

A black and white photograph of a steam locomotive at a station. The locomotive is emitting thick white steam from its smokestack. Two men in blue uniforms are standing on the locomotive. In the background, there are buildings with red-tiled roofs. The image is used as a background for the text.

Plany budowy kolejowego połączenia Berlina z Wrocławiem pochodzą już sprzed 1846 roku. Pierwsze koncepcje pojawiły się w 1830 roku i był to tak zwany plan Wolfa. Kolejne, stworzone cztery lata później, wiązały się z planem Rufera, a w 1836 roku światło dzienne ujrzał plan Krausego. Następnym projektem był plan tajnego nadradcy budowlanego Corellego, z 1837 roku. To dzięki niemu ruszyła budowa pierwszego odcinka kolei z Berlina do Frankfurtu nad Odrą, oddana do użytku w październiku 1842 roku.

Wiedząc, że połączenie z Frankfurtu nad Odrą prędzej czy później dotrze również do Wrocławia, przedstawiciele wielu miast i kół gospodarczych leżących między Wrocławiem a Frankfurtem nad Odrą postanowili zawiązać Komitet Miast Nadodrzańskich (Krosna Odrzańskiego, Zielonej Góry, Nowej Soli, Głogowa, Sulechowa, Bytomia Odrzańskiego, Nowego Miasteczka i Kozuchowa), który opowiadał się za budową szlaku wzdłuż dawnej drogi kołowej Wrocław – Frankfurt.

# Dzieje „Berlinki”, czyli Kolei Dolnośląsko- -Monachijskiej

Tekst **WITHOLD SIKORA**, na podstawie opracowań Fundacji Kolejowej „Stacja Lubsko/Sommerfeld”, Zdjęć **ZBIORY FUNDACJI**





LUBSKO

prezentacje

63

komunikacja publiczna nr 2





Wrocław, Dworzec Marchijski

**M**imo różnych sporów wewnątrz Komitetu co do przebiegu trasy, uzgodniono, że będzie ona przebiegać bliżej Żagania. O tych planach dowiedziano się w Żarach, skąd wysłano delegację do Gubina, aby nakłonić tamtejsze władze miejskie do podjęcia wspólnych działań, by kolej nie ominęła tych dwóch miast. Żarski samorząd nie wiedział jeszcze, że władze Gubina rozpoczęły już rozmowy z Komitetem Miast Nadodrzańskich i Gubin miał zostać połączony koleją boczną z Krosnem Odrzańskim. W tej sytuacji Gubin długo w ogóle nie odpowiadał na wysiłki Żar. Dopiero ultimatum, jakie postawiły Żary – zażądano jasnej deklaracji, czy miasta tworzą komitet budowy linii kolejowej, czy pozostają przy swojej kolei bocznej – zostało w Gubinie poddane pod głosowanie Rady Miejskiej. Rajcy omawiali oba projekty i zdecydowano połączyć siły z Żarami. Do obu miast dołączyły różne podmioty z Lubuska, Żagania i Cottbus, a także z Krosna Odrzańskiego.

### Zadecydowało państwo

Wobec takiego mnożenia się różnych komitetów i niemożności dojścia do porozumienia, spór o to, jak ma przebiegać trasa między Wrocławiem a Frankfurt, postanowiło rozwiązać samo państwo. W 1843 roku zwołano konferencję, na którą zaproszono wszystkich zainteresowanych i zawiązano Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (NME, *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*), celem ustalenia szlaku do Wrocławia. W tym samym roku, w sierpniu, rozpoczęto budowę trasy z Wrocławia do Legnicy, ukończoną 19 października 1844 roku, a następny odcinek do Bolesławca został oddany w roku następnym. Również od strony Frankfurtu postępowały prace planistyczne

i ziemne. Odcinek od Frankfurtu w stronę Żar był najtrudniejszy, ze względu na działalność erozyjną Lubuszy (*Lubicy*). Stąd na odcinku Gubin – Żary, między innymi w okolicy Lubuska, trzeba było wybudować wysokie i na kilka kilometrów długie nasypy, mosty i przepusty. Ostatecznie udało się całą trasę ukończyć i ostatni odcinek Żary – Lubsko oddano do użytku 1 września 1846 roku, wraz z całą trasą: Berlin – Frankfurt/O – Gubin – Lubsko – Żary – Węglińiec – Bolesławiec – Legnica – Wrocław.

Stacja w Lubsku była gotowa już w 1845 roku i jest najstarsza w obecnym województwie lubuskim. Pierwszy pociąg najpierw zawitał w Żarach, gdzie przyjechał z Legnicy 5 lipca 1846 roku, a siedemnaście dni później pojechał dalej, przez Lubsko, do Gubina.

