia ze Zjazdów i Spotkań innych klas zamieścimy w kolejnym Biuletynie.

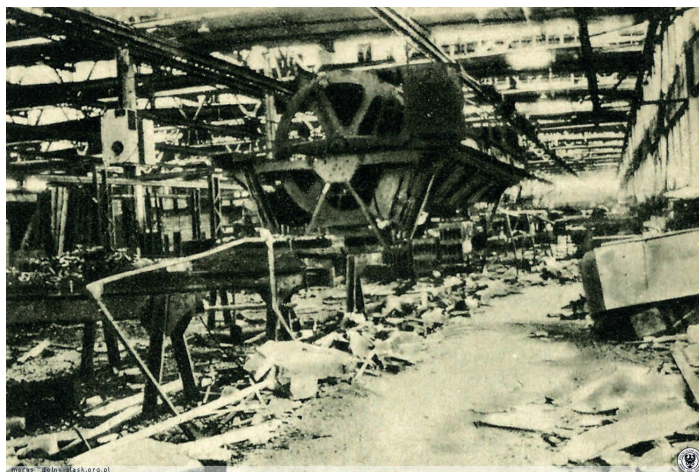
PZL Hydral: Powrót do przeszłości

Pierwsza forma życia: FASIL (1946 – 1950)

tekst Witolda Wenzla

1. Odbudowa

Wielokrotnie już wspomniano o ogromie zniszczeń Wrocławia w 1945 roku. Odbudowa miasta musiała odbywać się na kilku płaszczyznach, także, a może i przede wszystkim przemysłowej, zwłaszcza w obliczu narastającego konfliktu okresu zimnej wojny. Polskim władzom państwowym zależało na szybkim zaludnieniu Ziemi Odzyskanych polskimi osadnikami, co znalazło wyraz w ówczesnej propagandzie: „Wielkie połacie ziem nad Odrą i Nissą (tak wtedy brzmiała nazwa Nysy Łużyckiej) wzywają rolników na gospodarstwa wiejskie, fachowców i robotników do przemysłu, rzemieślników – do warsztatów, pracowników umysłowych – do administracji. Zaludniajcie ziemie zachodnie, które dadzą wam pracę i egzystencję”. Jak się okaże, zwerbowanie odpowiedniej ilości fachowców – wobec strat wojennych i palących potrzeb w innych częściach Polski, była zadaniem niezwykle trudnym. Jednak priorytetów władzy to nie zmieniało. *„Główny wysiłek skierowany został na odbudowę i rozbudowę wrocławskiego przemysłu, zwłaszcza ciężkiego. M-5, czyli Dolmel, Hutmen, Archimedes, WSK wykształcały się właśnie w tym okresie, aczkolwiek zakładem sztandarowym, zarówno z gospodarczego, jak propagandowego punktu widzenia – pozostawał Pafawag.”*



Hala Pafawagu w 1945 roku

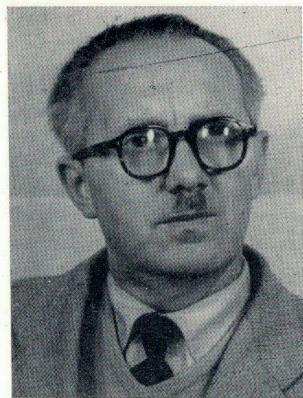
Faktycznie, wiele prac, artykułów i wspomnień dotyczących odradzającego się przemysłu we Wrocławiu dotyczy zasłużonej dla polskiego kolejnictwa i gospodarki Pafawagu. Sporo też można znaleźć informacji na temat firmy Archimedes, która zresztą w latach 1923 - 1931 z poprzednikiem Pafawagu – koncernem „Linke-Hofmann-Lauchhammer”, stanowiła jeden organizm. Warto wspomnieć, że wymienione w cytowanym ustępie zakłady znajdowały się na liście 212 przedsiębiorstw wrocławskich, których wyposażenie władze radzieckie zamierzały zdemontować i wywieźć do ZSRR. Dopiero interwencje polskich władz na najwyższym szczeblu zablokowały te plany. Paradoksalnie zyskał na tym Pafawag огоłocony już przez Rosjan, bo w miejsce zrabowanego sprzętu przywieziono z głębi Niemiec nowocześniejszy park maszynowy... Nieco trudniej było znaleźć informacje o naszym WSK, ale tutaj niezwykle pomocne okazały się materiały okolicznościowe wydawane z okazji obchodzenia kolejnych rocznic istnienia zakładu. Pamiętać przy tym należy, że *„najwyżej część prawdy zawierają wszelkie pisma urzędowe przygotowane zwykle w taki sposób, aby ich treść odpowiadała oczekiwaniom władz.”*



FASIL za czasów niemieckiej prosperity

Najprawdopodobniej pierwszym Polakiem, który w gorącym lipcu 1945 roku postawił stopę na terenie już nie niemieckiego, ale jeszcze noszącego nazwę Borsig-Rheinmettal zakładu, był inżynier Nowakowski, przedstawiciel grupy operacyjnej Pełnomocnika Rządu ds. Przemysłu we Wrocławiu. Jak większość fabryk na Dolnym Śląsku, zakład znajdował się we władaniu radzieckiej komendantury miasta, dlatego polskiemu specjalście w inspekcji towarzyszył oficer Armii Czerwonej.

Oddajmy głos Nowakowskiemu: *„Przed nami olbrzymia kamienna bryła gmachu szerokości ok. 250 – 300 metrów. Najpierw obchodzimy teren pełen gruzów, połamanych mebli,*



*Inżynier Nowakowski
XXV lat WSK*

stosów różnego rodzaju śmiecia, wielu min, pocisków i zapalników, niszczonych ogrodzeń.

Miejscami rozbite szczątki obrabiarek. Ściany [...] poprzestrzelane pociskami artyleryjskimi.[...] Przegląd wewnątrz budynków rozpoczynamy od piwnic głównego gmachu. Z lewej strony ciągną się boksy z odpadami metali kolorowych... Parter i pierwsze piętro [...] zawalone są stołami kreślarskimi i niezliczonymi narzędziami, ani jednej obrabiarki, tylko ślady na podłodze świadczą o ich kiedyś tu obecności.. Wyjście z ostatniej kondygnacji budynku zasłania nam sterta luźnego prochu, wagi co najmniej jednej tony, który utwierdza nas w przekonaniu, że był to jeden z zakładów produkujących śmiertelne wyroby. Ostrożnie przechodzę do wyjścia po tym prochu, gdyż zmęczenie nie pozwala na szukanie innej drogi. Pobieżny przegląd pozostałych budynków potwierdza, że wszystkie dosłownie obrabiarki i urządzenia, w tym nowoczesna kotłownia, zostały wywiezione, a więc przejmujemy tylko gołe mury z myślą, że uruchamiamy nowy zakład, ale już do innych celów. Niesamowite wrażenie zrobili na mnie te olbrzymie hale produkcyjne, pozbawione tej siły żywotnej – obrabiarek. Odniosłem wrażenie, że spotkałem się z człowiekiem pozbawionym wewnętrznosci."



