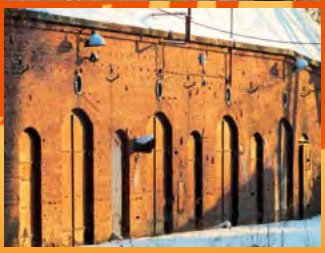
Trasa rowerowa

Obiekty militarne Wrocławia

WROCŁAWSKA
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.rowerowy.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 trzydzieści lat. W pierwszym etapie rozbudowy fortyfikacji, trwającym od lat 90. XIX w. do końca I wojny światowej, powstało prawie trzy czwarte wszystkich umocnień znajdujących się na trasie zwiedzania. 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 wewnętrzną linię obrony wyznaczał nasyp kolejowy, natomiast od północy stanowiska obrony w linii rzeki Widawy. Dziś znajdziemy tam liczne schrony i fortyfikacje oraz towarzyszące im jazy fortecznie, które zachowały się w relatywnie dobrym stanie, na co wpłynął brak kolizji z kierunkami rozwoju miasta.

Ponieważ znajdują się krótko opis najciekawszych obiektów na trasie. **Schrony kompanii piechoty** zbudowane w latach 1890–1901 to jeden z elementów fortyfikacji składających się na Twierdzę Wrocław. Pierwotnie przeznaczone były dla 250 żołnierzy. Od strony czołowej przykrywała je warstwa ziemi, a od tyłu mały osłaniał elewację 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 (w niektórych schronach, np. na Brochowie, likwidowano tylko część wyjazdów, wstawiając w ich miejsce okna). Ponieważ na początku XX wieku wzrosło znaczenie piechoty na fortecznym polu bitwy, dla dodatkowego zabezpieczenia obsady schronu wprowadzono do schronów piechoty nową betonową fasadę. Wykorzystywane nowej fasady spowodowały powstanie dwóch przedsionków oraz komór wentylatorów. Zmodernizowano w ten sposób 15 obiektów.

Włoty systemu wentylacyjnego zastonięte były sporą perforowaną płytą stalową (można ją jeszcze znaleźć w kilku obiektach, np. na Rakowie). Wewnątrz schronów można zauważyć, iż sklepienia w pomieszczeniach opadają w kierunku przykrytego ziemią czoła obiektu – chodzi o lepsze odprowadzenie wody z pokrycia oraz właściwe funkcjonowanie wentylacji grawitacyjnej, która funkcjonowała w obiektach przed ich modernizacją oraz w schronach, które nie były modernizowane. Każde z sześciu dużych pomieszczeń schronu było ogrzewane.

We Wrocławiu istniało także pięć **fortów kompanii piechoty** – punktów oporu stworzonych na bazie schronu kompanii piechoty (z zewnętrznym pancerzem). W ich skład wchodziły ponadto dwa schrony pogotowia (w których przebywali żołnierze oczekujący na alarm bojowy), rozbudowany ciąg stanowisk strzeleckich wraz ze tilmakowymi stanowiskami obserwacyjnymi oraz 1–2 wartowniami. Zelbetowe stanowiska strzeleckie o długości 100–140 m otaczały nieregularną linią zespół fortyfikacji od strony frontowej i były podzielone na kilkanaście odcinków. Od strony natarcia forty osłonięte były szerokimi nasypami ziemnymi, przed którymi znajdował się szeroki na 10 do 25 metrów pas zasieków. W ciągu stanowisk strzeleckich umieszczone były 2 stanowiska obserwacyjne w kształcie ślimaka (prawoskrętne odpowiednio na prawej flance), wykonane z trzech warstw stalowych blach wypełnionych kruszywem. Stanowiska te połączone były rurami głosowymi i elektryczną instalacją alarmową z innymi obiektami znajdującymi się wewnątrz fortu, umożliwiają tym samym alarmowanie załogi. Dziś o istnieniu tych stanowisk świadczą jedynie resztki blachy zespolonej z betonowym murem. Dodatkową osłonę fortu stanowił nieregularny, wewnętrzny pierścień nasypów, a czasami także fosa na tyłach. Schrony i forty piechoty były bardzo dobrze wyposażone – posiadały własne szamba, zasilanie elektryczne, sieć telefoniczną i ujęcia wody. Zmodernizowane na początku XX wieku schrony, posiadały także bardzo bogate zaplecze socjalne. W związku z instalowaniem nowych wzorów wyposażenia zmniejszała się liczba żołnierzy, którzy mogli przebywać w schronie, unowocześnione obiekty pomieścić mogły około 170 żołnierzy. Kolejny rodzaj obiektów tworzących pierścień Twierdzy Wrocław to **schrony mobilizacyjne** z okresu I wojny światowej. Mieściły one połowę kompanii i były dwojakiego 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 krzyżą włot wentylacji. Drugi rodzaj to dwu- lub trzykomorowe schrony, również z kaloń betonowej konstrukcji, z korytarzem i pomieszczeniami w kształcie tunelu (kolebą), którego konstrukcję tworzyła gruba blacha zebrowa łączona na sklepieniu (np. na ul. Meliorancka). Podobnie rozwiązane można spotkać w schronach pogotowia i wartowniach. Schrony mobilizacyjne budowano w nowo powstających na początku I wojny światowej fortach – punktach oporu 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 „fałszywe" 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 ponastawiających 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, Pełczyńska). 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 pełną rolę śmietnika, latryny i/lub noclegowni – na to też trzeba się przygotować.

