

Żary - Żagań - Lubsko meandry kolejowej historii

Na kolejowej mapie Polski jest kilka miejsc, które w sposób szczególny skupiają uwagę miłośników kolei i jej historyków. Jednym z nich jest położony na pograniczu Śląska i Łużyc czworobok ograniczony stacjami Żagań, Lubsko, Tuplice i Jankowa Żagańska. Historia kolei na tym terenie sięga początków kolejnictwa na obecnych ziemiach polskich i jest modelowym obiektem badań z dziedziny geografii transportu. Mamy tu bowiem do czynienia z wyjątkowym konglomeratem najstarszych linii prywatnych, późniejszych państwowych oraz prywatnych linii przemysłowych i użytku publicznego z okresu budowy kolei lokalnych. Sam zaś układ przestrzenny sieci nosi piętno walki interesów między prywatnymi towarzystwami kolejowymi - na obszarze zaledwie 600 km² znajduje się 8 stacji węzłowych, odległych od siebie o 5 - 15 km.

To, że kolej żelazna w ten czy inny sposób przetrnie Bory Dolnośląskie stało się jasne już ok. 1830 roku¹. Projektowana kolej z Górnego Śląska do Wrocławia prędzej czy później musiała być przedłużona do Berlina, łącząc te dwa największe w ówczesnych Prusach miasta. Wszelkie kalkulacje wskazywały jednak, że bez pomocy z budżetu państwa ta ważna dla administracji i gospodarki Prus linia nie powstanie. Ustawa z 1820 r. o zamrożeniu deficytu budżetowego nie pozwalała jednak na zaciągnięcie pożyczki wewnętrznej, ponadto państwo forsowało wówczas modernizację dróg wodnych i bitych, toteż kolejne plany upadały. Tak stało się z planem Wolfa z 1830 r., Ruffera z 1834 r., Krausego z 1836 r. czy Crellego z 1837 r. Był to jednak czas, w którym nie tylko ważyły się losy budowy przyszłej linii i ewentualnych zysków inwestora, ale i przyszłość miast położonych między Legnicą a umowną linią Cottbus - Frankfurt na południowy wschód od Berlina. Tradycyjnie od wieków pośredniczyły one w handlu między Saksonią a Wielkopolską i Pomorzem, między Bałtykiem i Brandenburgią a Śląskiem i Małopolską. Które z nich znajdzie się w pobliżu budowanej kolei, zyska szansę na nowe bodźce do rozwoju i lepsze warunki w konkurencji na wspólnym, pruskim rynku, stworzonym przez ustawę celną z 1821 r. Toteż przełom lat 30. i 40. XIX w. stał się widowiską zacięklej walki o dostęp do stalowego szlaku.

Pierwsze plany

Projekty, a raczej propozycje z pierwszej połowy lat 30. były jeszcze bardzo ogólne. Konkretnie plany pojawiły się nieco później.

I tak plan Krausego z 1836 r. przewidywał poprowadzenie linii z Wrocławia przez Legnicę i Ruszów do Nochten (wieś na południe od Białej Wody na Łużycach), skąd rozgałęziałyby się ona na północny zachód do Berlina przez Fürstenwalde i na południowy zachód do Drezna przez Kamieniec. Linia Wrocław - Drezno znacznie mniej odbiegałaby od prostej niż połączenie Wrocław - Berlin, co wynikało z tradycyjnie silniejszych więzów handlowych stolicy Dolnego Śląska z Saksonią niż z metropolią w Berlinie. Przy okazji warto zwrócić uwagę na ujawnioną w tym planie ówczesną tendencję do ulokowania stacji węzłowej (rozgałęzienia) w szczyrim polu, a właściwie lesie, bez związku z ośrodkami miejskimi. Po 10 latach koncepcję tą faktycznie zrealizowano, tyle, że węzeł powstał w Węglińcu, a linia do Drezna wiodła dzięki temu przez Zgorzelec.

Plan Crellego z 1837 r. przewidywał poprowadzenie linii z Legnicy (odcinek Wrocław - Legnica nie budził żadnych wątpliwości) przez Żary i Gubin do Berlina z ominięciem Frankfurtu. Spotkał się z ostrym sprzeciwem ze strony przedstawicieli tego ostatniego miasta. Ponieważ Crelle reprezentował głównie interesy stolicy, plan wkrótce zmieniono i ograniczono do 80-kilometrowej linii Berlin - Frankfurt. To znacznie ułatwiło rzytę realizację przedsięwzięcia.

W 1839 r. światło dzienne ujrzał plan Albrechta, Straßa i Steina linii Berlin - Frankfurt - Gubin - Żary - Żagań - Legnica - Wrocław. Opierał się nie tylko na przesłankach ekonomicznych (nieco naciąganych), ale przede wszystkim ogólnogospodarczych, politycznych i... nacjonalistycznych. Przy kosztorysie opiewającym na 9,5 mln talarów wymagał znacznego zaangażowania finansowego państwa. Natarczywe zabiegi Steina w kręgach królewskich ministrów (wobec braku systemu parlamentarnego poparcia dla finansowania projektów kolejowych szukało się wówczas u rządowej biurokracji) przy błędach w kalkulacjach sprawiły, że plan został ostatecznie oddalony.