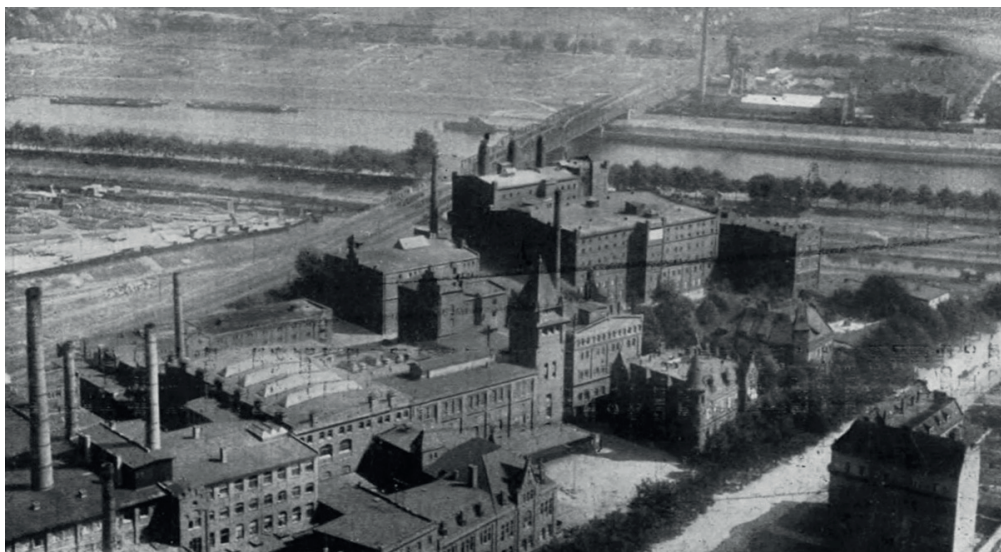
**Budynki Fasilu po wojnie
XXV lat WSK**

Inżynier ani słowem nie wspomina, kto doprowadził do dewastacji zakładu, ale tok jego wypowiedzi celowo, jak sądzę, sugeruje, że byli to uchodzący Niemcy. Przebywając we Wrocławiu od czerwca 1945 roku mógł się zorientować, że ogoławanie poniemieckich fabryk ze sprzętu było również dziełem Rosjan, ale z oczywistych względów głośno tego powiedzieć nie mógł. Dalsze uwagi polskiego pełnomocnika również nie napawały optymizmem:

„Bocznica kolejowa w stanie nie do użytku, przegniłe podkłady, zrujnowane zwrotnice, zarośnięty dzikim zielskiem tor. Przygotowanie opisu obiektu zajęło nam tylko dzień czasu. Na dworze upał 33°C. Bez kropli wody do rana. Jesteśmy znużeni i kompletnie wyczerpani. Wracamy do grupy operacyjnej.”

Niemniej, kolejne słowa pokazują, że choć z trudem, to w zrujnowanym mieście odradzało się życie:

Mój towarzysz proponuje wstąpienie do browaru „Schulthansa”, obecnie „Piastowskiego”, aby ugasić pragnienie...”



***Browar Piastowski w latach trzydziestych XX wieku.
W tle most kolejowy na kanałach Powodziowym i Żeglugowym***

Z poprzednich opowieści pamiętamy, że wspomniany browar: a właściwie: „Schultheiss-Brauerei A.G.” mieścił się przy ulicy Jedności Narodowej we Wrocławiu. Był jedynym z kilkunastu poniemieckich browarów wrocławskich, który kontynuował działalność po wojnie już pod polskim szyldem: „Browar Piastowski”. Czytelnicy zapamiętali też zapewne, że ten nieuszkodzony przez wojnę zakład był jednym z pierwszych

w mieście, do którego podłączono wyremontowane wodociągi, dzięki czemu bardzo szybko Wrocławianie mogli rozkoszować się smakiem świeżego piwa, mając świadomość, że żyją w mieście pełnym niebezpieczeństw, bowiem zagrożeń nie brakowało:

„... a był to okres, kiedy we Wrocławiu co trzeci dom miał wywieszoną żółtą chorągiew z czerwonymi krzyżami – oznakę panującego tyfusu [duru] brzuszego”.

Wspomniana choroba była spowodowana spożywaniem zanieczyszczonej wody lub żywności. Wielu wrocławian skarżyło się wówczas na krańcowe wyczerpanie, bóle brzucha i wysoką gorączkę – typowe objawy duru. W 1945 roku na tę chorobę cierpiało około 2000 Wrocławian, a około 500 na czerwonkę. Trzeba przyznać, że służba zdrowia – borykająca się w wszystkich możliwych problemami zniszczonego Wrocławia, szybko opanowała sytuację m. in. poprzez *„kontrolę studzien, dezynfekcję, masowe szczepienia.”*

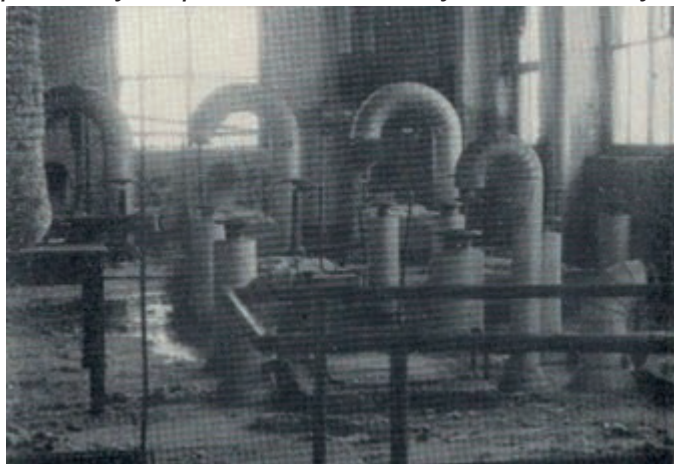
Autor wspomnień umieszcza swoją wizytę w lipcu 1945 roku, podczas, gdy pierwszy polski pracownik wszedł na teren browaru kilka miesięcy później – 18 października. Oznacza to, że latem browar pracował jeszcze z obsługą niemiecką.

„Chłód pomieszczenia i samego piwa przywrócił nam nie tylko rześkość, ale i świadomość, że byłem pierwszym Polakiem, który przygotował miejsce pod polski zakład, przyszłą chlubę Wrocławia. Wtedy nie wiedziałem jeszcze, że będzie to Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego.”



**Zniszczona hala produkcyjna FASILU
XXV lat WSK**

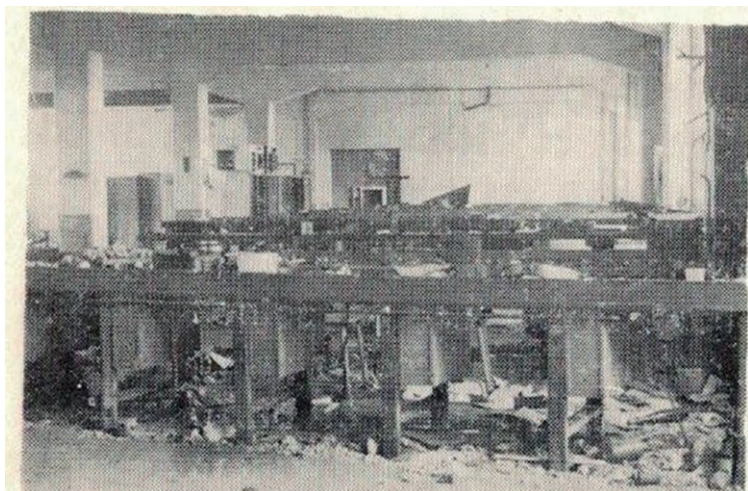
Ostatnie to zdanie świadczy o tym, że inżynier Nowakowski spisywał swoje wspomnienia po roku 1952, kiedy fabryka nosiła już nową nazwę i uczynił to dla uproszczenia swojego opisu. Jak wiadomo bowiem, pierwsze historyczne miano polskiego zakładu brzmiało: **Fabryka Silników Lotniczych nr 3 „PZL Fasil”**. W oficjalnych dokumentach zakładu podaje się jako datę powstania nie pierwszą wizytę Polaka, ale przejęcie na stałe opisanych ruin przez polskie władze administracyjne, co nastąpiło niecały rok po przybyciu inżyniera Nowakowskiego. *„Jako się rzekło, więc w poprzednim odcinku naszej opowieści, polska część historii zakładów Rheinmetall-Borsig rozpoczęła się 12 maja 1946 roku. Tego dnia władzę przy ul. Bierutowskiej objęło trzech inżynierów - dyrektorów: naczelný – Wacław Ostrowski, techniczny – Tadeusz Gumowski i handlowy – Stanisław Siarkiewicz. Fabryka przypominała wówczas, przypomnijmy: „ogromną, głuchą bryłę, straszącą oczodołami pustych oczodołów okiennych, zasłana wszelkiego rodzaju żelastwem, materiałami wybuchowymi, itp., całkowicie pozbawiona parku maszynowego, urządzeń produkcyjnych, pomocniczych i gospodarczych, pozbawiona elektryczności, wody i gazu”.*



**Zdewastowana stacja pomp
XXV lat WSK**

Takie opisy powtarzały się często, choćby we wspomnieniach Jadwigi Górszczak, przybyłej do Wrocławia w grudniu 1945 roku.: *„spalone i na wpół rozwalone hale produkcyjne z niewielką ilością pozostawionych i zniszczonych maszyn [...] Brak było wody i ogrzewania w pomieszczeniach. W zimie palono w piecach kokсовых, których – tak jak koksu – brakowało. Nie brakowało natomiast nam wszystkim*

zapału do pracy”. Ogrzewanie pomieszczeń pozbawionych okien nie miało większego sensu, dlatego dość szybko rozpoczęto szklenie hal, choć ze szkłem – też były problemy. Wstawianie okien było dziełem samych pracowników: „Cięliśmy ogromne tafle szkła – opowiada J. Bielicki – i po kilkanaście sztuk na ramieniu nosiło się na piętra. Ciężar szkła przecinał ubranie i skórę na ramionach, ale wind czynnych nie było, a trzeba było spieszyć pracować, gdyż ludzie marzli w nieogrzewanych pomieszczeniach.”



