

lewskiej Komisji Kolejowej w Halle. Cały ten prawno-organizacyjny tygiel zniknął wraz z upaństwowieniem kolei - interesujące nas spółki zostały upaństwowione na mocy ustaw z lat 1884-85. Później linia d. HSGE i odcinek do Żagania należały jednak do dyrekcji (KED) w Halle, ale czynności techniczno-ruchowe i handlowe na stacjach Sieniawa, Żary i Żagań były sprawowane przez KED Wrocław.

Rozwój linii lokalnych

Wkrótce po upaństwowieniu kolei przystąpiono - na mocy ustawy z 1.04.1887 r. - do budowy linii Nowa Sól - Kożuchów - Żagań; odcinek Kożuchów - Żagań otwarto 1.10.1890 r., przy czym od wspólnego mostu na Bobrze do Żagania linia ta biegła równoległe do trasy ze Szprotawy.

Nowy etap w rozwoju sieci kolejowej na tym terenie nastąpił u schyłku XIX w. wraz z nasileniem się budowy państwowych linii lokalnych w myśl zasady, że każde miasto powinno posiadać połączenie kolejowe. Ustawa z 20.07.1891 r. przyznawała środki na budowę połączenia Zielonej Góry i Nowogrodu Bobrzańskiego z Żarami. Linia do Krzystkowic, obsługującą przez 9 lat (do czasu budowy mostu i dalszej linii) miasto Nowogród, wyprowadzono z Bieniowa, który stał się kolejną stacją węzłową! Ruch otwarto 10.11.1895 r. Połączenie Bieniów - Żary uruchomiono rok później, 1.09.1896 r.

Ciekawą genezę mają natomiast trzy inne linie lokalne, eksploatowane przez prywatne towarzystwo Kolej Łużycka. Należy tu podkreślić, że nie były to tzw. kolejki, budowane na podstawie uproszczonych przepisów, ale klasyczne koleje drugorzędne z pełnym prawem do prowadzenia przewozów ogólnokrajowych i międzynarodowych. Ich największą osobliwością jest bawarskie pochodzenie. Otóż akcjonariusze monachijskiej fabryki lokomotyw Krauss & Co. postanowili dla ułatwienia zbytu produkowanych w niej m.in. lekkich parowozów dla kolei lokalnych utworzyć odrębną spółkę, zajmującą się propagowaniem, budową i eksploatacją takich linii. Utworzona w 1887 r. spółka *Lokalbahn Aktiengesellschaft* rozpoczęła wkrótce rozszerzać obszar swojej aktywności poza granice Bawarii, realizując zlecenia gmin i związków komunalnych również w Prusach. Omawiany obszar, zwłaszcza jego południowa część, cechował się silnie rozwiniętym przemysłem wydobywczym (węgiel brunatny, piaski szklarskie, gliny), maszynowym, ceramicznym i szklarskim, włókienniczym, papiernicznym i drzewnym. Nietrudno było tu więc znaleźć zapotrzebowanie na kolejne bocznice i linie lokalne.

Pierwsza, 23-kilometrowa linia połączyła 1.10.1895 r. węzeł kolejowy w Jankowej Żagańskiej z Przewozem, a jej osobliwy przebieg był dostosowany do istniejącej sieci osadniczej i - dla ograniczenia robót ziemnych - rzeźby terenu. Obsługiwała zakłady przemysłowe w Miostowicach (fabryka maszyn i kopalnia węgla), Witoszynie (dwie kopalnie piasku), Wymiarkach (huta szkła), Stoszowie (tartak) i Przewozie (fabryki mebli).

Drugą linię wyprowadzono z Ruszowa w kierunku Gozdnicy (8,4 km), znanej przede wszystkim z licznych cegielni. Otwarto ją 1.12.1896 r. po 19 miesiącach budowy.

W celu dogodniejszego zarządzania liniami na Śląsku oraz z powodu silnych nacisków rządu pruskiego, dążącego do uzyskania kontroli nad działalnością bawarskiej spółki powołano w dniu 21.03.1896 r. zależną spółkę Kolej Łużycka (*Laußitzer Eisenbahn-Gesellschaft*) z siedzibą w Lubsku. Przejęła ona linię do Gozdnicy, a 1.04.1901 r. również do Przewozu. Równocześnie rozpoczęła

budowę linii z Lubska (osobny, tzw. mały dworzec) przez Tuplice do Mużakowa, obsługującej liczne kopalnie węgla brunatnego, fabryki włókiennicze, zakłady przemysłu ceramicznego, chemicznego i drzewnego. Odcinek Lubsko - Tuplice otwarto 1.10.1897 r., a pozostałą część linii do Mużakowa (Łęknicy) 15.06.1898 r. Dowóz ładunków do wszystkich trzech wymienionych linii zapewniały liczne prywatne kolejki wąskotorowe, w tym również elektryczne.

