

Trasa rowerowa Obiekty militarne Wrocławia



Wrocław

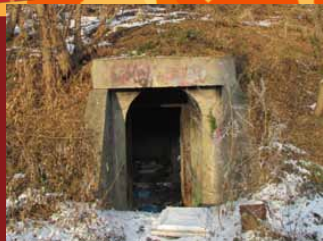


WROCLAWSKA
KAMPANIA
ROWEROWA





Trasa rowerowa Obiekty militarne Wrocławia



Urząd Miejski Wrocławia
Wydział Inżynierii Miejskiej
Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego

ul. Gabrieli Zapolskiej 2/4

50-032 Wrocław

tel. +48 71 777 7842

wkr@um.wroc.pl

www.wroclaw.pl

www.roderowy.wroclaw.pl (dział rekreacja)

Wrocław miasto spotkań

Przewodnik rowerowy

Trasa obiektów militarnych Wrocławia

Trasa obiektów militarnych Wrocławia to duża, 54-kilometrowa pętla wiodąca przez większość zabytkowych obiektów militarnych wewnętrznego pierścienia obronnego miasta. W 1889 r. naczelne dowództwo armii niemieckiej podjęło decyzję o stworzeniu Festung Breslau (Twierdzy Wrocław). Budowano ją ponad pół wieku. W pierwszym etapie rozbudowy fortyfikacji, trwającym od lat 90. XIX w. do końca I wojny światowej, powstało prawie trzy czwarte wszystkich umocnień Twierdzy. Pozostałe obiekty powstawały w okresie międzywojennym oraz podczas samej II wojny światowej. Po wojnie rozpoczęto likwidację fortyfikacji, choć nie na całej linii umocnień. Na zespół obiektów twierdzy składa się cały wachlarz budowli militarnych tworzących pierścień umocnień wokół miasta (w dwóch liniach – wewnętrznej i zewnętrznej). Od strony południowej główną, wewnętrzną linię obrony wyznaczał nasyp kolejowy, natomiast od północy stanowiska obronne w linii rzeki Widawy. Dziś znajdujemy tam liczne schrony, bunkry i zespoły forteczne, które uchowały się w relatywnie dobrym stanie, na co wpłynął brak kolizji z kierunkami rozwoju miasta.

Poniżej krótki opis najczęściej spotykanych obiektów na trasie. **Schrony kompanii piechoty** zbudowane w latach 1890-1901 to jeden z elementów fortyfikacji składających się na Twierdzę Wrocław. Schrony przeznaczone były zazwyczaj na 250 żołnierzy. Od strony czołowej przykrywała je warstwa ziemi, a od tyłu pierwotnie posiadały ceglana elewacja oraz duże otwory wejściowe zamykane dwuskrzydłowymi bramami (oryginalne można oglądać na ul. Dembowskiego). Mniejsze drzwi stanowiły wejście do korytarza. Na czas mobilizacji duże wejścia zamurowywano, w otworach okiennych wieszano pancerne żaluzje, dzieląc jednocześnie korytarz wewnętrznymi drzwiami przeciwprzemuchowymi (w niektórych schronach, np. na Brochowie, likwidowano tylko część wjazdów, wstawiając w ich miejsce okna). Ponieważ w czasie walk przemieszczanie się wewnątrz schronu było możliwe tylko poprzez przejścia łączące naprzemiennie poszczególne pomieszczenia, 15 schronów zmodernizowano, wprowadzając oryginalne, wrocławskie rozwiązanie – do elewacji dobudowano zewnętrzny, betonowy pancierz, w środku którego biegł kolejny trakt komunikacyjny tworzący przedsonki słuzy. Tamże zainstalowano też mechaniczny (elektryczny bądź ręczny) system wentylacji obiektu. Wylot wentylacyjny zastąpiony był sporą perforowaną płytą stalową (można ją jeszcze znaleźć w kilku obiektach, np. na Rakowiej). Wewnątrz schronów można zauważyć, iż sklepienia w pomieszczeniach opadają w kierunku przykrytego ziemię czoła obiektu – dzieje się tak w celu lepszego odprowadzenia wody z pokrycia oraz należącej funkcjonowania wentylacji grawitacyjnej, której wylot stanowiły kominki nad wejściami (w pierwotnym projekcie bez dodatkowego płaszczka).

We Wrocławiu istniało także sześć **fortów kompanii piechoty** – punktów oporu



stworzonych na bazie schronu kompanii piechoty (z zewnętrznym pancierzem). W ich skład wchodziły ponadto dwa schrony-wartownie (gdzie trzymano także agregaty prądotwórcze), rozbudowany ciąg stanowisk strzeleckich wraz ze ślimakowymi stanowiskami obserwacyjnymi oraz 1-2 biernymi schronami obsługi ckm-u. Żelbetowe stanowiska strzeleckie o długości 120-140 m otaczały nieregularną linię zespołu fortyfikacji od strony frontowej i były podzielone na kilkanaście odcinków. Od strony natarcia osłonięte były szerokim nasypem ziemnym, przed którym zazwyczaj biegł rów z wodą z zasykami na niole. W ciągu stanowisk strzeleckich umieszczono 2-3 stanowiska obserwacyjne w kształcie ślimaka (prawoskrętne odpowiednio na prawej flance), wykonane z dwóch warstw stalowych blach wypełnionych dębina. Dziś o istnieniu tych stanowisk świadczą jedynie resztki blach zespolonej z betonowym murem. Dodatkową osłonę fortu stanowił nieregularny, wewnętrzny pierścień nasypów, a czasami także fosa na tyłach. Forty kompanii były bardzo dobrze wyposażone – posiadały własne zambia, zasilanie elektryczne, sieć telefoniczną i ujęcia wody.

Kolejny rodzaj obiektów tworzących pierścień Twierdzy Wrocław to **schrony mobilizacyjne** z okresu I wojny światowej. Mieściły one połowę kompanii i były dwójakiego rodzaju. Pierwsze to różnej wielkości betonowe schrony, posiadające tylko jedną, dużą izbę z charakterystycznym stalowym szkieletem podpór w trzech rzędach (np. na Kowalach). Od środka schrony były wyłożone grubym arkuszem blachy zebrowanej. W niektórych obiektach można jeszcze znaleźć betonowy fundament pod wentylator oraz perforowaną płytę kryjącą wylot wentylacji. Drugi rodzaj to dwu- lub trzykomorowe bunkry, również całkowicie betonowej konstrukcji, z korytarzem i pomieszczeniami w kształcie tunelu (koleby), którego konstrukcję tworzyła gruba blacha zębrowana łączona na sklepieniu (np. na ul. Melioranckiej). Podobne rozwiązanie można spotkać w wartowniach i schronach obsługi ckm-u. Schrony mobilizacyjne budowano w grupach albo jako pojedyncze obiekty. Wszystkie obiekty militarne były maskowane **specjalnymi nasadzeniami zieleni** – przykryte zielonymi dachami, czasami dodatkowo zagłębione w ziemi. Wokół budowli oraz na międzypolach schronów sadzono także nieregularne kępy zieleni wysokiej. Często stosowano także „falszywe” skupiska zieleni, mające imitować lokalizację punktów oporu.