**Zniszczona galwanizernia Fasilu
XXV lat WSK**

Nie mniej pilną potrzebą było uprzątnięcie złomu, niewybuchów i niewypałów. Prace porządkowe oczywiście nie były bezpieczne, bowiem „zdarzały się ofiary śmiertelne”, a i rannych nie brakowało. Nikogo wtedy to nie dziwiło, bowiem do 1948 roku na terenie zakładu „żołnierze zgromadzili kilka ton wydobytych pocisków, min, i innego materiału wybuchowego”. Kilku z nich również padło ofiarą pozostałości wojny.

Pozostawione relacje udowadniają, że uważać trzeba było dosłownie na każdym kroku: „Nikt nie przypuszczał [...], że tłuczona drobno porcelana może być materiałem wybuchowym. Przekonali się wkrótce o tym dwaj elektrycy z brygadzystą Dziochem, którzy otrzymali polecenie zbadania stanu instalacji elektrycznej w parterowym budynku przed strzelnicą. W jednym z pomieszczeń tego budynku na betonowej podłodze leżała potłuczona masa porcelanowa, po której wielu z nas beztrąsko deptało. Pech chciał, że jeden z elektryków znalazł zapalnik uznany po krótkiej sprzeczce za kawałek złomu. Rzucony na betonową

podłogę, eksplodował wraz z masą porcelanową. Skutek – trzy żywcem spalone ofiary.”



**Obsada pierwszej kotłowni FASILU
XXV lat WSK**

We wrześniu 1946 roku utworzone właśnie Biuro Projektowe zatrudniało wszystkiego 3 osoby. Chciałoby się powiedzieć, że dyrekcja i administracja zasiadła przy biurkach, ale byłoby to stwierdzenie mocno na wyrost. Co prawda część biurowo-administracyjna nie podlegała tak gwałtownej grabieży, jak hale fabryczne, ale też wymagały sporego nakładu pracy, aby mogły spełniać swoje podstawowe funkcje. Feliks Jagiełło, powołany na stanowisko komendanta Straży Przemysłowej zakładu wraz z innymi pracownikami „zbierał stare, połamane krzesła i biurka a następnie je naprawiał i urządzał pomieszczenia biurowe. Werbował ludzi do pracy, naprawiał okna, drzwi, wstawiał podłogi, itp.” Ze względu na palące potrzeby odzyskiwania tego, co się dało, pierwszy w Fasilu ruszył Wydział Remontowy dowodzony przez inżyniera Edwarda Jęskowiaka, którego głównym zadaniem było przywrócenie do życia zdewastowanych sprzętów. Wywiezione przez Niemców i Rosjan maszyny kompletowano ściągając z innych zakładów na terenie Dolnego Śląska często korzystając z zasady „kto pierwszy, ten lepszy”. Ten, który się spóźnił, musiał nieźle głową popracować, aby wiedzieć, skąd zdobyć tokarki, szlifierki czy obrabiarki, bo jego własne zostały już przerzucone do innego zakładu, którego kierownictwo było szybsze, albo bardziej przedsiębiorcze. Władze starały się pozyskiwać maszyny w sposób zorganizowany likwidując po prostu część wytwórni, a ich

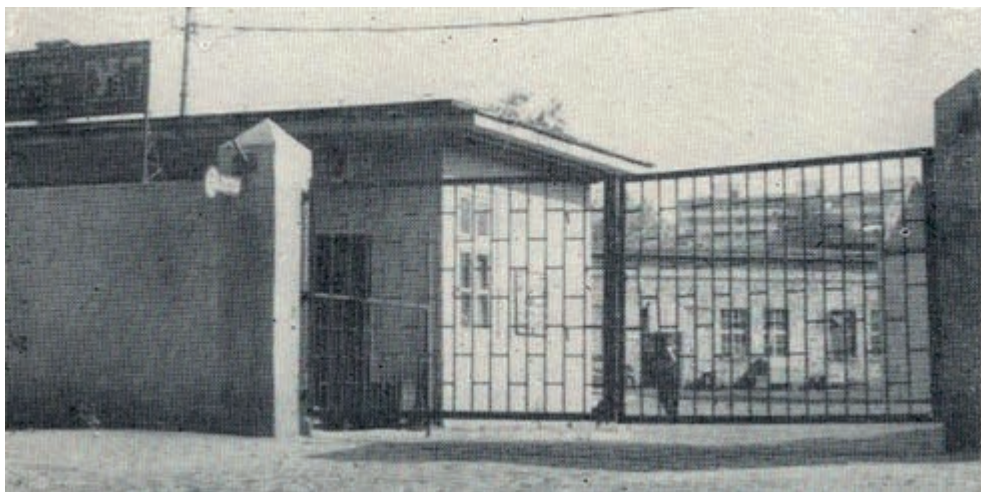
wyposażenie przenosząc do tych, które miały przetrwać. Kolejny pionierski dział: Głównego Mechanika zaczynał pracę w jednej hali z powybijanymi szybami z całym majątkiem trzydziestu obrabiarek wymagających fachowego doгляdu.



***Oddana do użytku obrabiarka
XXV lat WSK***

Różnymi sposobami do Fasilu przywieziono 900 maszyn, ale właściwie wszystkie wymagały przeglądu i interwencji mechaników, których – jasna rzecz - brakowało. Pomimo to, do końca 1947 roku w Fasilu uruchomiono 174 obrabiarki, dzięki czemu mógł rozpocząć pracę wydział obróbki mechanicznej. Pierwsza obrabiarka produkcyjna ruszyła około 18 października 1946 roku, a jej ówczesny operator Józef Bodek wspominał, że w hali bywało tak zimno, że „z maszyny zwisały sople. Żelazne piecyki zainstalowane w halach nie były w stanie ogrzać pomieszczeń, a ponadto tak dymiły, że jeden nie widział drugiego”.

Odbudowa i rozwój zakładu szła jednak naprzód i to w wielu kierunkach. „Sieć siłową, świetlną, wodociągową i sprężonego powietrza odremontowano w 60%.” Ogrodzenie, obejmujące obszar trzykrotnie większy, niż późniejszego Hydralu wyremontowano w 100%. Zabezpieczało to teren przed nieproszonymi gośćmi i kradzieżami sprzętu, pamiętajmy bowiem, że szaber i złodziejstwo w tamtym czasie były powszechnym obrazkiem na Ziemiach Odzyskanych. Dlatego działała już Straż Przemysłowa. Okolicznościowy druk z okazji XXV-lecia zakładu formułuje to zagadnienie bardziej górnolotnie: „W nocy zaś F. Jagiełło razem z innymi czuwał na posterunku z automatem w rękę, chroniąc



**Ogrodzenie fabryczne
XXV lat WSK**

nasze mienie przed dywersantem, szabrownikiem, czy reakcyjnym wrogiem..." Faktem jest jednak, że służba w powojennych czasach nie należała do łatwych. Strażnicy często pełnili wartę po 30 godzin bez przerwy, co nie mogło pozytywnie wpływać na poziom ich czujności. Zdarzały się (jak w innych służbach mundurowych) przypadki dezercji z bronią w rękę. Sejmowa ustawa regulująca funkcjonowanie tej formacji ochronnej pojawi się jednak dopiero w roku 1961.



