

Historia Kiedyś z Bytoma do Berlina jechało się 4,5 godziny. Dziś takiej trasy już nie ma

Najszybszy pociąg w Europie

p.szalankiewicz@dz.com.pl
PAWEŁ SZALANKIEWICZ

Mimo że historia rozwoju kolei w naszym mieście nie miała dobrego początku, to jednak właśnie z Bytoma kursował do stolicy Niemiec – Berlina, jeden z najszybszych pociągów w Europie – Latający Ślązak, czyli Fliegender Schlesier.

Początek kolei w Bytomiu to dopiero druga połowa XIX wieku, kiedy centrum naszego miasta połączono pierwszą normalnotorową linią kolejową, która łączyła Wrocław przez Kluczbork, Podoszów, Tarnowskie Góry, Bytom, Chorzów Stary, Szopienice, Tychy, Pszczynę ze stacją Dziedzice. – Kolej mogła dotrzeć do Bytoma o wiele wcześniej, bowiem już na początku lat 30-tych XIX wieku z inicjatywą budowy kolei na Śląsku wystąpili wrocławscy przemysłowcy i kupcy, którzy chcieli połączyć Dolny i Górny Śląsk – mówi Tomasz Sanecki, pracownik Urzędu Miejskiego w Bytomiu i pasjonat historii.

– Tak już w 1842 roku otwarto pierwszy odcinek łączący Wrocław z Oławą, który następnie przedłużono do kolejnych miast: Gliwice, Świętochłowice, Katowice i Myslowice. Budowie tej linii sprzeciwili się jednak bytomscy radni, argumentując swoją decyzję tym, że zagraża ona interesom lokalnych przedsiębiorców. Decyzja ta zaważyła na dalszym rozwoju miasta, które musiało czekać na połączenie kolejowe jeszcze kilkadziesiąt lat – dodaje.

Stąd też na rozwój kolei w Bytomiu trzeba było czekać kilkadziesiąt lat. Sytuacja zaczęła się zmieniać wraz z podziałem Górnego Śląska w 1922 roku. W wyniku decyzji mocarstw zachodnich, Bytom nie tylko znalazł się w granicach Niemiec, ale stał się jednocześnie miastem granicznym, otoczonym z trzech stron nową granicą.

Najwięcej przejeżdżał granicznymi

– Ewenementem w skali całych Niemiec był fakt, że to właśnie w Bytomiu było najwięcej kolejowych przejeżdżał granicznych na tak

Latający Ślązak trasę z Bytoma do Berlina pokonywał w 4,5 godziny. Jechał średnio 128 km/h

małym obszarze. Sytuacja ta niewątpliwie wpłynęła na wzrost znaczenia węzła i dworca kolejowego w Bytomiu, czego dowodem było uruchomienie superszybkiego połączenia kolejowego z Berlinem – opowiada Sanecki. Nowoczesne, a przede wszystkim superszybkie pociągi, rozpoczęły kursowanie w Niemczech w latach 30-tych XX wieku. Podjęto decyzję, że największe miasta będą obsługiwane nowoczesnym taborem typu



Latający Ślązak był ówczesnym fenomenem i najszybszym środkiem transportu

„Leipzig”. Wśród nich znalazł się Bytom. Pierwszy superszybki ekspres na trasie Berlin – Bytom, wyruszył z dworca Berlin Charlottenburg 15 maja 1936 roku o 19.51. Kolejnymi przystankami „Latającego Ślązaka” były o 19.59 stacja Berlin ZOO, o 20.20 Berlin Schlesischer Bf (późniejszy Ostbahnhof). Następnie skład zatrzymywał się dopiero w Breslau (Wrocław) o godzinie 22.46, by po trzech minutach po-

