

Odnoga Dolnośląska do Głogowa

W październiku 1843 r., wkrótce po zatwierdzeniu projektu linii NME, w Głogowie zawiązał się komitet budowy tzw. Odnogi Dolnośląskiej (*Niederschlesische Zweigbahn*) z Żar przez Żagań do Głogowa, najważniejszej przeprawy odrzańskiej na odcinku rzeki między Wrocławiem a Frankfurtiem, miasta ważnego dla wymiany handlowej między Saksonią i Łużycami a Królestwem Polskim. Planowany kapitał budowlany oszacowano na 1,35 mln talarów, z czego połowę z góry zadeklarowały pokryć miasta Głogów i Żagań. Na pozostały kapitał szybko zebrano subskrypcję. Promesę koncesji uzyskano 5.01.1844 r., a 1 marca tegoż roku odbyło się pierwsze walne zebranie założycieli.

Od Szprotawy w kierunku Żagania linia miała bieć równoległe do starej szosy, przekraczać Bóbr koło Polskiego Moczyna drewnianym, 10-przesłowym mostem o długości 156 m, na kamiennych filarach o wysokości prawie 12 m.⁴ Stację w Żaganiu ułożono na południe od miasta poza zakolami Bobru, aby uniknąć budowy dalszych przepraw mostowych. Dalej linia miała pokonywać Czerną koło Nowej Kolonii Leśnej (most drewniany na kamiennych filarach). Połączenie z koleją NME miało nastąpić albo w Żarach, albo w Kunicach (tu jednak grunty okazały się zbyt drogie), albo w Jankowej Żagańskiej. Rozważano też jako punkt stacyjny Iłową. Ministerstwo Finansów projekt zatwierdziło 17.05.1845 r. Roboty ziemne rozpoczęto jednak już w sierpniu 1844 r., a wiosną 1845 ruszyły prace na całej linii. Wariant z nielogicznym z dzisiejszego punktu widzenia połączeniem w Jankowej wybrano jako kompromis między Żarami a Iłową: w pierwszym przypadku droga do Dreżna byłaby okrężna, w drugim - do Berlina. Wygląda to jednak na tłumaczenie „po fakcie”. Prawdopodobnie zdecydowały korzystniejsze warunki terenowe niż na trasie Żagań - Żary i poważne trudności z porozumieniem się z magistratem Żar w sprawie warunków wprowadzenia linii do miasta. Otwarcie jednotorowej linii nastąpiło 1.10.1846 r. Przewozy nie osiągnęły oczekiwanego poziomu i np. w latach 1848-55 akcjonariuszom nie wypłacono w ogóle dywidendy, później wynosiła ona 0,5 - 1,5%.

Pod zarządem państwowym

Również wyniki finansowe Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej i jej stosunki z przedstawicielem aparatu państwowego w jej zarządzie nie były najlepsze, toteż państwo postanowiło przejąć z dniem 1.01.1850 r. prowadzenie ruchu i zarządzanie koleją. Utworzono Królewską Dyрекcję Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, a ostatecznie na mocy ustawy z 31.03.1852 r. państwo przejęło koleję na własność (z datą wsteczną 1.01.1852 r.). W ten sposób NME stała się pierwszą państwową koleją na Śląsku. Ruch stopniowo wzrastał tak, iż do września 1860 r. na całej jej długości ułożono drugi tor. Jednocześnie dla uregulowania rynku finansowego i opanowania niekontrolowanego rozwoju prywatnych sieci kolejowych państwo wprowadziło ograniczenia w wydawaniu koncesji na budowę nowych linii.

Ruch w interesie

W ścisłym związku z sytuacją kolei na opisywanym terenie pozostawały dwie sąsiednie inwestycje, rozpoczęte w latach 60. XIX w.

Pierwszą z nich było planowane już od co najmniej początku lat 50. przez Kolej Wrocławsko-Swidnicko-Swiebodzicką (BFE) połączenie z Legnicy przez Lubin, Rudną, Głogów, Zieloną Górę, Czerwieńsk, Rzepin do Szczecina, mające otworzyć nowe rynki zbytu dla walczyńskiego węgla.

Ponadto BFE chciała, dzięki planowanej również budowie linii Wrocław - Rudna, uzyskać konkurencyjne wobec Kolei Górnośląskiej połączenie z Baltykiem.

Drugą był rozwinięty przez zarejestrowaną w 1866 r. Spółkę Kolei Marchijsko-Poznańskiej (MPE) plan z 1862 r. (na którego realizację udzielono wstępnej zgody rozkazem gabinetowym z 20.04.1864 r., a koncesji 25.03.1867 r.) budowy połączenia Poznań - Frankfurt z odgałęzieniem Zbąszyń - Sulechów - Krosno - Gubin. Połączenie to otwarto 26.06.1870 r.