Długość trasy - 54 km (bez dojazdów do obiektów)

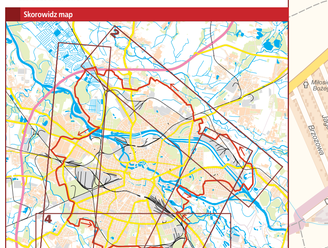
Czas przejazdu

Choć długość trasy Twierdzy Wrocław nie wydaje się być dużym wyzwaniem dla bardziej zaawansowanych rowerzystów, należy pamiętać, iż penetrowanie obiektów może zająć naprawdę sporo czasu. Aby dostać się do wielu obiektów, dokładnowanych na podstawowym przebiegu trasy, trzeba zjechać z szlaku (podanym dojazdem), 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 zamierzeniem penetrowania 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 patrzyć pod nogi (mogą znajdować się tam np. studnie, gwoździe, oleje, nieczystości etc.) i uważać na głowę – na terenie obiektów każdy wchodzi na własne ryzyko. Jadąc w trasę, należy też wziąć ze sobą zapięcie – nie wszędzie da się zabrać ze sobą rower.

Skorowidz map


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
Wojszyce
Tarnogaj
Brochów
Park Brochowski
Wiślany Kąt
Dąbie
Biedrzany
Bisku
Bartoszowice
Popiele
Zaleśe
Swojczyce
Nowy Dom
Park Biskupiński
Park Wschodni
Park Szczytnicki
ZOO
Wzgórze Gajowe
Las Rakowicki
Wiaduktowa
Pawia
Marmurowa
Bardzka
Dworcowa
Dzierżoniowska
Bialskiego
Pieszycka
Wiejska
Wojszycka
Wojszycki Most
Kowalska
Redycka
Pełczyńska
Bardzka
Bardzkiej
Nowa
Pocztowa
Bardzkiej
Bardzkiej
Bardzka
Bardzka
Bardzka

Bartoszowice
Strachocin
Świętoszów
Świętoszów Stary
Swojczyce
Pagórze
Kowale
Sołtysowice
Polanowice
Poświętne
Widawa
Wrocław Główny
Wrocław Nowy Port
Wrocław Pólnoc
Wrocław Sołtysowice
Wrocław Żerniki
Wrocław Żerniki Wschodnie
Wrocław Żerniki Zachodnie
Wrocław Żerniki Południowe
Wrocław Żerniki Północne
Wrocław Żerniki Centrum

Pracze Widawskie
Osobowice
Popowice
Krzyki
Grabiszyn
Grabiszynek
Oporoów
Gądów Mały
Park Zachodni
LAS OSOBOWICKI
Góra Św. Wawrzyńca
Góra Kościelna
Góra Św. Ignacego
Góra Św. Teresy
Góra Św. Mikołaja
Góra Św. Jerzego
Góra Św. Jadwigi
Góra Św. Wojciecha
Góra Św. Wacława
Góra Św. Jana
Góra Św. Piotra
Góra Św. Pawła
Góra Św. Szczepana
Góra Św. Andrzeja
Góra Św. Bartłomieja
Góra Św. Mateusza
Góra Św. Marcina
Góra Św. Łukasza
Góra Św. Marka
Góra Św. Mateusza
Góra Św. Łukasza
Góra Św. Marcina

Wracamy ul. Grabiszyńską, którą przekraczamy (miejsce niebezpieczne). Jedziemy wzdłuż wzgórza 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 (Infanterie Raum 14)

Schron piechoty zbudowano w latach 1892-1893, zmodernizowano natomiast w roku 1912. Dzieło otoczono ziemnym szańcem o regularnym geometrycznym kształcie. Od tyłu dostępu do schronu broniła, dziś poważnie zniekształcona, fosa. Po wojnie obiekt użytkowało i modernizowało Ludowe Wojsko Polskie i Obrona Cywilna (schron zwrócony przodem do Ślęzy). Dostępność: teren zamknięty.