stoją udać się w dalszą drogę. Kolejnymi stacjami na drodze ekspresu były: Opolen (Opole 23.38), Kandrzin (Kędzierzyn 23.50) i Gletwitz (Gliwice 0.14) oraz stacja końcowa Bytom, do której superszybki pociąg docierał 31 minut po północy. – Latający Ślązak był wyjątkowo traktowany przez niemieckie władze. Specjalnie dla niego wybudowano w Bytomiu hangar, gdzie pociąg oczekiwał na poranny kurs do Berlina – pod-

kreśla Sanecki. Z dworca głównego w Bytomiu, „Pieron” w drogę powrotną do stolicy Rzeszy Niemieckiej wyruszał punktualnie o 5.24. Podobnie, jak podczas kursu z Berlina do Bytoma zatrzymywał się jedynie w Gliwicach (5.39), Kędzierzynie (6.03), Opolu (6.15), Wrocławiu (7.05), Berlinie Schlesischer Bf (9.54), Berlinie ZOO (10.22), docierając do stacji końcowej w Berlinie Charlottenburgu o 10.29. – Dla pasażerów korzysta-

jących z Latającego Ślązaka połączenie, przygranicznego wówczas, Bytoma z Wrocławiem i Berlinem było idealnym połączeniem. Trasę 510 km pociąg pokonywał w zaledwie 4,5 godziny, dzięki czemu między innymi śląscy przedsiębiorcy mogli w stolicy Rzeszy załatwić urzędowe sprawy i jeszcze tego samego dnia wrócić do domu – opowiada Sanecki dodając, że pokonanie tak długiej trasy w tak krótkim czasie (4,5 godziny!) było możliwe dzięki osiągniętej przez pociąg prędkości, która średnio wynosiła 128 km/h. Ciekawostką jest fakt, że Latający Ślązak stanowił wówczas prawdziwy fenomen w historii europejskiej kolejnictwa. Osiągnął bowiem na trasie Bytom – Berlin rekordową, jak na ówczesne czasy, szybkość 160 km/h, co było najwyższą zanotowaną wówczas prędkością, jaką uzyskał pociąg.

Tak było aż do wybuchu II wojny

Dziś trasa Katowice – Berlin jest pokonywana przez pociągi w ciągu 9-10 godzin, czyli dwa razy więcej niż blisko 80 lat temu. Historia „Latającego Ślązaka” nie trwała jednak długo. Wraz z wybuchem II wojny światowej wszystkie pociągi zostały zajęte na potrzeby armii niemieckiej. – Kolejnym powodem wycofania superszybkich pociągów na trasie Berlin – Bytom była oszczędność paliwa. Każdy jego litr był bowiem niezbędny dla niemieckiej maszyny wojennej, która 1 września 1939 roku rozpoczęła podbój całej Europy – kończy Sanecki. ●

WOŚP w Bytomiu będą kwestować dla orkiestry także na rowerach

W niedzielę gramy z całego serca. Pomoże w tym 250 wolontariuszy

●● W niedzielę również w Bytomiu odbędzie się finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Pieniądze ze zbiórki przeznaczone zostaną na zakup sprzętu niezbędnego w leczeniu noworodków (np. inkubatorów) szpitalom tzw. pierwszego stopnia referencyjności, by w nagłych przypadkach nie przewozić dzieci do szpitala specjalistycznego.

Tegoroczną zbiórkę będą w naszym mieście prowadzić bytomski hufiec Związku Harcerstwa Polskiego, Stowarzyszenie Rowerowy Bytom, Przedszkole Miejskie nr 25 „Stonczyny Zakątek” oraz bytomski zespół rockowy Chaos.