Nawierzchnia trasy – jaki rower?

Pętlę Twierdzy Wrocław poprowadzono tak, aby była możliwie przejezdna także po deszczu, czyli w przeważającej większości po drogach utwardzonych (każdy zainteresowany tematem dobrze wie, iż zdjęcia najlepiej robić, gdy z drzew i krzaków porastających obiekty opadną liście – a zatem od jesieni do wiosny, gdy większość dróg ziemnych jest trudno przejezdna). Należy jednakże pamiętać, iż nie wszystkie „drogi utwardzone” należą do równych – stan nawierzchni wielu traktów pozostawia wiele do życzenia. Na trasie znajdziemy również kilka odcinków, które mogą sprawiać trudność po opadach (np. ul. Meliorancka, Wrzosowa, Koszycka, przez parki czy na wałach). Dlatego też najlepszym rowerem na trasę Twierdzy Wrocław jest rower trekkingowy bądź turystyczny.

Stopień trudności

Trasa Twierdzy Wrocław nie wymaga specjalnego przystosowania roweru. Trudność w pokonaniu trasy sprawiają głównie trzy czynniki. Na kilku odcinkach poruszamy się po dość ruchliwych i nieprzyjemnych ulicach (np. ul. Kowalska, Redycka, Pelczyńska). Na swej drodze mamy do pokonania także kilka miejsc mogących niektórym sprawiać kłopoty: stromy zjazd za kładką Siedlecką w Lesie Rakowieckim, zejście z kładki przy ZOO, wjazd na most Milenijny czy tory kolejowe przy moście Strachocińskim). Inna trudność to sam dostęp do obiektów – czasami trzeba dawki determinacji, aby się do nich dostać, a jeśli są one otwarte, to, niestety, zawsze pełnią rolę śmietnika, latryny i/lub noclegowni – na to też trzeba się przygotować.

Długość trasy - 54 km (bez dojazdów do obiektów)

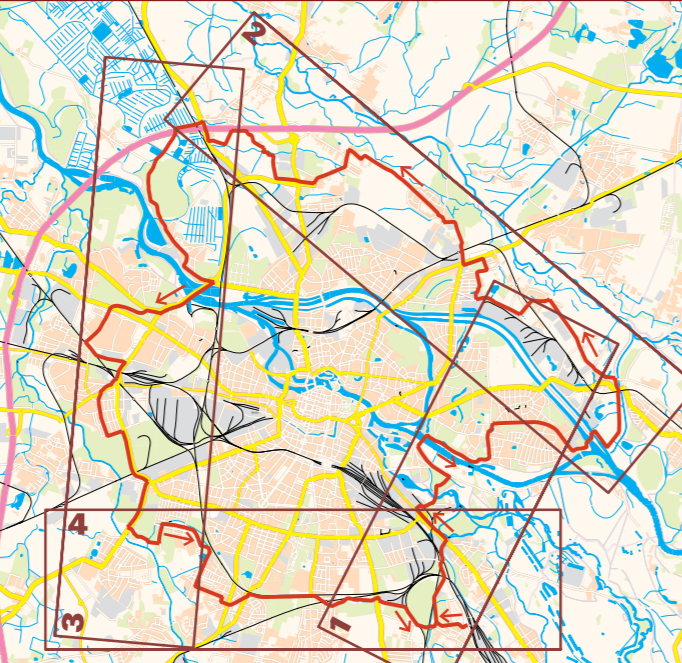
Czas przejazdu

Choć długość trasy Twierdzy Wrocław nie wydaje się być dużym wyzwaniem dla bardziej zaawansowanych rowerzystów, należy pamiętać, iż penetrowanie obiektów potrafi zająć naprawdę sporo czasu. Aby dostać się do większości obiektów zlokalizowanych na podstawowym przebiegu trasy, trzeba zjechać ze szlaku (podanym dojazdom), a następnie wrócić. Dla wielu rowerzystów jazda z mapą może oznaczać liczne zatrzymania w celu weryfikacji przebiegu trasy, co znacznie wydłuża czas przejazdu. Poruszamy się na terenie miasta – oznacza to czasami konieczność oczekiwania na światłach lub ustępowania drogi pieszym (jeśli jedziemy po chodniku). Dlatego też pokonanie trasy można podzielić na dwa etapy – rozpoczynając/kończąc na stacji Wrocław Brochów (stąd startuje opis trasy) lub na stacji Wrocław Kuźniki. Trasa jest przejezdna w obie strony.

Przydatne rady

Wybierając się na trasę Twierdzy Wrocław z zamiarem penetracji obiektów, oprócz aparatu z lampą błyskową, warto zaopatrzyć się w latarkę (ew. przednią lampkę na baterie). Choć wiele obiektów jest dostępnych, znajdują się one w różnym stanie – należy zawsze patrzeć pod nogi (mogą znajdować się tam np. studnie, gwoździe, oleje, nieczystości etc.) i uważać na głowę – na teren obiektów każdy wchodzi na własne ryzyko. Jadąc w trasę, należy też zabrać ze sobą zapieczętowane – nie wszędzie da się zabrać ze sobą rower.