Pierwszy rozkładowy pociąg z podróżnymi ruszył z Wrocławia do Berlina przez Żary i Lubsko dopiero 13 września 1846 roku. Przejazd (w 1847 roku) na tej trasie trwał od 11,5 do 13 godzin. W 1852 roku cała trasa, dotąd prywatna, została upaństwowiona przez Prusy. Drugi tor na trasie Berlin – Wrocław położono w latach 1850-1860. Budowa skrótownego odcinka Berlinki (jak potocznie nazywano trasę) z Jasienia do Miłkowic przez Bieniów, Żagań, z pominięciem Żar, Węglińca i Bolesławca pozwoliła skrócić czas przejazdu i odległość o 29 km. „Skrótownkę” oddano do użytku 15 maja 1875 roku. Drugi tor dla tej linii powstał w początkowych latach XX wieku.

### Zamiennik „Orient Expressu”

W czasie I wojny światowej, w latach 1916-1918, Berlinką (przez Lubsko i Żagań) przejeżdżał pasażerski tzw. *Balkanzug*, wojenny zamiennik „Orient Expressu”.

#### Streszczenie

Autor opisuje dzieje Kolei Dolnośląsko-Monachijskiej, popularnie nazywanej Berlinką, która powstała w połowie XIX wieku i łączyła Wrocław z Berlinem. Poznajemy szczegóły rozwoju infrastruktury na tej trasie na przestrzeni stu lat, ze szczególnym uwzględnieniem miast znajdujących się dzisiaj na terenie Polski – Lubuska i Bytomia. Dowiadujemy się też o znaczeniu tej magistrali kolejowej dla gospodarki i ruchu pasażerskiego w ówczesnych Niemczech. W latach międzywojennych na tej trasie jeździł najszybszy wówczas pociąg na świecie („Latający Ślązak”). Tekst przybliża też powolny upadek Berlinki, który rozpoczął się po II wojnie światowej i postępował w PRL-u i czasach współczesnych.

#### Summary

##### The history of 'Berliner', that is the Lower Silesia - Munich Railway

The paper describes the history of the Lower Silesia - Munich Railway, commonly known as the 'Berliner', which was constructed in the mid-19th century and linked Wrocław (Breslau) with Berlin. We learn details of the infrastructure development on this route during a hundred years, with special emphasis on towns situated today in the area of Poland - Lubusko and Bytom. We also learn about the importance of this railway main line for the economy and the passenger traffic in Germany at that time. In the between the wars period the then fastest trains worldwide were travelling this route (Flying Silesian, Fliegender Schlesier). The text presents also a slow decline of the Berliner, which started after World War II and continued in the Polish People's Republic and in contemporary times.

**Słowa kluczowe:** Berlinka, historia kolei, „Latający Ślązak”

**Keywords:** Berliner, railway history, Flying Silesian



su” relacji Berlin – Konstantynopol (na skutek działań wojennych pociąg nie mógł wyruszyć z Paryża).

„Berlinka” w latach 20. i na początku lat 30. XX w. przeszła gruntowną modernizację. Wyremontowane zostały zarówno szlaki kolejowe, jak i wszystkie obiekty, stacje oraz urządzenia związane z obsługą pociągów i lokomotyw. Budowano też nowe obiekty kolejowe. Rozbudowano dworzec w Lubsku (*Sommerfeld*), gdyż stacja ta, leżąc w połowie drogi między dwoma aglomeracjami, Berlinem i Wrocławiem, świetnie nadawała się na punkt zmiany lokomotyw. Wówczas nie było jeszcze tak silnych parowozów, aby całą trasę mogły przejechać bez nawęglania i nawadniania, a czynności te wymagały czasu. Dlatego też w Lubsku podpinano nowy parowóz, a ten, który przyjeżdżał, odczepiano, nie marnując czasu na inne czynności. Po tej modernizacji czas przejazdu między Lubskiem a Berlinem zmniejszył się do 2 godz. 14 min (z 2 godz. 45 min). Trzeba zaznaczyć, że Lubsko w tym okresie było ważniejszym węzłem kolejowym niż Żary czy Zielona Góra. Znajdowały się w nim dwie parowozownie oraz bogata infrastruktura kolejowa. Warto nadmienić, że parowozownie znajdowały się również w Żaganiu i Gubinie. Stacjonowały tam parowozy z tabliczkami *Sommerfeld* (Lubsko). Dodatkowo każdy parowóz był przyporządkowany do macierzystej parowozowni. Lubsko było tzw. *Bahnbetriebswerk* (*Bw*), stąd na parowozach widniały tabliczki: *Bw Sommerfeld*. Do 1945 roku parowozownia znajdowała się pod zarządem Dyrekcji Kolei we Wrocławiu. Natomiast jeszcze w 1941 roku lubska parowozownia z warsztatem zatrudniała 210 osób.