Schron piechoty nr 14

Wracamy ul. Odkrywców, przy strudze Grabiszynka skręcamy w prawo w aleję parkową, którą jedziemy do Górki Skarbowców. Przekraczamy ul. Racławicką, ul. Skarbowców jedziemy przez Krzyki. Po chwili po lewej znajdujemy teren dawnego schroniska dla zwierząt, gdzie znajdują się ruiny schronu kompanii piechoty.

(46,9 km) Ruiny schronu piechoty nr 15 (Infanterie Raum 15)

Schron piechoty ukończono w roku 1893. W roku 1912 obiekt zmodernizowano w nietypowy sposób, kryjąc betonowym płaszczem, w którym umieszczono tylko jedną komorę wentylatora, tylko połowę fasady. W masyw ziemny przykrywający obiekt wzbudowano niewielką ceglano-betonowy schron. Obiekt ten mieścił wspólną radiostację, następnie stację meteorologiczną, schron przeciwlotniczy, a w końcu w latach 60. został wysadzony w powietrze. Do 2011 r. znajdowali się tutaj schronisko dla zwierząt. Dostępność: teren otwarty.

Ruiny schronu piechoty nr 15

Skręcamy w lewo w ul. Wietrzną, następnie ul. Zimową i Letnią docieramy do ruchliwej al. Karkonoskiej (wylot na autostradę, Kłodzko i Wałbrzych), którą przekraczamy na światłach. Ul. Turniejową docieramy do ruchliwej ul. Wyścigowej (wylot na autostradę, Kłodzko i Wałbrzych), którą przekraczamy na światłach. Skręcamy w prawo w nieutwardzoną ul. Koszycką (możliwe błoto po opadach i w czasie roztopów). Jedziemy wzdłuż nasypu kolejowej obwodnicy towarowej. Dojeżdżamy do Wągsycy, przekraczamy ruchliwą ul. Borowską (uwaga, brak świateł). Jedziemy ul. Przystankową, przekraczamy tory towarowe linii do Sobótki. Na skrzyżowaniu z ul. Pawią warto zboczyć w lewo, by zobaczyć mały schron cywilny w nasypie kolejowym.

Schron cywilny ul. Pawia

(50,5 km) ul. Pawia – szczelina przeciwlotnicza

W nasyp wbudowano niewielką betonową szczelinę przeciwlotniczą chroniącą pracowników i podróżnych funkcjonującej niegdyś niecpodal stacji kolejowej. Obiekt ten składa się z dwóch wejść i łączącego je korytarza wyposażonego w śluzy gazoszczelne, niskie sanitarne oraz ławki umożliwiające cywilom wygodne przebywanie w czasie nalotu. Obiekt znajduje się po prawej stronie od przejazdu.
Nasyp pełnił ważną funkcję w południowej linii obrony Twierdzy Wrocław jako poważna przeszkoda terenowa, a dzięki swojej wysokości także istotne stanowisko fortecznej artylerii, znajdującą się przy ul. Pawiej szczelina przeciwlotnicza nie ma z tym jednak nic wspólnego. Dostępność: teren otwarty.

Jedziemy ul. Terenową do ruchliwej ul. Buforowej (wylot na autostradę i Strzelin), którą przekraczamy (miejsce niebezpieczne, brak świateł). Jedziemy boczną ul. Buforową, przy torach w prawo polną drogą (możliwe błoto). Dojeżdżamy do ul. Konduktorskiej, gdzie w lewo. Przekraczamy dwa przejazdy kolejowe (łącznie na stację towarową w Brochowie i linia do Kłodzka). Skręcamy w lewo w ul. Wiadukłtową, 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 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
- odcinki trasy o wzmożonym ruchu kołowym
- obiekty militarne (schrony, forty, blokhausy, bunkry, jazy)
- autostrady
- ulice główne przelotowe
- ulice główne
- ulice pozostałe
- drogi gruntowe; ścieżki
- deptaki
- ulice 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, ogrodki działkowe
- lasy, parki