Straż Przemysłowa w Jaworzynie Śląskiej. Wrocławską wyglądała podobnie.

Pomimo wielu trudności udało się uruchomić prowizoryczną na razie kotłownię. Ruszyła też stołówka zakładowa w baraku zbudowanym ze starych desek znajdujących na terenie fabryki. Posiłki w niej wydawano za darmo, co było zasługą działu aprowizacyjnego i spółdzielni fabrycznej („OZR – [Oddział Zaopatrzenia Robotniczego (?)] placówki zaopatrzenia w mięso, materiały, itp.). Rozpoczął również działalność dział rolniczo-ogrodniczy. W czasach ciągłego niedoboru żywności jego istnienie było koniecznością. Pamiętajmy, że w pierwszych miesiącach po wojnie de facto jedynym oficjalnym wynagrodzeniem pracowniczym była żywność. Dział rządził na 130 hektarach ziemi ornej, 5-hektarowym sadem, stadem bydła i trzody chlewnej, miał również do dyspozycji 20 - pokojowy hotel. Opisane zaplecze może sugerować, że wyżywienie stało na przyzwoitym poziomie, ale podejrzewam, że robotnicy FASILU, podobnie jak w innych fabrykach do znudzenia znali smak „ziemniaków z kaszą i okrasą konserwowo-końską”. Ruszył skromny na razie dział socjalny sprawujący pieczę na skromną na razie świetlicą i równie skromną biblioteką. Niezbędne było także uruchomienie punktu sanitarno-leczniczego.

2. Załoga produkuje

Pierwsze wyroby zakładu jeszcze nie zapowiadały późniejszego profilu produkcji. Początkowo wytwarzano to, co było potrzebne i możliwe do wykonania. Może nie zachwycały stopniem precyzji, ale często początki są trudne. Twórca wspomnianego we wstępie kolejowego imperium – Linke, zaczynał od realizacji zamówienia... na tysiąc taczek, którymi robotnicy taszczyli materiał do budowy nasypów budowanej od połowy XIX wieku linii kolejowej Breslau – Oberschlesien. W FASILU nie budowano taczek. Produkowano klucze, uchwyty Forkarda do tokarek, zamki oraz wózki dziecięce, które miały jak na owe czasy dość futurystyczną konstrukcję:



**Wózek z 1947 roku
50 – lecie PZL Hydral**

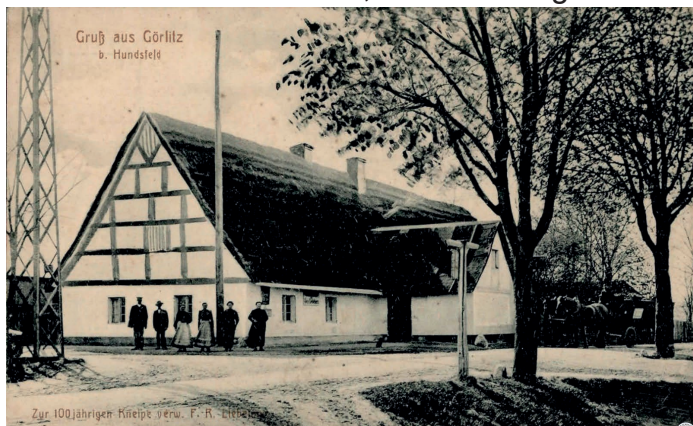
Wytwarzano także ... karabinki pneumatyczne, tzw. wiatrówki dla amatorów strzelania sportowego (tak napisano w okolicznościowym wydawnictwie, ale wydaje się, że raczej na potrzeby szkolenia wojskowego w szkołach i zakładach pracy).



Uchwyt Forkarda

Produkcją tego asortymentu zajmowała się załoga, której stan na 1 stycznia 1947 roku wynosił 818 (812, 814? – różne dane w źródłach) pracowników, w tym 6 Niemców. Polscy pracownicy pochodzili z różnych części kraju, głównie z terenów wschodnich. W większości nie posiadali specjalistycznego wykształcenia. Wyjątkiem byli przedstawiciele kadry technicznej, spośród których spora część zdobywała szlify na robotach przymusowych w III Rzeszy. Do niej należał m. in. Marian Podleżeński, związany z branżą lotniczą jeszcze przed wojną, ale takich jak on było wtedy w FASILU bardzo niewiele. Warto rzucić okiem na doświadczenia życiowe tych wszystkich, którzy wtedy i w późniejszych miesiącach oraz latach trafili do fabryki często zakotwicząc tam na dłużej, bo było to towarzystwo niezwykle różnorodne. Spis członków zakładowego ZBOWiDu z lat osiemdziesiątych XX wieku wykazuje: byłych więźniów obozów koncentracyjnych, żołnierzy Września 1939, żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego i Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, członków formacji KBW, milicji i UB walczących z oddziałami UPA i „reakcyjnego podziemia”, partyzantów różnych formacji z czasów II wojny światowej, a nawet członków partyzantki radzieckiej i bojów Armii Czerwonej. Nieprawdopodobny, choć w tamtych czasach typowy konglomerat ludzi o bardzo różnych doświadczeniach, poglądach i uprzedzeniach, którzy wspólnie budowali jeden kombinat. Ówczesna Polska w pigułce.

Pracownicy zakładu osiedlali się stosunkowo niedaleko od miejsca pracy: na Psim Polu w Pawłowicach, Mirkowie i Zgorzelisku.



Zabudowania Zgorzeliska w latach 20 – tych XX wieku

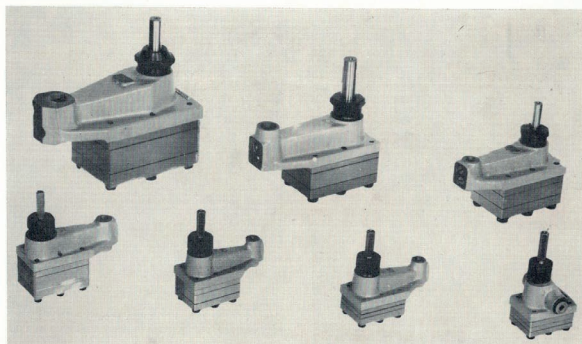
Docierali do zakładu piechotą, przygodną „okazją”, rodzącą się dopiero komunikacją miejską lub rowerami, na transport zakładowy trudno wtedy bowiem było liczyć. W dyspozycji zakładowej Służby Ruchu znajdował się ... jeden samochód osobowy marki DKW, którego pierwszym kierowcą był Stefan Kupczyk. Ta liczba dawała prawdziwe wyobrażenie o trudnościach transportowych tamtego czasu, w bardzo luźnym związku pozostając z propagandowym hasłem głoszącym, że na przybywających na Ziemię Odzyskane czeka: „5000 samochodów przeznaczonych do rozwożenia pracowników na Zachodzie”.



DKW F5 – model z 1938 roku

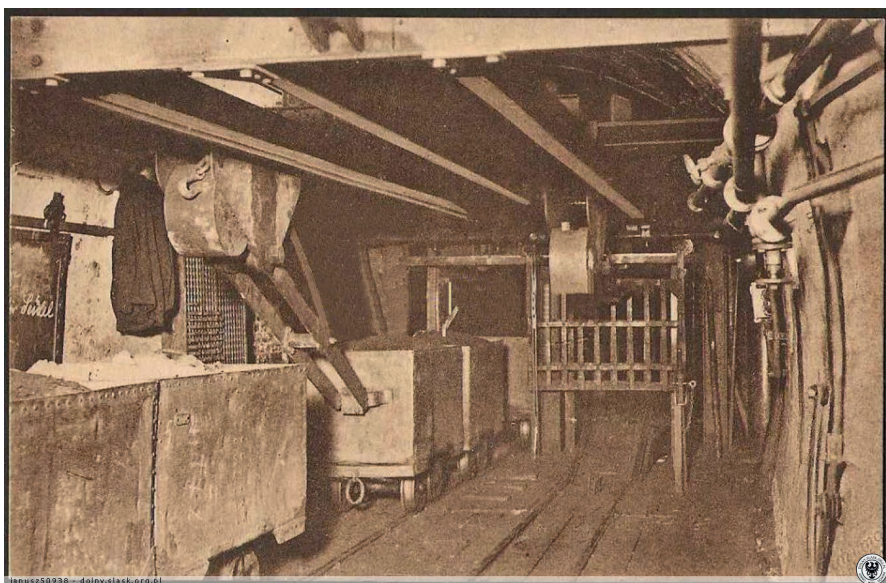
„Moje DKW – powiada S. Kupczyk – garażowałem w obecnym budynku [zakładowej] Straży Pożarnej. Tam mieściła się również ślusarnia. Pamiętam, jak pojawiły się pierwsze samochody ciężarowe i i osobowe,

potem przybywały następne, jak w miarę upływu czasu przybywało samochodów”.