Skorowidz map

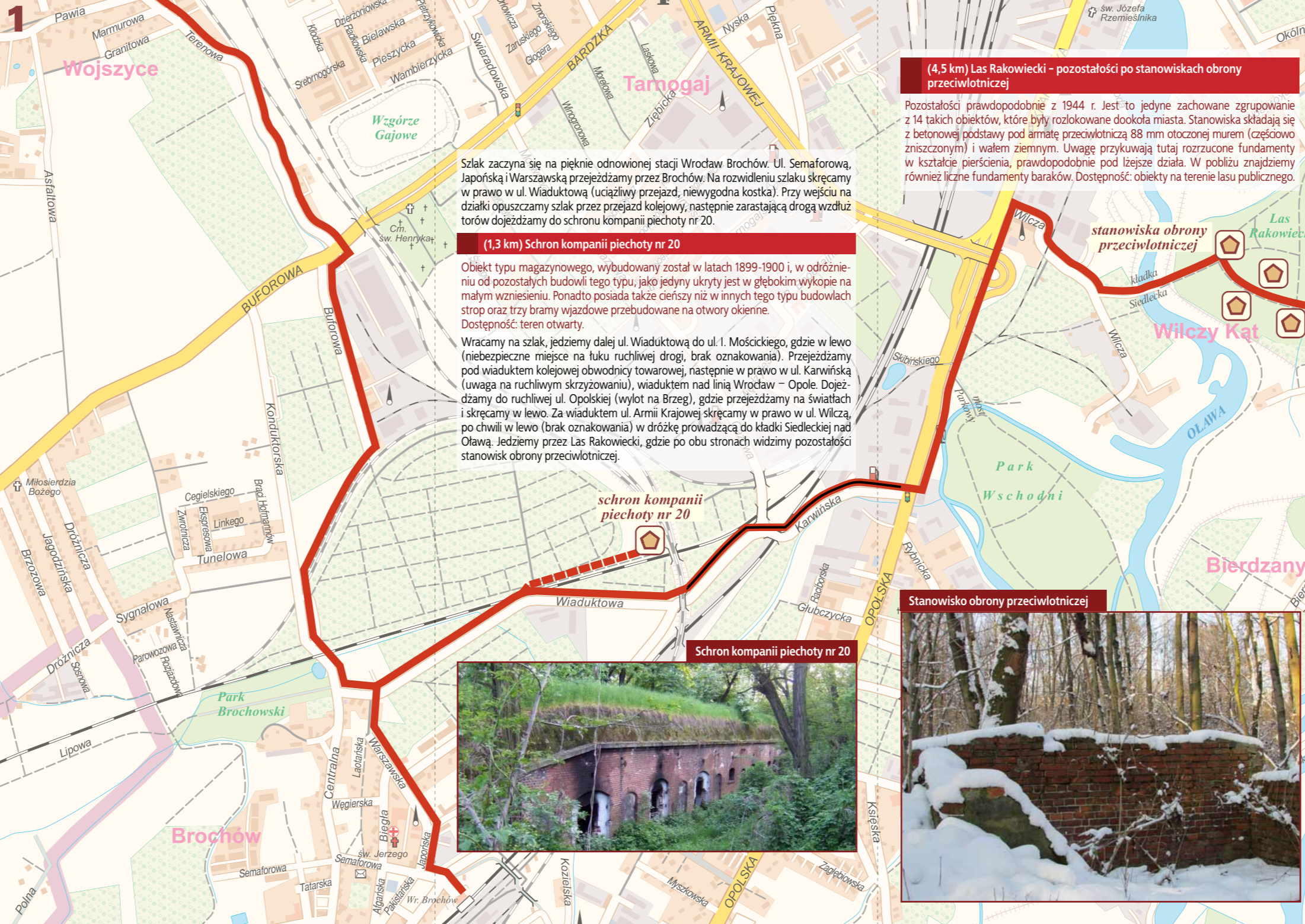


Opracowanie: **Studio PLAN**
ul. Piotrkowska 72, 54-060 Wrocław
tel./fax 71 373 44 37, 71 354 25 07, e-mail: plan@plan.pl, www.plan.pl

Wydanie 1 | 2012

redakcja: Artur Wesolowski, Anna Dębska
tekst i fotografie: Dariusz Wojciechowski, Radosław Lesisz, dr Jerzy Potyrała
kartografia: Studio PLAN Wrocław

Informacje zawarte w niniejszym wydawnictwie są prawnie chronione. Żadna część tego wydawnictwa nie może być w jakikolwiek sposób powielana ani wykorzystywana do innej publikacji bez zgody Studio PLAN.



(4,5 km) Las Rakowiecki - pozostałości po stanowiskach obrony przeciwlotniczej

Pozostałości prawdopodobnie z 1944 r. Jest to jedyne zachowane zgromowienie z 14 takich obiektów, które były rozlokowane dookoła miasta. Stanowiska składają się z betonowej podstawy pod armatę przeciwlotniczą 88 mm otoczonej murem (częściowo zniszczonym) i wałem ziemnym. Uwagę przykuwają tutaj rozrzucone fundamenty w kształcie pierścienia, prawdopodobnie pod lżejsze działa. W pobliżu znajdziemy również liczne fundamenty baraków. Dostępność: obiekty na terenie lasu publicznego.

(1,3 km) Schron kompanii piechoty nr 20

Obiekt typu magazynowego, wybudowany został w latach 1899-1900 i, w odróżnieniu od pozostałych budowli tego typu, jako jedyny ukryty jest w głębokim wykopie na małym wziesieniu. Ponadto posiada także cieńszy niż w innych tego typu budowlach strop oraz trzy bramy wjazdowe przebudowane na otwory okienne. Dostępność: teren otwarty.

Wracamy na szlak, jedziemy dalej ul. Wiaduktową do ul. 1. Mościckiego, gdzie w lewo (niebezpieczne miejsce na fuku ruchliwej drogi, brak oznakowania). Przejedźmy pod wiaduktem kolejowej obwodnicy towarowej, następnie w prawo w ul. Karwińską (uwaga na ruchliwym skrzyżowaniu), wiaduktem nad linią Wrocław – Opole. Dojeżdżamy do ruchliwej ul. Opolskiej (wylot na Brzeg), gdzie przejeżdżamy na światłach i skręcamy w lewo. Za wiaduktem ul. Armii Krajowej skręcamy w prawo w ul. Wilcza, po chwili w lewo (brak oznakowania) w dróżkę prowadzącą do kładki Siedleckiej nad Olawą. Jedziemy przez Las Rakowiecki, gdzie po obu stronach widzimy pozostałości stanowisk obrony przeciwlotniczej.

Stanowisko obrony przeciwlotniczej



Po wyjeździe z lasu skręcamy w lewo w ul. Międzyrzeczką, następnie kładką Zwierzyniecką pokonujemy Odrę. Przy budynku wrocławskiego ZOO skręcamy w prawo, jedziemy Groblą Szczytnicko-Bartoszwicką, wysadzając pomnikowymi dębami. Przy osrodku Stania opuszczamy groble, w lewo ul. Chelmońskiego. Przekraczamy ruchliwą ul. K. Olszewskiego (uwaga na tory tramwajowe), ul. Kazimierską i ścieżką obok stawu docieramy do ul. E. Dembowskiego, gdzie w prawo, ciągnąc rowerowo-pieszym wzdłuż działek. Na końcu działek po prawej widzimy schron kompanii piechoty nr 1.

(9,3 km) Schron kompanii piechoty – I.R. (Infanterie Raum) nr 1

Schron z lat 1891-92. Częściowo zachowały się tutaj oryginalne (używane w okresie pokoju), nitowane drzwi i bramy wjazdowe. Okno z prawej strony pochodzenia współczesnego. Po wojnie budowla ta pełniła rolę m.in. składu win z pobliskiej wytwórni na ul. Wiwulskiego (już niestniejącej) czy magazynu warzyw. Dostępność: leży na terenie prywatnym, wykorzystywany na cele magazynowe.