W naszym mieście kwestować na rzecz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy będzie około 250 wolontariuszy. Rowerzyści zbiorą się o godz. 11



Rowerzyści znów będą zbierać pieniądze na WOŚP

na bytomskim Rynku. Podczas świątecznego przejazdu wolontariusze na rowerach będą także wspólnie zbierać datki. Trasę

przejazdu zaplanowano o ulicach: Piastów Bytomskich, Katowicką, Rostka, K. Miarki, Chorzowską, Witczaka, Sandomierską, Powstańców Śląskich, Dworską, Odrzańską, Strzelców Bytomskich (parking M1, postój około piętnastu minut), Dąbrową Miejską, Celną, Miechowicką, al. J. Nowaka-Jeziorskiego, (postój około 15 minut na parkingu CH Plejada), Miechowicką, Wrocławską, Chrzanowskiego.

Każdy uczestnik otrzyma specjalne odblaskowe serce, które będzie mógł przykleić sobie na rower. Peleton po mieście będzie się poruszał w tempie spacerowym około dziesięć kilometrów na godzinę. Udział w przejeździe jest bezpłatny. ●

p.szalankiewicz@dz.com.pl
PAWEŁ SZALANKIEWICZ

Ekologia

Czujnik smogu na Dworcowej

●● Na ulicy Dworcowej został zainstalowany sensor powietrza mierzący poziom stężenia pyłów zawieszonych oraz ciśnienie atmosferyczne, temperaturę i wilgotność powietrza.

Nowy czujnik w Bytomiu jest elementem kampanii #BezSmogu prowadzonej przez Eurobank. – Wszyscy powinniśmy mieć dostęp do informacji na temat tego, co dzieje się za oknem. Posiadając pełną wiedzę, świadomie możemy zaplanować np. wyjścia z domu, ćwiczenia na świeżym powietrzu, rodzinny spacer z dzieckiem – przekonuje Artur Kurasieński, bloger, ambasador akcji #BezSmogu.

I temu też ma służyć czujnik na Dworcowej, który ma pomóc w poszerzeniu bazy danych dotyczących jakości powietrza w poszczególnych regionach Polski. ●

p.szalankiewicz@dz.com.pl
PSZ

Pożegnanie Smutne wieści dla fanów sportu

Odeszły legendy Czarnych Bytom oraz Szombierek

●● Z początkiem roku pożegnaliśmy dwie wybitne postacie bytomskiego sportu. Wę wtorek 2 stycznia, zmarł Marian Donat, który najlepsze lata kariery sportowej i trenerskiej spędził w Czarnych Bytom. Natomiast 5 stycznia odszedł Stanisław Bykowski – piłkarz, a później działacz Szombierek Bytom.

Marian Donat zmarł w wieku 57 lat. Przygodę z judo rozpoczął ale to z klubem Czarni Bytom związał się na zawsze. W 1980 roku jako pierwszy reprezentant Czarnych Bytom wystąpił na Letnich Igrzyskach Olimpijskich w Moskwie. W tym samym roku zdobył V miejsce w Mistrzostwach Europy w Wiedniu. Był pierwszym w historii Klubu medalistą Mistrzostw Polski. Trenował pod okiem Ryszarda Rejdycha i Józefa Wiśniewskiego, a w kadry narodowej był podopiecznym trenera Waldemara Sikorskiego.

Po zakończeniu kariery, sam został trenerem pierwszego zespołu Czarnych Bytom. Odegrał znaczącą rolę w ówczesnych sukcesach swoich podopiecznych, z których największym pozostał złoty medal olimpijski z Seulu w 1988 roku, zdobyty przez Waldemara Legienia. Podczas uroczystości 50-lecia Klubu Czarni Bytom został odznaczony honorowym Medalem Polskiego Związku Judo. Stanisław Bykowski w barwach Szombierek grał w latach 1966-1972 oraz 1973-1979. Najczęściej występował na prawej pomocy, jak również jako środkowy pomocnik. W piłkarskiej ekstraklasie rozegrał 265 spotkań strzelając dla „Zielonych” 11 bramek. Po zakończeniu kariery piłkarskiej dalej działał w Szombierekach, zajmując się prowadzeniem zespołu oldbojów. ●

p.szalankiewicz@dz.com.pl
PSZ