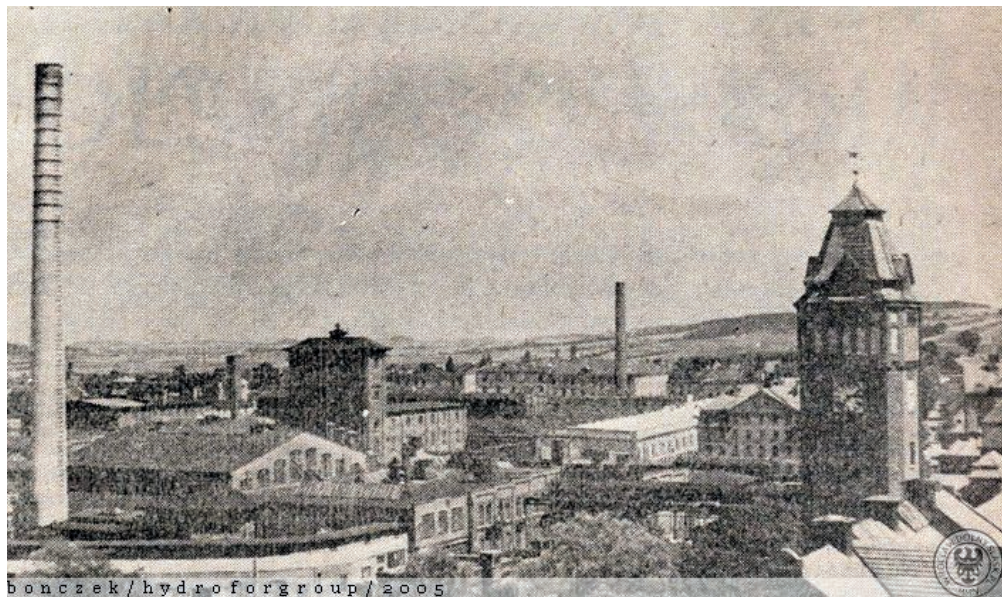
***Pompy przędzalnicze do włókien wiskozowych typu PW
XXV lat WSK***

1 stycznia 1947 roku zainicjowano produkcję części zamiennych do maszyn górniczych i włókienniczych, w tym pomp przędzalniczych. Podejrzewam, że odbiorcą tych pierwszych były kopalnie i zakłady górnicze w Wałbrzychu i/lub Nowej Rudzie o bardzo starych tradycjach gwareckich. Pierwsze wzmianki o wydobyciu węgla w okolicach Nowej Rudy pochodzą z 1434 roku, a z Wałbrzycha z XVI wieku. Węgiel pochodzący z tych obszarów bardzo ceniono ze względu na wysoką wartość energetyczną, aczkolwiek warunki wydobycia (niskie pokłady, zagrożenie wyrzutami skał i gazów) były bardzo trudne.



Podszybie jednej z wałbrzyskich kopalń z czasów niemieckich

W przypadku odbiorcy włókienniczego zakładam, że mogły nim być zakłady w Bielawie, które są prekursorem tej gałęzi przemysłu (pierwsze wzmianki już w XV wieku) na ziemiach polskich. W podręcznikach do historii nazwa Bielawa pojawia się raz i to tylko w jednym zdaniu odnoszącym się do strajku tkaczy w 1844 roku. Niewykluczone, że wyroby wrocławskiego FASILU trafiały nie tylko do lokalnych odbiorców, ale docierały również na Górny Śląsk, do Łodzi i Białegostoku.



Zakłady włókiennicze (Biel-Baw) w Bielawie

Na potrzeby włókiennictwa opracowano i wdrożono do produkcji pompkę wiskozową, co nie było przedsięwzięciem łatwym. *„W żaden sposób nie można było wykonać zarysu zęba w kole zębatym. Na pokonanie tej trudności Franciszek Janiak poświęcił kilkaset godzin pracy. [...] Było to wielkie święto i sukces, kiedy próbna partia [...] przeszła wszystkie próby kontrolne i została zatwierdzona.”* Ze względu na brak rąk do pracy, zwłaszcza wykwalifikowanych, warunki produkcji były trudne. *„Był to okres, w którym *wszyscy robili wszystko*, [...]. Niejednokrotnie technolog zwany w owym czasie „instruktorem”, był często kalkulatorem, mistrzem, czasem musiał sam stanąć przy obrabiarce, no i często wykonywać prace kreślarskie i administracyjne”. [...]* Zarówno robotnicy, jak i pracownicy umysłowi przynosili do zakładu co kto mógł zdobyć – narzędzia skrawające, pomiarowe, przybory kreślarskie i normy.”



Drewniane przybory kreślarskie

Jedną z wielu osób dostosowujących swoje umiejętności do potrzeb zakładu pracy był wspomniany Feliks Jagiełło. Wysłany służbowo do FASILU na stanowisko komendanta Straży Przemysłowej (którą sam musiał zorganizować), pracował również jako stolarz, a następnie przeszedł do pracy w ...księgowości. Inni wybierali niełatwą ścieżkę awansu zawodowego w jednym lub pokrewnych zawodach. Roman Rosiak zatrudnił się w Fasilu jako niewykwalifikowany pracownik fizyczny i odgruzowywał w pocie czoła zakład. Następnie przeszedł do obsługi maszyn w kralalni stali, by następnie zostać pierwszym w historii Fasilu operatorem wózka elektrycznego, aż wreszcie w 1948 roku osiągnął stanowisko hartownika. Anna Krupińska karierę zawodową w Fasilu zaczynała jako tokarz pracując *„przy produkcji czółen włókienniczych, bolców do łańcuchów potrzebnych do kopalń”*, następnie poznała tajniki zawodu frezera wytwarzając części do silnika S01, aby w 1952 roku awansować do Kontroli Technicznej.

Optymistycznie zakładano, że do końca 1947 roku (pierwszego roku Trzyletniego Planu Odbudowy) zakład zwiększy zatrudnienie do 1353 ludzi. W rzeczywistości zatrudniono osób 1300, co i tak było osiągnięciem przyzwoitym zważywszy na problemy kadrowe wrocławskich zakładów pracy opisane w poprzednim Biuletynie. Jak wspominał jeden z pracowników, biuro kadrowe znajdowało się wówczas *„pod gołym niebem... przed bramą stał stolik, przy którym urzędował pracownik kadr przyjmujący do pracy każdego chętnego ...”* Pomimo kłopotów, zakres oferowanych wyrobów ulegał ciągłemu poszerzaniu. Już wkrótce podjęto produkcję obrabiarek z wałem giętym z możliwością *„ręcznego fre-*

zowania, szlifowania, polerowania, piłowania, szczotkowania różnych materiałów, maszyny ręczne do mieszania farb i lakierów, maszyny do szlifowania szpachlówki i lakieru oraz maszyny z wałem giętkim do czyszczenia rur i kotłów.”

Z dotychczasowego opisu wynika, że we wrocławskiej fabryce produkowano szeroki asortyment wyrobów mało związanych z lotnictwem, ale niezbędnych w odbudowie powojennej gospodarki. W FASILU powstawały silniki przyczepne do łodzi o nazwie „Fasil-350” chwalone za dużą moc, lekkość, oszczędność paliwa i łatwość w obsłudze. Poważniejszym wyzwaniem były silniki SO1 do motocykli SHL. Dwusuwowy SO1 wywodził się z niemieckiego motocykla DKW RT 125, a jego spolszczoną wersję opracował Fryderyk Wilhelm Bluemke, który wbrew germańskim imionom i nazwisku był polskim inżynierem, absolwentem przedwojennej **Politechniki Gdańskiej**. Motocykl SHL wywodził się z kolei od brytyjskiego Villiersa 98 cm³ - licencję kupił w 1938 roku polski producent. Trzyliterowy skrót przywodzi na myśl anglosaskie określenie, ale w rzeczywistości oznaczał Suchedniowską Hutę Ludwików. Jednoślad w niewielkiej liczbie produkowany był przed wojną, a po niej, w roku 1947 wznowiono produkcję. Motocyklowi nadano nazwę SHL – 125 – M02. Innym produktem wytwarzanym przez Fasil były łańcuchy Galla (rolkowo-płytkowe) do maszyn górniczych. Produkowano także uchwyty tokarskie.