Schron kompanii piechoty nr 1



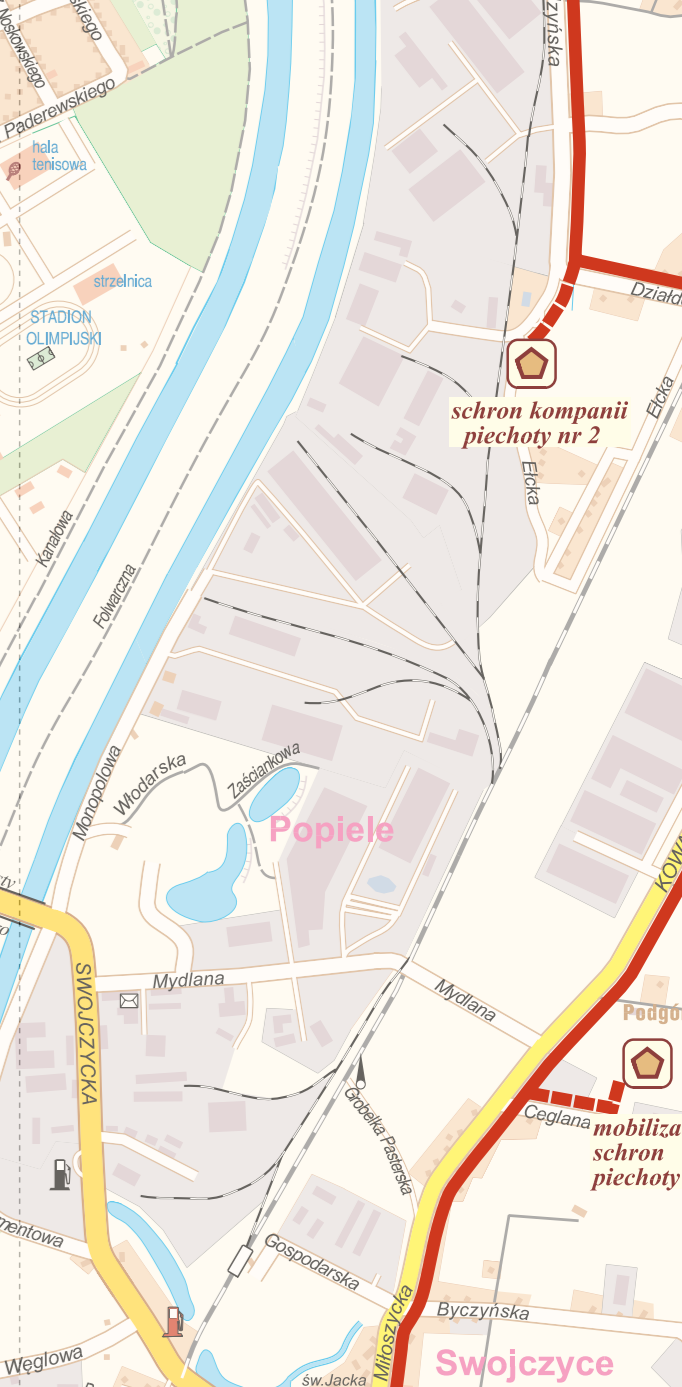
(9,3 km) Schron kompanii piechoty – I.R. (Infanterie Raum) nr 1

Schron z lat 1891-92. Częściowo zachowały się tutaj oryginalne (używane w okresie pokoju), nitowane drzwi i bramy wjazdowe. Okno z prawej strony pochodzenia współczesnego. Po wojnie budowla ta pełniła rolę m.in. składu win z pobliskiej wytwórni na ul. Wiwulskiego (już niestniejącej) czy magazynu warzyw. Dostępność: leży na terenie prywatnym, wykorzystywany na cele magazynowe.

Schron kompanii piechoty nr 1



Schron kompanii piechoty nr 2



Schron kompanii piechoty nr 2





Jedziemy dalej ul. E. Dembowskiego, która przechodzi w ul. M. Bacciarelliego, biegnącą przez środek Bartoszowic. Na skrzyżowaniu z ul. K. Olszewskiego prosto, dalej obok jazu Opatowice. Przekraczamy Kanał Powodziowy mostem nad jazem Bartoszowickim, a Kanał Żeglarny mostkiem nad śluzą Bartoszowice. Wjeżdżamy na Groble taniewską, za skrętem na polu po lewej widoczne dwa mobilizacyjne schrony piechoty.

(12,5 km) Grobla Łaniewska – dwa mobilizacyjne schrony piechoty

Schrony z 1914 r. Wnętrza są mocno zdewastowane – brak stalowych szkieletów podpór, blachy zebrawanej. Dostępność: teren otwarty, trzeba przejść 50 m przez pole uprawne.

Jedziemy dalej groblą, dojeżdżamy do mostu Strachocińskiego, gdzie czeka nas uciążliwa przebieżka przez torę (linia towarowa Wrocław Sołtysowice – Jelcz Miłoszyce, brak przejazdu) i ul. Swojczycką (główna szosa do Jelcza-Łaskowic, uwaga na duży ruch). Grobla dochodzi do ul. Ludowej, gdzie w lewo (uciążliwa kostka). Po obu stronach widzimy kolejne dwa schrony mobilizacyjne piechoty.

(13,7 km) ul. Ludowa – dwa schrony mobilizacyjne

Schrony w bliskiej odległości od siebie (prawdopodobnie z tego samego okresu, co poprzednie). Pierwszy sąsiaduje bezpośrednio z groblą, przy ulicy Ludowej. Choć wnętrze jest zaśmiecone, uchowały się tutaj stalowe konstrukcje. Drugi znajduje się po przeciwnej stronie ulicy, przy zabudowaniach (ul. Ludowa 10, widoczny nasyp). Posiada zachowany wewnętrzny stalowy szkielet, lecz wyburzona została tu cała betonowa ściana główna, co czyni obiekt otwartym, zadaszonym składzikiem. Dostępność: schron przy wale dostępny, drugi schron przy zabudowaniach na terenie prywatnym.

(14,7 km) ul. Ceglana – schron piechoty typu mobilizacyjnego

W środku znajduje się, oprócz śmietnika, częściowo zachowany stalowy szkielet oraz fragment stalowych drzwi do przedsiennika. Dostępność: teren otwarty.



(16,1 km) ul. Lechitów – schron mobilizacyjny

Częściowo zachowane elementy stalowej konstrukcji (m.in. stalowa płyta zakrywająca wylot wentylacyjny). Dostępność: teren otwarty.