## Latający Ślązak

Starą linią Berlinki (Jasień – Żary – Węgliniec – Bolesławiec – Legnica – Wrocław) można było jechać z szybkością do 120 km/h, natomiast na „skróć” (Berlin – Frankfurt – Guben – Lubsko – Żagań – Legnica – Wrocław) pociągi mogły mknąć z maksymalną prędkością do 160 km/h. Od lat 30. XX wieku Berlinką jeździły także silniejsze parowozy serii BR 01, a zwłaszcza BR 03 (oznaczenie PKP Pm3), 03a<sup>o</sup>, 44, 50, 52 (Ty2) i wiele innych. Parowozy pośpieszne

znormalizowanej serii BR 01 i BR 03 z Frankfurtu/O i Wrocławia ciągnęły zwłaszcza pociągi pośpieszne do Wrocławia i Berlina, co stało się początkiem stopniowego zmniejszania roli Lubska jako stacji wiodącej w obsłudze obiegów Berlin – Wrocław. Wciąż jednak stacjonowały w Lubsku lokomotywy pośpieszne, osobowe, towarowe i tendraki do ruchu lokalnego. Rewolucję przyniósł rok 1936, kiedy to 15 maja wyruszył w swoją pierwszą drogę spalinowy, nowoczesny, trójczłonowy ekspresowy zestaw motorowy (FDt 45 i FDt 46 – tak oznaczony w rozkładzie jazdy) serii SVT137 *Der Fliegende Schlesier* („Latający Ślązak”), który trasę Berlin – Wrocław – Bytom przez Lubsko pokonywał w 4 godz. 25 minut, a prędkość handlowa wynosiła 128,4 km/h, przy dopuszczalnej 160 km/h.

Latający Ślązak kursował codziennie aż do 21 sierpnia 1939 roku, choć na odcinku Berlin – Wrocław się nie zatrzymywał. Był to wówczas najszybszy pociąg świata, który podczas prób w lutym 1936 roku osiągnął prędkość 205 km/h! Magistrała przechodząca przez Lubsko była jedną z ważniejszych w Niemczech oraz jednym z najkrótszych, a na pewno najszybszych połączeń Śląska z Berlinem. „Latający Ślązak” do dziś dzierży rekord prędkości na tej trasie oraz rekordowo krótki czas podróży. Do 1945 roku z Lubska można było bezpośrednio dojechać pośpiesznym pociągiem nie tylko do Berlina, Wrocławia, ale i do Wiednia.

## Upadek

Wszystko się zmieniło po II wojnie światowej, kiedy to szybką trasę (dwutorową magistralę kolejową) przecięła granica. Lubsko stało się lokalną oraz końcową stacją na tej trasie (choć aż do 30 maja 1986 roku kursowały pociągi osobowe do przystanku w Gubinku, a do 1990 roku na tym szlaku jeździły pociągi towarowe). Po drugiej wojnie trasa była już jednotorowa, ponieważ drugi tor zdemontowano od Milkowic do Żagania i dalej do Gubinka po Lubsko. Drugi tor (także po wojnie) został zdemontowany również na odcinku Węgliniec – Żary – Sieniawa Żarska – Jasień. Lubsko w czasach PRL było już tylko lokalnym węzłem z takimż ruchem pasażerskim i towarowym. ▀



◆ Znajdująca się w Lubsku parowozownia w tym czasie była tylko jednostką pomocniczą parowozowni żagańskiej i do końca ery parowozów właśnie do Lubska zjeżdżały wszystkie żagańskie lokomotywy parowe, gdyż tylko tam znajdowała się zapadnia do wywiązywania zestawów kołowych.

Pod koniec maja 1990 roku Lubsko utraciło bezpośrednie połączenie z Wrocławiem Świebodzkim. 31 maja 1991 roku wykonano ostatni kurs parowozem, który pokonał trasę Żagań – Lubsko – Żagań. Pociąg prowadził parowóz Ol49-63 z żagańskiej szopy. W maju 1993 roku szlakiem Żagań – Lubsko – Żagań kursowały sporadycznie „srebrne strzały” Lubuskiej Kolei Regionalnej (LKR), pierwszego w Polsce prywatnego przewoźnika. Niestety, małe potoki podróżnych oraz utrudnianie przez PKP kursowania, a także duże zużycie paliwa spowodowały, że bardzo skądinąd komfortowe pociągi spalinowe, sprowadzone z Danii, szybko przestały tą linią jeździć.