Silnik SO1 znalazł zastosowanie nie tylko we wspomnianym typie motocykla. Montowano go we wszystkich jednośladach o pojemności 125 cm³, czyli w kolejnych modelach SHL oraz na Sokole 125, WFM06 oraz WSK06.



Silnik SO1 w ramie motocykla WFM 06



Motocykl SHL na przedwojennej reklamie

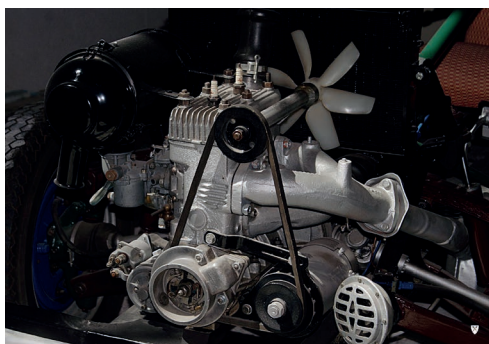
Inżynier Bluemke konstruował silniki spalinowe nie tylko do motocykli, ale także do jednoosiowych ciągników Ursus C-308 i Dzik oraz samo-



Jednoosiowy traktorek Ursus C-308. Dzik wyglądał bardzo podobnie
chodu Syrena modeli 104 i 105. W Syrenie montowano silnik S-15.



Syrena 104 z drzwiami typu „wiatrołap”



Silnik S – 15 o mocy 27 KM

Powiązania Bluemkego z lotnictwem okazały się tragiczne.

19 grudnia 1962 roku zginął w katastrofie samolotu pasażerskiego PLL LOT Vickers Viscount 804 niedaleko lotniska Okęcie. Razem z nim zginęły 32 inne osoby – wszystkie, które znajdowały się na pokładzie maszyny.

Stanisław Gołąb – wtedy robotnik dokształcający się w Liceum Mechanicznym, wspominał jak się wówczas wytwarzało opisane elementy: „... nie zapomnę ciężkiej i dokuczliwej zimy [1946/1947], która dla mnie była stokroć gorsza niż zima stulecia [1978/1979]. Jako wykwalifikowany tokarz. Wspólnie z kilkoma młodszymi kolegami rozpoczęliśmy produkcję urządzeń z wałem giętym, wrzecion do maszyn włókienniczych i rolek do łańcuchów Galla. Pracowaliśmy całą zimę w nieogrzejanej hali.” Przy dokumentacji i produkcji silnika oraz łańcuchów Galla pracował również starszy mechanik Jan Pouch. Zajmował się też planowaniem rozmieszczenia maszyn w halach produkcyjnych oraz przygotowywał plany wiatrówki. Później, w latach 50-tych XX wieku jego umiejętności zaowocowały współpracą z inżynierami Andrzejem i Jerzym Teisseyre (pisownia niejednolita, w zależności od źródła) z **Politechniki**



Wrocławskiej. Na ich wniosek został przeniesiony do Centralnego Biura Konstrukcyjnego w Fasilu, gdzie zajął się projektowaniem zamocowania silnika do motocykla Junak, wdrażał produkcję silnika do SHL i zajmował się adaptacją i uruchamianiem nowych stoisk w halach produkcyjnych. Wspomniani bracia byli nietuzinkowymi postaciami, niezwykle zasłużonymi dla polskiego i - nie tylko polskiego – lotnictwa, motoryzacji i ... sportu.

Obaj ukończyli **Politechnikę Lwowską.**

Prof. inż. Jerzy Teisseyre

Jerzy Teisseyre – starszy z rodzeństwa - dyplom inżyniera uzyskał w roku 1926 i odbył staż w tak znanych wówczas firmach lotniczych, jak „Gnome-Rhône, Lorraine-Dietrich oraz Hispano-Suiza. Uczestniczył też w zajęciach na Sorbonie obejmujących aerodynamikę i mechanikę lotu”. Po powrocie do Polski pracował chyba we wszystkich większych wytwórniach samolotów. W Lublinie uczestniczył w budowie *Lublina R. XI* i *XII* dla **Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz.**

W Białej Podlaskiej, współtworzył całą serię maszyn: PWS-11 (prototyp samolotu szkolno-myśliwskiego), PWS-12bis (samolot szkolno-treningowy wyprodukowany w liczbie 23 egzemplarzy), PWS-6 (prototyp samolotu towarzyszącego), PWS-20bis (pierwszy polski samolot pasażerski), PWS-21 (prototyp kolejnego samolotu pasażerskiego), PWS-24 (pierwsza maszyna pasażerska produkowana seryjnie – w liczbie kilku egzemplarzy) oraz PWS-54 (samolot pasażersko-pocztowy – nie wyszedł poza stadium prototypu). Wszystkie wymienione konstrukcje powstały w **Podlaskiej Wytwórni Samolotów**.

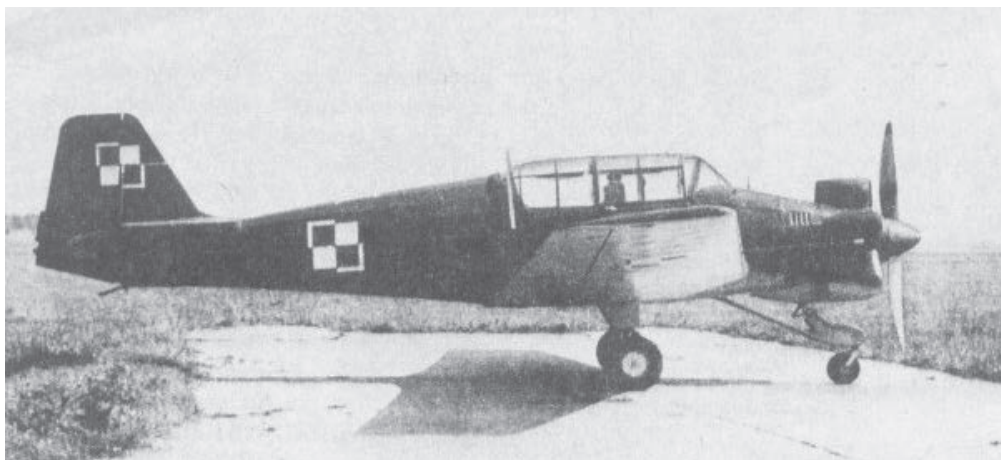


Lotowski PWS-24

W Państwowych Zakładach Lotniczych Teisseyre swój talent wykorzystał przy budowie PZL – 30 Żubr, a w Lubelskiej Wytwórni Samolotów pracował przy konstrukcji LWS-3 „Mewa”. W czasie II wojny światowej został ewakuowany przez Rumunię najpierw do Francji, a potem do Wielkiej Brytanii, gdzie służył w Polskich Siłach Powietrznych jako oficer techniczny. Od 1941 „pracował w fabryce samolotów T.H.K. w Turcji i równocześnie wykładał budowę samolotów na Politechnice w Istambule”. Jako szef Wydziału Konstrukcyjnego tej fabryki uczestniczył w pracach nad stworzeniem czterech typów samolotów i jednego szybowca. W 1946 roku powrócił do Polski i znalazł zatrudnienie we wrocławskim Fasilu na stanowisku szefa produkcji samodzielnej grupy konstrukcyjnej – filii Centralnego Studium Samolotów.

Już jako szef zespołu kierował pracami nad dokumentacją seryjną samolotu szkolno-treningowego Junak – 2, który miał zastąpić trudną w pilotażu radziecką maszynę UT – 2.