Skręcamy w lewo w ul. Tczewska, następnie Działowska, przekraczamy torę (linia towarowa Wrocław Sołtysowice – Jelcz Miłoszyce), przy petli tramwajowej po lewej widoczny schron kompanii piechoty nr 2.

(17,0 km) Schron kompanii piechoty nr 2

Budowla ta, podobnie jak na Biskupinie, posiada wejścia w niezmiennym układzie (przy czym wrota nie są oryginalne) – sześć dużych wjazdów do pomieszczeń piechoty, pomiędzy nimi siedem zamurowanych wejść do korytarza komunikacyjnego oraz zamurowane okno latryny z prawej strony. Dostępność: teren zamknięty, obiekt pełni funkcje magazynowe.



(19,0 km) Schron piechoty nr 3

Jest to pierwszy na naszym szlaku schron zmodyfikowany – posiada dobudowany do starej, ceglanej ściany zewnętrzny, betonowy płaszcz osłonowy (tutaj: wyjątkowo z gyzmem). W elewacji zachowały się wszystkie oryginalne stalowe płyty zakrywające wyloty wentylacyjne, natomiast wejścia (oryginalnie sześć) zostały częściowo zamurowane – obecnie jest tylko jedno. Dostępność: obiekt na terenie prywatnym, można próbować prosić o wejście.

(20,6 km) Fort piechoty nr 4 Lisia Góra

Fort składa się z głównego schronu piechoty, dwóch schronów-wartowni oraz linii stanowisk strzeleckich zakończonych schronem obsługi ckm-u. Punkt oporu rozbudowany został w 1910 r. na bazie istniejącego schronu piechoty (z 2. połowy lat 90. XIX w.) – schron zmodernizowany poprzez dodanie betonowego płaszcza chroniącego korytarz, współcześnie zmieniono w nim układ wejść oraz dobudowano komin. Fort otacza wał ziemny o nieregularnym zarysie, z betonowymi stanowiskami strzeleckimi – transejeja podzielona jest na oddniki, w niektórych znajdują się wnęki. Integralną częścią tych „okopów” były wysunięte nieco przed linię stanowisk strzeleckich ślimakowe stanowiska obserwacyjne – dziś można jedynie znaleźć małe fragmenty blachy, z których były one wykonane. Na wschodnim krańcu transeji znajduje się schron obsługi ckm-u. Po obu stronach głównego schronu znajdują się bliźnięta schrony-wartownie z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną. Na prawym skrzydle znajdujemy także trzy poprzeczne wały ziemne – są to dwa stanowiska dla artylerii. Dostępność: teren otwarty.



(22,2 km) Schron piechoty nr 5

Wracamy na szlak, ul. Przejazdowa docieramy do ul. Redyckiej, gdzie w prawo (uwaga na wzmożony ruch samochodowy). Jedziemy przez centrum Sołtysowic (współczesny kościół św. Alberta Wielkiego po lewej). Na końcu osiedla po prawej widzimy częściowo zniszczony schron piechoty nr 5.

(22,2 km) Schron piechoty nr 5

Wracamy na szlak, ul. Przejazdowa docieramy do ul. Redyckiej, gdzie w prawo (uwaga na wzmożony ruch samochodowy). Jedziemy przez centrum Sołtysowic (współczesny kościół św. Alberta Wielkiego po lewej). Na końcu osiedla po prawej widzimy częściowo zniszczony schron piechoty nr 5.

(20,6 km) Fort piechoty nr 4 Lisia Góra

Wracamy do ul. Miłoszyckiej, która po opuszczeniu Swojczyca przechodzi w ul. Kowalską. Osiągamy Kowale, gdzie na skrzyżowaniu z ul. Lechitów po prawej kolejny schron mobilizacyjny.

(23,7 km) Fort piechoty I. St. (Infanterie Stellung) nr 6

Jedziemy dalej ul. Redycką (po lewej poligon wojskowy), na początku Polanowic przechodzi ona w ul. Starościńska. Na głównym skrzyżowaniu w lewo w ul. H. Kamińskiego (niebezpieczne skrzyżowanie). Opuściliśmy szlak na skrzyżowaniu z ul. Polanowicką, gdzie w prawo, następnie boczną drogą w prawo dojeżdżamy do fortu piechoty nr 6.

(25,3 km) Fort piechoty I. St. nr 7

Wracamy na szlak, przekraczamy na światłach ruchliwą ul. Żmigrodzką (wylot na Poznań), ul. Irynową, a następnie pełną drogą docieramy do Góry Owsińskiej, gdzie na terenie wojskowym kryje się fort piechoty.

(25,3 km) Fort piechoty I. St. nr 7

Fort z 1906 r. Teren wokół obiektu jest mocno zaśmiecony, a ukształtowanie terenu częściowo zmienione (znieulowane), niemię wewnątrz schronu kompanii jest wyjątkowo schudne. Zachowało się sześć oryginalnych wejść w panczeru chroniącym

(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.



(26,6 km) Wzgórze Owsińska – fort piechoty nr 8

Teren jest ogrodzony przez zaskie i chroniony przez firmę ochroniarską. Za płotem znajduje się prawdopodobnie fort piechoty zbudowany na bazie schronu kompanii piechoty. Dostępność: teren niedostępny.

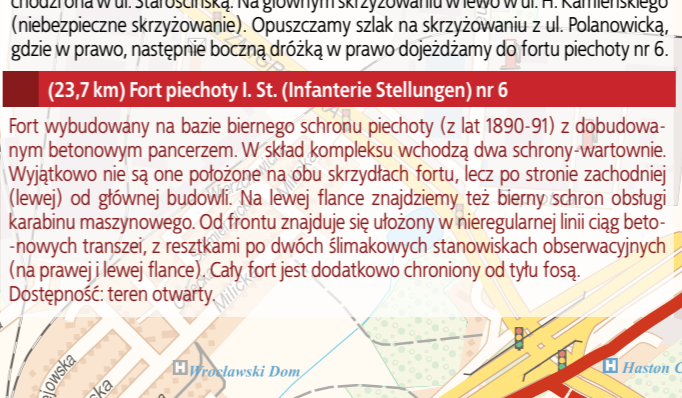


(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.

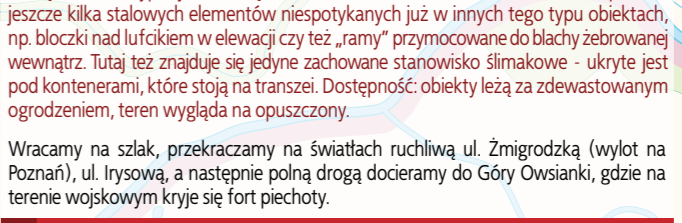
(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.



(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.



(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.



(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.