Regres zaczął się w latach 1990-1995, kiedy to likwidowano połączenia oraz zamykano trasy kolejowe. W efekcie tego w maju 1994 roku definitywnie zamknięto stację w Lubsku, a pozostała ciekawa i bogata infrastruktura kolejowa, praktycznie nietknięta przez wojnę, została w następnych latach zniszczona przez między innymi złomiarzy, mieszkańców pozbawionych zarobku i możliwości znalezienia pracy. Przyczyniła się do tego bierna postawa właściciela, czyli PKP i samorządu lokalnego, a tor do Gubinka i Niemiec został rozszabrowany.

Ostatni pociąg z Lubska do Żagania odjechał 31 stycznia 1995 roku, a 16 maja 1995 roku zakończono kursowanie zastępczej komunikacji kolejowej wykonywanej autobusami. Tor z Jasienia przez Sienawę Żarską do Żar został rozebrany. Tym samym era kolei w Lubsku praktycznie dobiegła końca. Odcinek Lubsko – Bieniów – Żagań jest sporadycznie wykorzystywany w ruchu towarowym. Ostatni pociąg pasażerski do Lubska, z miłośnikami kolei na pokładzie, z lokomotywą spalinową serii SM42-2622 (S&K Train Transport) oraz 3 wagonami przedziałowymi B10nou 2 kl. (spółki PKP Intercity), przejechał „Berlinką” 1 maja 2011 roku – w 167. rocznicę powstania dawnej magistrali kolejowej.

### Połączenie Górnego Śląska z Wrocławiem

Pierwszy projekt trasy kolejowej łączącej Górny Śląsk z Wrocławiem stworzył w 1816 roku Carl Johann Bernhard Karsten. Dwutorowa trasa o trakcji parowej i długości ponad 200 km miała służyć przede wszyst-



Latający Ślązak wyjeżdża z Kędzierzyna-Koźła

#### Po lewej

Lubsko, stacja Ol49 z pociągiem w stronę Jasienia

kim transportowi węgla, z możliwością uruchomienia przewozu osób. Projekt ten został odrzucony w Berlinie, ze względu na niższy koszt transportu węgla Odrą.

3 czerwca 1836 roku środowisko burżuazji śląskiej powołało do życia Komitet Założycielski Kolei Górnośląskiej (niem. *Oberschlesische Eisenbahn*), na czele którego stanął prezydent rejencji opolskiej hrabia Püchler. W wyniku sporów o przebieg linii od Opola na wschód, rozpoczęto budowę jedynie na odcinku z Wrocławia do Opola. Prace zakończono 29 maja 1843 roku. Ostateczny przebieg trasy od Opola do Nowego Bierunia (przez Gliwice) zatwierdzono w październiku 1842 roku. Również trzy lata później, 2 października 1845 roku, otwarto odcinek do Gliwic, a po kolejnych dwóch tygodniach – Świętochłowic. Budowę linii zakończono ostatecznie 3 października 1846 roku w Mysłowicach, a planowane połączenie z Bieruniem nie zostało zrealizowane. Linia liczyła 196,3 km, a otwarcia dokonał król pruski Fryderyk Wilhelm IV. Wraz z otwarciem linii otwarto również stację kolejową Gliwice-Łabędy (niem. *Laband*). W 1872 roku Koleje Górnośląskie otworzyły linię do Bytomia. W roku 1846 roku Gliwice zyskały połączenie z całą pruską siecią kolejową poprzez nowo otwartą Kolej Dolnośląsko-Marchijską (niem. *Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*), łączącą Berlin z Wrocławiem.

Wróćmy jednak do okresu sprzed II wojny światowej i rozbudowy szybkich połączeń kolejowych Berlina. „Berlinka”, choć kończyła się we Wrocławiu, stworzyła szybkie połączenie również do górnośląskiego Bytomia. Miasto to pierwszy dworzec kolejowy miało już w 1868 roku, a na początku 1930 roku w Bytomiu stanął nowy dworzec wraz z nową halą peronową. ■

Więcej o Berlinie można się dowiedzieć na stronach Fundacji Kolejowej „Stacja Lubsko/Sommerfeld”, która kultywuje tradycje tej magistrali, będącej pierwowzorem współczesnych szybkich kolei, i przypomina o jej świetności ([www.stacjalubsko.pl](http://www.stacjalubsko.pl)).



**Withold Sikora** | prezes firmy doradczo-konsultingowej z dziedziny logistyki transportu publicznego