Junak produkowany był w latach 1952 – 1961. W zakładach PZL - Okęcie wyprodukowano 256 egzemplarzy tej wersji maszyny.



TS -9 Junak-3

Równocześnie Teisseyre „prowadził wykłady w Politechnice Wrocławskiej na Wydziale Mechaniczno-Elektrotechnicznym dla grupy lotniczej. W roku 1949 został dziekanem Wydziału Lotniczego Politechniki Wrocławskiej, po jego zaś przeniesieniu do Warszawy dziekanem Wydziału Mechanicznego w latach 1954-1956.” Drugi z braci – Andrzej ukończył Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej i rozpoczął pracę w PZL Okęcie w dziale silnikowym. Podczas wojny prowadził zajęcia instruktorskie w lwowskim technikum, a jej ostatnie miesiące spędził w Niemczech na robotach przymusowych. Po wojnie osiedlił się we Wrocławiu pracując jako pracownik naukowy w Katedrze Silników Tłokowych.

To on właśnie uczestniczył w pracach nad silnikiem do motocykla SHL. Ujście do sportowej pasji odnajdował trenując biegi narciarskie i kombinację norweską (biegi i skoki narciarskie). Jeszcze przed wojną, w 1934 roku zaprojektował na potrzeby Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego ze Lwowa skocznnię narciarską w pobliskich Brzechowicach. Rekordzystą tego obiektu był Stanisław Marusarz, który w 1938 roku skoczył na odległość 48 metrów.



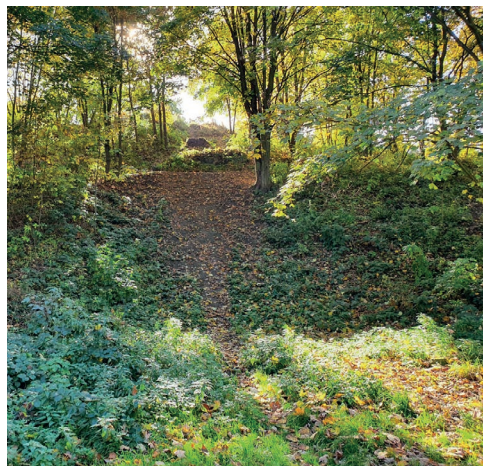
**Skocznia w Brzechowicach
pod Lwowem**



Skocznia Orlinek w Karpaczu

Po wojnie Andrzej Teisseyre zaprojektował skocznię w Karpaczu i .. we Wrocławiu, niedaleko Morskiego Oka na opisywanym już wzgórzu zwanym Kilimandżaro. Punkt K tej jedynej oficjalnej wrocławskiej skoczni wynosił 15 metrów. I tak oto od produkcji przemysłowej udało się dojść do pozaprodukcyjnych umiejętności ludzi związanych z FASILEM. Dzisiaj mało kto o nich pamięta.

Pierwszy okres działalności fabryki zamyka rok 1950, kiedy decyzje mi-



**Obecny wygląd dawnej skoczni
na „Kilimandżaro”**

nisterialne wprowadzą załogę w sferę produkcji związanej z lotnictwem. Nie będzie to decyzja podyktowana wyłącznie potrzebami polskiej gospodarki, ale wynikająca z zaostrożenia sytuacji międzynarodowej zapoczątkowanej wybuchem wojny koreańskiej w czerwcu 1950 roku. Produkcja lotnicza uczyniła zakład jednym z ważniejszych elementów tej gałęzi przemysłu w Polsce. Jednak działalność pozalotnicza nie zaniknie od razu.

Koniec pierwszej części mojej opowieści o „PLZ-Hydral”, Witold Wenzel.

Bibliografia:

- XX lat Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Wrocław-Psie Pole im. Bolesława Krzywoustego, Wyd. Drukarnia WSK Wrocław-Psie Pole, lipiec 1966,
- XXV lat 1946 – 1971 WSK Wrocław – Psie Pole „Delta-Hydral”, Zespół Redakcyjny Krystyna Drogosz, Henryk Piechowicz, Longin Zabielski, Wyd. Zakłady Graficzne Ruch, Wrocław, 30 lat. Kombinat Typowych Elementów Hydrauliki Siłowej. Opracowanie tekstowe i redakcja techniczna: Longin Zabielski, Wyd.: WSK Wrocław 1976
- 40 lat PZL Hydral. Czterdzieści lat dla polskich skrzydeł i motoryzacji, pod red. Longina Zabielskiego, Wyd.: Kombinat Typowych Elementów Hydrauliki Siłowej, Drukarnia Zakładowa WSK 50 lat PZL – Hydral S.A., praca zbiorowa, Wyd. Wrocławskie Zakłady Graficzne, 1996
- N. Davies, R. Moorhouse, Wrocław. Portret środkowoeuropejskiego miasta. Wyd. ZNAK, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Fundacja, Kraków 2002
- M. Ordyłowski, Życie codzienne we Wrocławiu 1945 – 1948, Wyd. Ossolineum, Wrocław 1991
- W. Suleja, Historia Wrocławia, T. III. W Polsce Ludowej, PRL i III Rzeczypospolitej, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 2001
- <https://wroclaw.hydral.com.pl/hydral-wroclaw/>
- <https://simp-poznan.pl/file/page/161/wiepofamahistoriaoststeczna-b-6241c901262e70.75397431.pdf>
- <https://kmim.wm.pwr.edu.pl/immt/instytut-materialoznawstwa-i-mechaniki-technicznej/pracownicy/osobowosci/jerzy-henryk-teisseyre/>
- https://polska-org.pl/503901,Linke_Hofmann_Werke_AG_czyli_od_pucybuta_do_milionera.html
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Referendum_w_Polsce_w_1946_roku
- <https://teatrn.pl/leksykon/artykuly/wybory-do-sejmu-ustawodawczego-z-19-stycznia-1947-roku/>
- <https://dolnyslask.pl/stworzyl-polski-kosciol-na-dolnym-slasku/1735/>
- <https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/80894,Swoje-kaplanstwo-poswiecil-Polsce-i-potrzebujacym.html>
- <https://www.skisprungschanzen.com/PL/Skocznie/POL-Polska/D-Dolno-%C5%9BI%C4%85skie/Wroc%C5%82aw/1797-Wzg%C3%B3rze+Kilimand%C5%BCaro/>
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Skocznia_narciarska_w_Brzechowicach#/media/Plik:%D0%91%D1%80%D1%8E%D1%85%D0%BE-%D0%B2%D0%B8%D1%87%D1%96_%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D1%96%D0%BD.jpg
- <https://polska-org.pl/4341803,foto.html>
- https://en.wikipedia.org/wiki/LWD_Junak#/media/File:Junak3.jpg
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/PWS-24#/media/Plik:Pws-24.jpg>
- <https://kmim.wm.pwr.edu.pl/immt/instytut-materialoznawstwa-i-mechaniki-technicznej/pracownicy/osobowosci/jerzy-henryk-teisseyre/>
- <https://polska-org.pl/10852617,foto.html?idEntity=547555>
- <https://polska-org.pl/809172,foto.html?idEntity=508986>
- <https://www.flickr.com/photos/dawniejidzis/5865716017>
- <https://www.werktuigen.pl/forkardt-f+250/wt-425-8529>
- <https://polska-org.pl/753401,foto.html?idEntity=564884>
- <https://autokult.pl/dkw-przypadkowy-budowniczy-potegi-geneza-motoryzacji,6808012778817153a>
- <https://polska-org.pl/3282065,foto.html?idEntity=522129>
- <https://polska-org.pl/846649,foto.html?idEntity=550704>
- <https://www.olx.pl/d/oferta/zestaw-kreslarski-drewniany-CID4042-IDWy3ih.html>
- https://pl.wikipedia.org/wiki/S01#/media/Plik:Silnik_S01_w_WFM_M06.jpg
- [https://pl.wikipedia.org/wiki/SHL#/media/Plik:Advertisement_of_motorcycle_SHL_\(1939\).jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/SHL#/media/Plik:Advertisement_of_motorcycle_SHL_(1939).jpg)
- <https://archiwum.allegro.pl/kategoria/samochody-149?p=6&marka=Syrena>
- <https://retrotraktor.pl/ursus-c-308/>
- <https://pl.wikipedia.org/wiki/S-15>

90 lat – jubileusz Władysławy Dziewierz

W dniu 4. czerwca 2025 Władysława Dziewierz ukończyła 90 lat. Jest mieszkanką Psiego Pola, jako dziecko była w obozie pracy na terenie obecnego LZN, jest członkiem Stowarzyszenia ...