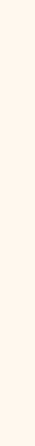


(27,5 km) Fort piechoty nr 8a

Fort z 1914 r. W jego skład wchodzi dwa schrony piechoty o całkowicie betonowej konstrukcji: dwu- i trójkomorowy (dla dowódcy) z pomieszczeniami w kształcie koleby wyłożonej blachą zebrawaną, z dwoma wejściami i otworem wentylacyjnym pośrodku. Na flankach znajdziemy dwa zrujnowane wysunięte schrony dla obsługi karabinów maszynowych. W pobliżu można także znaleźć resztki okopów – rejon ten byłby najmocniej umocnionym oddnikiem linii Widawy. Dostępność: teren otwarty.



Fort piechoty nr 8a





Prace Widawskie

schron kompanii piechoty nr 9

Wracamy do ul. Ostowej, następnie w prawo ul. Podbiałową docieramy do ruchliwej ul. Pelczyńskiej (wylot na Oborniki Śl.). Podjeżdżamy chwilę w lewo, gdzie po lewej schron kompanii piechoty nr 9 (uwaga na wzmożony ruch samochodowy).

(28,3 km) Schron kompanii piechoty nr 9

Obiekt posiada zmodernizowaną ścianę tylną – dobudowany pancierz betonowy. Sąsiadują z nim dwa bliźniacze (na obu flankach) schrony-wartownie. Wyjątkowo są mniejsze od wcześniej spotykanych. Schron na prawej flance posiada przerobione współcześnie wejście, schron na lewej flance leży na terenie prywatnym. Dostępność: teren otwarty.



Schron kompanii piechoty nr 9

ruiny schronu kompanii piechoty nr 9a



Las Osobowicki - ruiny schronu kompanii piechoty nr 9a

Wracamy z powrotem ul. Pelczyńską przez Lipę Piotrowską, przejeżdżamy pod estakadą obwodnicy autostradowej. Kierujemy się w lewo w ul. Kaczeńcowa, przejeżdżamy przez linię kolejową Wrocław – Poznań. Po chwili w lewo w bitą ul. Wrzosową, mijamy estakadę autostrady. Znajdujemy się na dawnych polach irygacyjnych, gdzie można zaobserwować sieć kanałów, zbiorników i jazów rozprowadzających nieczystości. Wjeżdżamy w Las Osobowicki, gdzie po prawej ruiny schronu kompanii piechoty.

(30,3 km) Las Osobowicki - ruiny schronu kompanii piechoty nr 9a

Różne źródła podają, iż został on wysadzony już po wojnie, prawdopodobnie zwieziono i zdetonowano w nim broń i niewypały. Na górze po drugiej stronie drogi (tzw. Szwedzkim Szańcu) znajdowała się piękna, 47-metrowa wieża widokowa. Zbudowana w 1902 r. wg projektu architekta Carla Klimma (autora m.in. wieży cisień przy ul. Wiśniowej) zburzona została w 1945 r. w obawie, iż wpadając w ręce wroga będzie stanowił doskonały punkt kierowania ogniem na miasto-twierdzę. Dostępność: teren otwarty.

Wjeżdżamy na ul. Osobowicką, po prawej góra Szaniec Szwedzki z grodziskiem. Opuszczamy las, jedziemy przez centrum Osobowic (po lewej kościół św. Teresy). W wale odrzańskim znajdują się schrony przeciwlotnicze, jeden z nich po prawej tuż przy drodze na końcu osiedla.

(33,5 km) Osobowice – schrony przeciwlotnicze w wale

Schrony wybudowane dla załóg barek cumujących w pobliżu. W 1928 r. utworzono na Odrze zatoki służące do dziś jako zimowisko barek – znajduje się one po drugiej stronie wału. Schrony posiadają trzy wejścia – główne od ulicy i dwa ewakuacyjne po bokach (częściowo zasypane). Obiekty składają się z przedsionka oraz z dwóch podłużnych (ok. 15 m) pomieszczeń, na końcu których znajdują się latryny. Po środku każdego pomieszczenia umieszczona jest rura (prawdopodobnie od piecyka), a w sklepieniu widoczne są otwory wentylacyjne (nad pierwszym schronem wystaje nawet kominiek wentylacyjny). Dostępność: teren otwarty.



Schron piechoty nr 10



(33,9 km) Artyleryjski blokhaus kolejowy

Wybudowany w latach 1895-96 bronił przeprawy kolejowej przez Odrę na prawym jej brzegu. Ceglana budowla posiadała dwie kondygnacje wyposażone w stanowiska strzelnicze oraz odcinek murów przyległych do nasypu kolejowego. Znajdujące się po drugiej stronie ulicy Osobowickiej nasypy służyły jako stanowiska artyleryjskie – widać wyraźne poszerzenie nasypu po obu stronach torów. Obecnie blokhaus mocno zdezastowany - posiada tylko jedną kondygnację, jest zasypany ziemią i zabetonowany od góry. Dostępność: teren otwarty.

Wracamy do mostu Milenijnego, na który wjeżdżamy łącznikiem, poruszamy się ścieżką rowerową po południowej stronie. Na skrzyżowaniu z ul. Popowicką w prawo i po chwili alejką przez Park Zachodni. Przy murze cmentarza żydowskiego po prawej schron piechoty nr 10.

(36,5 km) Schron piechoty nr 10

Schron wybudowano w latach 1895-96. Poza zamurowanymi wejściami pozostał on w niezmięnionej formie. Uważne oko zauważy też resztki brukowanej drogi biegnącej do schronu od ulicy Lotnickiej. Na skrzyżowaniu z ul. Popowicką w prawo i po chwili alejką przez Park Zachodni. Przy murze cmentarza żydowskiego po prawej schron piechoty nr 10. Dostępność: teren otwarty.



Ruiny schronu kompanii piechoty nr 10a

Przekraczamy na światłach ruchliwą ul. Legnicką (wylot na Lubin), ul. Bajana jedziemy przez środek osiedla bloków Gądów Mały. Na skrzyżowaniu z ul. Bystrzycką w lewo, po chwili po lewej ruiny schronu kompanii piechoty nr 10a.

(37,9 km) Ruiny schronu kompanii piechoty nr 10a

Budowla ta, wybudowana w 1901 r. jako ostatnia z serii schronów kompanii, była nieco odmienną konstrukcją od poprzedników – schron jako jedyny został wykonany całkowicie z betonu i posiadał wysuniętą latrynę zaopatrzoną w strzelnicę karabinowe broniące wejścia i flankujące tylną ścianę (wejścia) schronu. Zburzony najprawdopodobniej w 1945 r. ruiny budowli zostały w dużej części usunięte w 2010 r. na potrzeby budowy sklepu. Dostępność: teren otwarty.