W tym czasie budowa linii BFE z Legnicy (na podstawie koncesji z 11.07.1868 r.) zmierzała ku przyszłym stacjom styczniom z MPE w Czerwieńsku i Rzepinie. Dla państwowej Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej oznaczało to stworzenie konkurencyjnego połączenia Legnicy z Berlinem (przez Frankfurt), co może nie byłoby jeszcze tak groźne, gdyby nie forsowany projekt skrótkowego połączenia Wrocław - Rudna, co w sumie dawałoby drugie połączenie z Frankfurtem dla Wrocławia - a stamtąd pochodziło gros ładunków NME, w tym docierających Koleją Górnośląską z zagłębia górnośląskiego. Sytuacja radykalnie zmieniła się po wygranej wojnie z Francją w 1871 r. Dzięki wysokim kontrybucjom wojennym poprawił się stan finansów państwa pruskiego, którego budżet był już tym samym mniej uzależniony od wpływów z eksploatacji kolei. Uznanie doniosłej roli kolei żelaznych w działaniach wojennych i ogólna koniunktura w przemyśle hutniczym i maszynowym spowodowały „uwolnienie” koncesji kolejowych, których teraz państwo udzielało wszystkim chętnym.

Kolej BFE uzyskała 6.04.1872 r. upragnioną koncesję na linię Wrocław - Rudna, ale jednocześnie 25 marca tegoż roku ogłoszono ustawę o budowie skrótkowej linii Miłkowice (k. Legnicy) - Żagań - Jasień. W czerwcu budowę i zarząd tej linii powierzono Królewskiej Dyrekcji NME. Konkurent został bez szans, mimo że swoją linię zbudował szybciej niż państwo swoją. Budowany ze środków pochodzących z francuskich odszkodowań szlak wiódł przez lasy w linii prostej, umożliwiając wiele lat później wprowadzenie rekordowych prędkości rozkładowych dla ekspresowych pociągów motorowych. Otwarcie tej linii nastąpiło 15.05.1875 r., a Jasień i Żagań dołączyły do grona stacji węzłowych na omawianym terenie. Odtąd przewozy

rozdzielały się na dwie linie, z których ta nowsza uzyskiwała priorytetowe znaczenie w przewozach dalekobieżnych z Wrocławia do Berlina aż do 1945 r.

Tu jednak musimy się cofnąć znowu o kilka lat. Otóż w cieniu walki dwóch potężnych konkurentów działały też mniejsze towarzystwa. I tak Kolej Dolnośląska swoją linię Głogów - Żagań, zyskującą nowe znaczenie dzięki inwestycji BFE, postanowiła przedłużyć z Żagania do Żar według zarzuconej, pierwotnej koncepcji z 1845 r. Koncesję uzyskano 6.12.1869 r., a linię oddano do użytku 31.12.1871 r. Inwestycja miała i głębszy cel - oto już od 1867 roku Spółka Kolei Halle-Zary-Gubin (*Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft, HSGE*) dążyła do połączenia uprzemysłowionego regionu Lipsk-Halle ze Śląskiem. Realizacja tej inwestycji, podobnie jak linii Poznań - Frankfurt/Gubin, była prowadzona przez znanego inwestora, finansistę i spekulanta Bethela Henry Stroußberga. Jako inwestor zastępczy był on znany z prowadzenia budowy za pieniądze pożyczone lub uzyskane ze spekulacyjnej sprzedaży akcji budowanych właśnie kolei, zatrudniania tanich wykonawców i marnego opłacania ich (często również akcjami). Koncesję dla HSGE uzyskano 3.02.1868 r. i pospieszenie przystąpiono do oszczędnościowej budowy linii: najpierw Halle - Cottbus - Gubin, a następnie Cottbus - Forst - Tuplice - Żary. Ruch otwarto 30.06.1872 r. Nowa linia spotykała się ze starym szlakiem NME w Sieniawie Żarskiej, chociaż nie było tu aż do lat 40. żadnego połączenia torów! Do Żar biegnęły obok siebie dwie niezależne linie (obie dwutorowe, choć nie mamy informacji, kiedy drugi tor wybudowano na linii Stroußberga). Dla kolei HSGE stosowano specjalne, 4-ramiennne semafor, aby uniknąć pomyłek ze stojącymi przy linii NME, w Żarach zaś każda kolej miała „swoją” stronę dworca. W 1874 r. podjęto rozbudowę stacji Żagań w związku ze zwiększonym ruchem pociągów. Niemniej zarówno kolej HSGE, jak i łącząca się z nią w Żarach Dolnośląska nie przynosiły akcjonariuszom spodziewanych zysków, nie mogąc sprostać konkurencji „starych” kolei, dlatego też w styczniu 1873 r. linia Żar - Żagań - Szprotawa - Głogów przeszła pod zarząd, a od 1878 r. na pełną własność Kolei Górnośląskiej, a linia (Halle - Cottbus) - Forst - Tuplice - Żary pod zarząd Królewskiej Dyrekcji NME (od 1.01.1877 r.) z jednoczesnym powołaniem Kró-