Ze względu na stan zdrowia była nieobecna na Walnym Zgromadzeniu, dlatego 9. czerwca br. wiceprezes Barbara Ostroróg złożyła jej wizytę w domu, wręczyła kwiaty i laurkę z serdecznymi życzeniami w imieniu członków Stowarzyszenia.

Jej krótka biografia znajduje się w *biuletynie* 50/2024.

Jubilatce życzymy 100 lat i więcej.

Zarząd



siostra Józefa, kuzyn Jan Duda
rok 1956

mąż Piotr ze zwiagrem Julianem
ok. 1980 roku

córka Alina z synem Krzysztofem
ok. 1990 roku

„Byłam dzieckiem, a musiałam ciężko pracować...”

Takie słowa mogłaby powiedzieć: niejedna osoba, wypowiedziała je jubilatka, pan Władysław Dziewierz, która przeżyła się historią swojego życia, z czytelnikami biuletynu Stowarzyszenia. Pani Władysława mówiła także: [...] Przez dwa lata, do jesieni 1944 roku, mieszkałam w barakach na Kiełczowskiej. Pracowaliśmy głównie w polu. Warunki w baraku były okropne, przepędziliśmy, trudno było żyć i mieszkać. Jedzenie pobawiliśmy ze stołówek. Była to najcięższa zupa, a jej skład i smak trudno było określić. Na miesiąc przypadało 3 kg chleba dla jednej osoby. [...]



Pożegnanie maturzystów rocznik 2025

25.04.2025, w auli szkolnej o godzinie 9.00. pożegnaliśmy kolejny rocznik Abiturientów LZN. Stowarzyszenie reprezentowały; wiceprezes Barbara Ostroróg i sekretarz Bożena Kwasińska. Wiceprezes pogratulowała ukończenia szkoły, życzyła realizacji marzeń i planów, a przewodniczącym klas: Dawidowi Iwanickiemu, Szymonowi Bednarskiemu, Martynie Rękas, Igorowi Mękała wręczyła w charakterze upominków, wydawnictwo 70-lecie LZN, pendraivy i historyczne już znaczki LZN z prośbą o integrację klas i współpracę ze Stowarzyszeniem.



Zakończenie roku szkolnego 2024-2025

27 czerwca uczestniczyłam w LZN w uroczystości zakończenia roku szkolnego 2024/2025.

Uroczystość zorganizował Samorząd Szkolny i prowadzili: przewodniczący Samorządu Michał Dyjak i zastępca Ewa Sztuka. Po wciągnięciu flagi na maszt, wprowadzeniu pocztu sztandarowego uczniowie zebrani na placu apelowym odśpiewali hymn państwowy.

Pani dyrektor Jolanta Mazurkiewicz-Kaczyńska pogratulowała uczniom świadectw z „czerwonym paskiem”, odczytała nazwiska wyróżnionych 78 uczniów. Pozostałym pogratulowała promocji, życząc udanych, miłych wakacji.

Podziękowała nauczycielom, rodzicom, pracownikom szkoły za trud pracy pedagogicznej i współpracę. Dołączyłam do życzeń, wręczając na ręce pani Dyrektor, symboliczną wiązankę kwiatów z podziękowaniem dla Dyrekcji, Głównego Pedagogicznego i uczniów za całoroczną współpracę, życząc wszystkim radosnych i szczęśliwych wakacji.

Młodzież zaprezentowała krótki program muzyczny a następnie udała się do klas na spotkania z wychowawcami by odebrać świadectwa promocyjne, nagrody i wyróżnienia.

Barbara Ostroróg





Pro Memoria

Pamięci Barbary Dworzak



Z wielkim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci Barbary Dworzak, która od lat była członkiem Stowarzyszenia Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków LZN oraz emerytowaną nauczycielką.

Barbara Dworzak urodziła się w 1927 roku w Kaliszu i tam ukończyła pięć klas szkoły podstawowej. Po wybuchu wojny ojciec – oficer rezerwy został powołany do wojska, a matka z dwójką dzieci, po krótkim pobycie w Warszawie, wróciła do Kalisza, który niebawem został włączony do Rzeszy.

Barbara uczęszczała na tajne komplety prowadzone przez polskich nauczycieli, ale też była służącą w niemieckim domu, a następnie pracowała w Zakładach Żywnościowych

w Winiarach. Ojciec zginął w Katyniu.

Po wojnie ukończyła Gimnazjum i Liceum w Kaliszu i podjęła studia w Wyższej Szkole Ekonomicznej we Wrocławiu. Już w czasie studiów była asystentem na WSE w Katedrze Ekonomii Politycznej a następnie Ekonomiki Przemysłu. W latach 1962 – 1984 uczyła w Lotniczych Zakładach Naukowych przedmiotów ekonomicznych będąc równocześnie wychowawczynią wielu klas.

Pracę zawodową łączyła z działalnością społeczną pełniąc funkcję wiceprezesa i prezesa Ogniska Związku Nauczycielstwa Polskiego.

Została odznaczona Złotym Krzyżem Zasługi i Złotą Odznaką ZNP, była wielokrotnie nagradzana przez dyrektora szkoły. Wiele uwagi i czasu poświęcała wychowankom z problemami emocjonalnymi i edukacyjnymi, zachęcając do nauki i realizacji marzeń. Spokojna i wyrozumiała cieszyła się ich zaufaniem. Od 20 lat chętnie uczestniczyła w zebraniach i spotkaniach Stowarzyszenia, zawsze serdecznie witana przez Absolwentów.

W zmarłej tracimy serdeczną i życzliwą nauczycielkę i koleżankę.

Izba Historii i Tradycji LZN czynna:

środa – w godz. 10.00 – 18.00;

wtorek i czwartek – 16.00 – 18.00

Inne terminy do uzgodnienia telefonicznie /514 966 280/ lub mailowo.

W każdą środę od godz. 10.00

odbywają się spotkania

Absolwentów, Nauczycieli i Sympatyków Stowarzyszenia.

Mile widziani goście, a szczególnie mieszkańcy Psiego Pola.

Zapraszamy

UWAGA: w lipcu i sierpniu dyżury tylko w środę.



***Dziękujemy Absolwentom za przekazywane
do Izby Historii i Tradycji... pamiątek, autorskich
książek i innych eksponatów.***

Szanowni Członkowie, Absolwenci i Przyjaciele!

Serdecznie dziękujemy wszystkim ofiarodawcom, którzy w tym roku przekazali środki 1,5% na działalność statutową. Informujemy jednocześnie, że środki te i wykazy otrzymujemy dopiero we wrześniu.

Dziękujemy również tym, którzy systematycznie opłacają składki, opiekujących prosimy o wpłaty. Forma spłaty zaległych do uzgodnienia, może być w ratach.

Od 2020 roku składka roczna wynosi **66 zł**, wcześniej 60 zł.

Serdecznie dziękujemy sponsorom wspierającym działalność statutową lub Izbę Historii.

**Konto nr 32 1020 5226 0000 6702 0230 3782 z dopiskiem: składka,
wpłata na działalność statutową, Izba Historii i Tradycji.**

Szanowni członkowie Stowarzyszenia... i Absolwenci!

Wielkimi krokami zbliża się kolejne święto naszej szkoły, dlatego już dzisiaj informujemy, że uroczystości jubileuszowe

80-lecia Lotniczych Zakładów Naukowych

odbędą się

2. PAŹDZIERNIKA 2026 ROKU

Zapraszamy do udziału w Zjeździe.

Równocześnie prosimy o propozycje programowe, nowe pomysły, formy spotkań itp.. Przesyłajcie je na maila Stowarzyszenia: stowarzyszenie_lzn@poczta.fm lub przekazcie je osobiście.

Czekamy na Was w każdą środę w godzinach 10.00-18.00.

Telefon kontaktowy - 514 966 280 /Barbara Ostroróg/.



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