(39,5 km) Schron piechoty nr 11

Obiekt posiada swój pierwotny układ wejść i wjazdów (podobnie jak na Biskupinie), choć same drzwi i wrota nie są oryginalne. Dostępność: teren prywatny, hurtownia, magazyn.



do stacji Wrocław Kuźniki



Schron piechoty nr 11

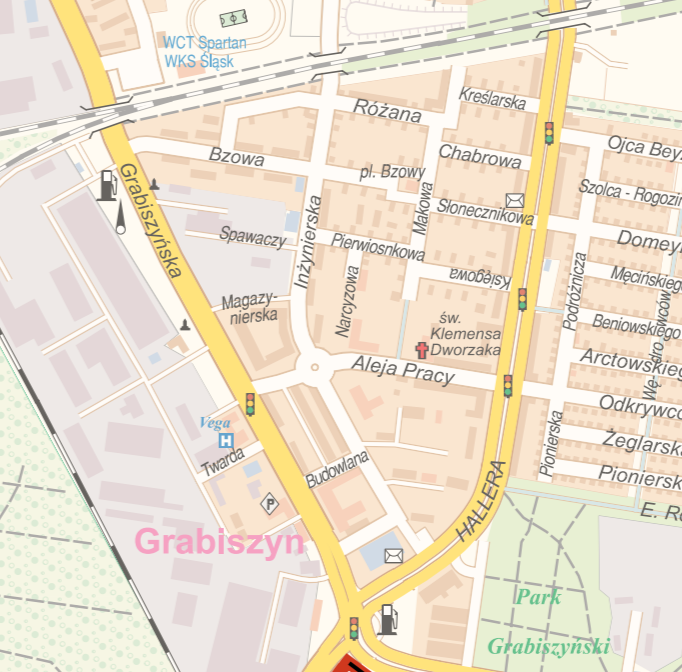
Jedziemy dalej ul. Bystrzycką, następnie w prawo na Estakadę Gądowianką nad torami linii kolejowych do Głogowa i Legnicy. Wjeżdżamy w prawo zjazdem do ul. Strzeżowskiej, którą przekraczamy na światłach. Po lewej na terenie przemysłowym widoczny schron piechoty nr 11.

(39,5 km) Schron piechoty nr 11

Obiekt posiada swój pierwotny układ wejść i wjazdów (podobnie jak na Biskupinie), choć same drzwi i wrota nie są oryginalne. Dostępność: teren prywatny, hurtownia, magazyn.



do stacji Wrocław Kuźniki



Schron piechoty nr 12

Skrecając w lewo w ul. Ukrainką, następnie ul. Australijską przez środek osiedla domków jednorodzinnych na Muchoborze Małym. Na skrzyżowaniu z ul. Francuskiej w lewo, następnie w prawo w ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Klecińskiej. Jedziemy wzdłuż działek (można spróbować dostać się do zasypanego ziemią schronu piechoty).

(41,5 km) Schron piechoty nr 12

W pobliżu ul. Klecińskiej, na terenie ogródków działkowych „Radość” znajduje się jedyny, całkowicie zasypany ziemią schron piechoty. Aby się do niego dostać, skrecając na terenie działek w pierwszą alejkę w lewo i jedziemy ok. 200 metrów. Na skrzyżowaniu z al. Nasturcjową, po lewej stronie widzimy właściwe wzniesienie. Szczyt pagórka zajmuje prywatny ogródek – tamże, za zgodą właściciela, można zobaczyć jedyny, mały fragment tylnej elewacji schronu wystający spod grządek (betonowa wylewka na ogródku jest współczesna). Schron jest ustawiony prozodem do linii rzeki Ślęzy. Dostępność: teren ogródków działkowych jest zamknięty, choć bramka jest często otwarta. Sam pagórek dostępny tylko od strony frontowej (Ślęzy).



Schron piechoty nr 12

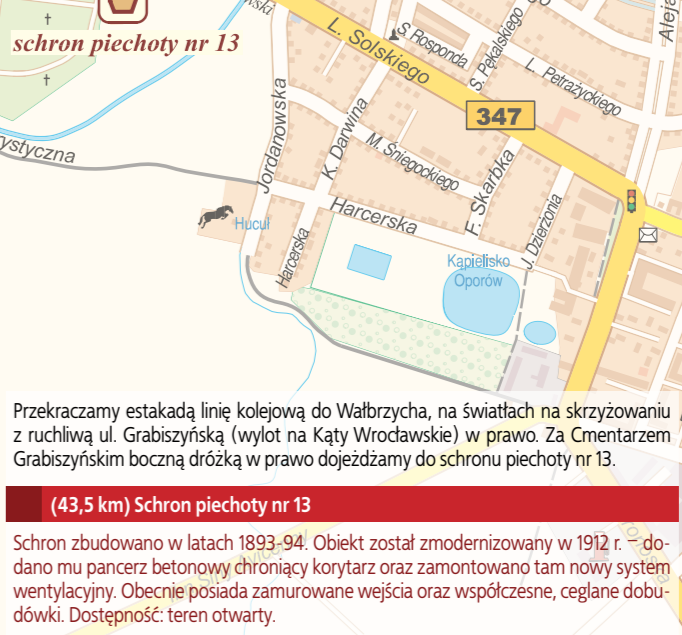


Schron piechoty nr 13

Przekraczamy estakadą linię kolejową do Wałbrzycha, na światłach na skrzyżowaniu z ruchliwą ul. Grabiszyńską (wylot na Kąty Wrocławskie) w prawo. Za Cmentarzem Grabiszyńskim boczną drożką w prawo dojeżdżamy do schronu piechoty nr 13.