Tymczasem środowiska finansowe i gospodarcze uprzemysłowionych miast położonych nad Odrą poczuły się zagrożone, że o przebiegu linii kolejowej zadecyduje „Berlin”. Stało się też jasne, że połączenie Berlin - Frankfurt dojdzie do skutku jako pierwsze, bez względu na wyniki zabiegów ze strony Śląska. Przedstawiciele Krosna, Zielonej Góry, Nowej Soli, Głogowa, Sulechowa, Koźuchowa, Bytomia Odrzańskiego i Nowego Miasteczka utworzyli pod przewodnictwem księcia Karolatha i radcy prawnego Gepperta własny komitet, który forsował plan budowy linii kolejowej wzdłuż dawnej szosy Wrocław - Frankfurt. Jeden z wariantów przewidywał poprowadzenie kolei przez Krosno, Zieloną Górę, Nową Soli i Głogów, drugi - w odległości 7 - 15 km od tych miast w korzystniejszych warunkach terenowych. Na kolejnej konferencji, zwołanej w 1840 r. w Zielonej Górze, opowiedziano się za wariantem drugim, licząc na pozyskanie zwolenników planu Crellego, głównie zaś Zagania, do którego wiodłoby odgałęzienie od planowanej trasy. Kompromisu nie osiągnięto i następne konferencje (już po koncesjonowaniu linii Berlin - Frankfurt) odbyły się w Berlinie w 1841 r. z udziałem zwolenników powstałego równocześnie tzw. planu Kolei Dolnośląskiej (lub planu Doussiera, zwanego też późnie planem Wedeckego). Przewidywał od budowę

linii Frankfurt - Gubin - Szprotawa - Bolesławiec - Legnica - Wrocław z odgałęzieniami do Zgorzelca i Głogowa i skupiał przedstawicieli miast Gubin, Lubsko, Żary, Żagań, Szprotawa i Przemków. Każda z grup pracowała jednak dalej nad własnym wariantem, szukając jednocześnie poparcia dla swoich planów w kręgach ministerialnych. Nieoczekiwanie w styczniu 1842 r. podano do wiadomości o udzieleniu Towarzystwu Kolei Dolnośląskiej koncesji na budowę i o rozpoczęciu subskrypcji akcji. W kwietniu Minister Finansów zwrócił uwagę, że spółka nie dość, że oficjalnie nie zarejestrowała się, to nie spełniła też jeszcze wszystkich wymogów Ustawy o kolejach z 1838 r.² Ustalił roczny termin na zgromadzenie całego kapitału (tj. do 7.01.1843 r.), który w wyniku rozszerzenia projektu o linię boczną przez Zgorzelec do granicy saskiej miał się zwiększyć do 12 mln talarów. Tego towarzystwu nie udało się osiągnąć i koncesję po upływie terminu unieważniono.

Budowa Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej

Tymczasem jednak znacznie poprawił się stan finansów państwa, a dotychczasowe doświadczenia wykazały pełną użyteczność kolei żelaznej i jej potencjalne znaczenie dla gospodarki, administracji i obronności państwa pruskiego. Ministerstwo Finansów i państwowy bank Seehandlung, uznając konieczność budowy połączenia Wrocławia z Berlinem i Dreznom postanowiły przejąć inicjatywę i zakończyć spory poszczególnych grup interesów. W maju 1843 r. zwołano konferencję z udziałem zwolenników poszczególnych projektów i ustalono na niej: powołanie Towarzystwa Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (NME), pozostawienie rządowi decyzji o przebiegu linii, taryfach i rozkładzie jazdy, udział budżetu państwa w wysokości 1/7 kapitału założycielskiego (wynoszącego 8 mln talarów) i udzielenie rządowych gwarancji oprocentowania kapitału.³ W zamian państwo uzyskało prawo amortyzacji akcji towarzystwa i przejęcia zarządu kolei w razie wypłacania gwarantowanego czynszu powyżej 1% od kapitału. Przewodniczącą dyrekcji NME został powołany przez rząd. Dyrektorem technicznym mianowano Królewskiego Inspektora Budowlanego Hinza.

Teraz roboty ruszyły pełną parą: w sierpniu 1843 r. rozpoczęto prace budowlane na odcinku Wrocław - Legnica, choć statut spółki został zatwierdzony dopiero 27.11.1843 r. Na interesującym nas obszarze linia miała przebiegać przez Gubin - Lubsko - Żary - Węglińiec - Bolesławiec. Jej trasowanie kryje do dziś kilka tajemnic, np. wybór wsi Węglińca na punkt rozgałęzienia (ponownie połączenie z Dreznom uznano widać za ważniejsze, niż z Berlinem) czy odbicie do Sieniawy Żarskiej między Żarami a Lubskiem (tu decydować mogła sieć wodna i topografia terenu - był to jeden z najtrudniejszych odcinków trasy, wymagający usypania kilku wysokich i długich nasypów, koło Jasienia oraz na zachód od Lubska). Cały odcinek z Bolesławca (do którego kolej dotarła z Legnicy już 1.10.1845 r.) do Frankfurtu uruchomiono 1.09.1846 r. Podtorze na całej długości wykonano pod dwa tory, choć ułożono tylko jeden. Szyny sprowadzono z Anglii, część złązek dostarczyła wrocławska firma *Maschinen-Bau-Anstalt*.

Czas przejazdu z Wrocławia do Berlina wynosił 11,5 lub 13 godzin (w 1847 r.), prowadzono też bezpośrednie wagony z Berlina do Wiednia. Tedy prowadziła jedyna, choć okężna droga do Czech i Austrii. W literaturze z połowy XIX w. spotyka się określenie tej kolei jako „biurokratycznej” ze względu na przeważającą klientelę pociągów pasażerskich i znaczenie dla administracji państwa.