(43,5 km) Schron piechoty nr 13

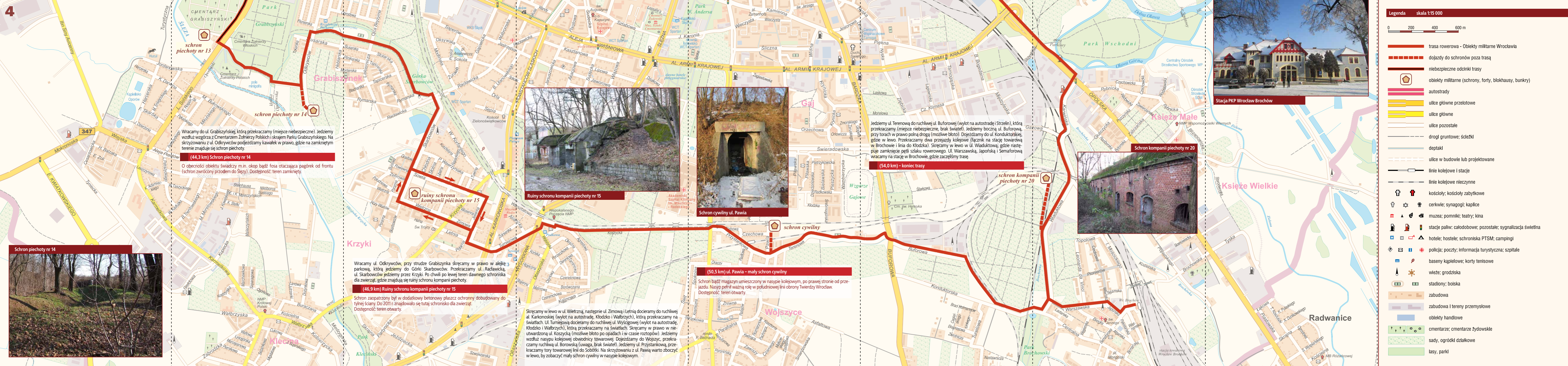
Schron zbudowano w latach 1893-94. Obiekt został zmodernizowany w 1912 r. – dodano mu pancierz betonowy chroniący korytarz oraz zamontowano tam nowy system wentylacyjny. Obecnie posiada zamurowane wejścia oraz współczesne, ceglane dobudówki. Dostępność: teren otwarty.



Schron piechoty nr 13



Schron piechoty nr 13



Schron piechoty nr 14

Wracamy do ul. Grabiszyńskiej, którą przekraczamy (miejsce niebezpieczne). Jedziemy wzdłuż wzgórze z Cmentarzem Żołnierzy Polskich i skrajem Parku Grabiszyńskiego. Na skrzyżowaniu z ul. Odkrywców podjeżdżamy kawałek w prawo, gdzie na zamkniętym terenie znajduje się schron piechoty.

(44,3 km) Schron piechoty nr 14

O obecności obiektu świadczy m.in. okop bądź fosa otaczająca pagórek od frontu (schron zwrócony przodem do Ślezy). Dostępność: teren zamknięty.

(46,9 km) Ruiny schronu kompanii piechoty nr 15

Schron zaopatrzonej był w dodatkowy betonowy płaszcz ochronny dobudowany do tylnej ściany. Do 2011 r. znajdowało się tutaj schronisko dla zwierząt. Dostępność: teren otwarty.

Skracamy w lewo w ul. Wietrzna, następnie ul. Zimowa i Letnią docieramy do ruchliwej al. Karkonoskiej (wylot na autostradę, Kłodzko i Wałbrzych), którą przekraczamy na światłach. Ul. Turniejową docieramy do ruchliwej ul. Wyciągowej (wylot na autostradę, Kłodzko i Wałbrzych), którą przekraczamy na światłach. Skracamy w prawo w nieutwardzoną ul. Koszycką (możliwe błoto po opadach i w czasie roztopów). Jedziemy wzdłuż nasypu kolejowej obwodnicy towarowej. Dojeżdżamy do Wojszyce, przekraczamy ruchliwą ul. Borowską (uwaga, brak światła). Jedziemy ul. Przystankową, przekraczamy tory towarowej linii do Sobótki. Na skrzyżowaniu z ul. Pawia warto zobaczyć mały schron cywilny w nasypie kolejowym.



Ruiny schronu kompanii piechoty nr 15

(50,5 km) ul. Pawia - mały schron cywilny

Schron bądź magazyn umieszczony w nasypie kolejowym, po prawej stronie od przejazdu. Nasyp pełni ważną rolę w południowej linii obrony Twierdzy Wrocław. Dostępność: teren otwarty.



Schron cywilny ul. Pawia

Jedziemy ul. Terenową do ruchliwej ul. Buforowej (wylot na autostradę i Strzelin), którą przekraczamy (miejsce niebezpieczne, brak światła). Jedziemy boczną ul. Buforową, przy torach w prawo połączy drogą (możliwe błoto). Dojeżdżamy do ul. Konduktorskiej, gdzie w lewo. Przekraczamy dwa przejazdy kolejowe (tętniak na stację towarową w Brochowie i linia do Kłodzka). Skracamy w lewo w ul. Władukową, gdzie następuje zamknięcie pętli szlaku rowerowego. Ul. Warszawską, Japońską i Semaforową wracamy na stację w Brochowie, gdzie zaczęliśmy trasę.

(54,0 km) - koniec trasy

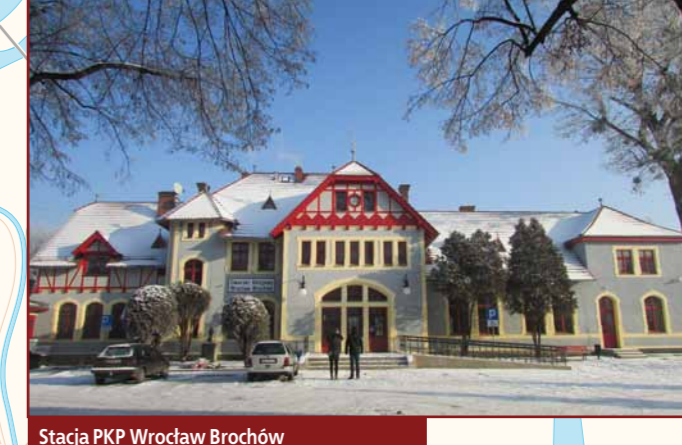


Schron kompanii piechoty nr 20

Schron kompanii piechoty nr 20



Schron kompanii piechoty nr 20



Stacja PKP Wrocław Brochów

- Legenda** skala 1:15 000
- 0 200 400 600 m
- trasa rowerowa - Obiekty militarne Wrocławia
 - dojazdy do schronów poza trasą
 - niebezpieczne odcinki trasy
 - obiekty militarne (schrony, forty, blokhausy, bunkry)
 - autostrady
 - ullice główne przelotowe
 - ullice główne
 - ullice pozostałe
 - drogi gruntowe; ścieżki
 - deptaki
 - ullice w budowie lub projektowane
 - linie kolejowe i stacje
 - linie kolejowe nieczynne
 - kościoły; kościoły zabytkowe
 - cerkwie; synagogi; kaplice
 - muzea; pomniki; teatry; kina
 - stacje paliw; całodobowe; pozostałe; sygnalizacja świetlna
 - hotele; hostele; schroniska PTSM; campingi
 - policja; poczty; informacja turystyczna; szpitale
 - baseny kąpielowe; korty tenisowe
 - wieże; grodziska
 - stadiony; boiska
 - zabudowa
 - zabudowa i tereny przemysłowe
 - obiekty handlowe
 - cmentarze; cmentarze żydowskie
 - sady; ogródki działkowe
 - lasy; parki