Ostatnią zrealizowaną inwestycją Kolei Łużyckiej była 7-kilometrowa linia z Przewozu do kopalni węgla brunatnego w Łętowie. Na papierze pozostały plany połączeń Żary - Miostowice, Mosty - Czaple i in. Spółka została upaństwowiona jeszcze 1.01.1939 r., toteż jej linie po 1945 r. były traktowane równorzędnie z innymi przejętymi po DR.⁵

W ten sposób do końca XIX w. ukształtowała się w tym rejonie niezwykle gęsta sieć kolejowa, na której co druga, a najwyżej co trzecia stacja (wliczając przystanki) była węzłowa! Taki rozwój linii wynikał ze skupienia miast (Lubsko, Żary, Żagań) i rozwoju przemysłu, w tym wydobywczego. Wykorzystując położenie geograficzne i okoliczne lasy, a także wspomnianą infrastrukturę kolejową, ułożono tu ponadto duże garnizony wojskowe, zapewniające kolei stałe zatrudnienie, nawet po zmianach geopolitycznych 1945 roku.

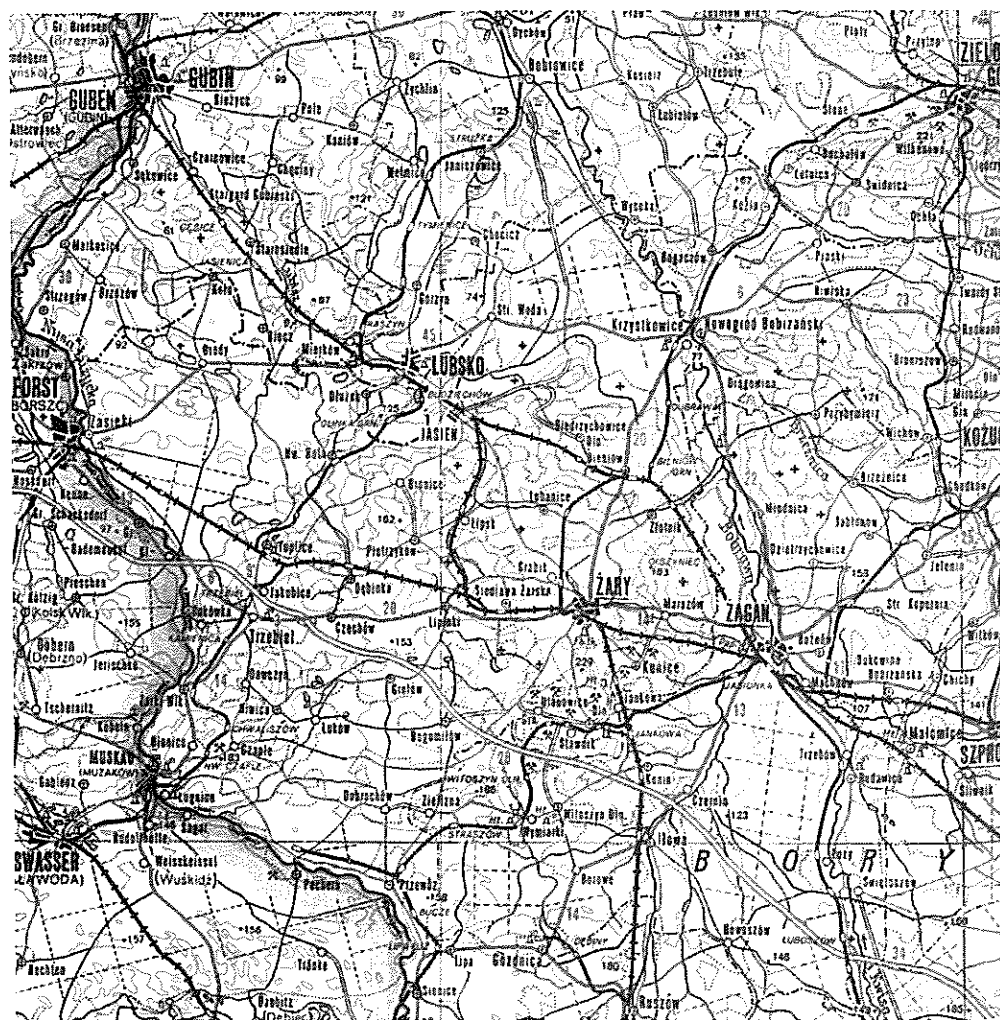
Istniejące węzły w okresie inwestycyjnego boomu z początku XX w. wzbogaciły się jeszcze o kolejne linie - Żagań 1.08.1905 r. o siódmy, ważny kierunek - do Żebrzydowej, skąd dalej biegła

linia do Jeleniej Góry, a Lubsko 1.05.1914 r. o wybitnie lokalną linię do Krosna Odrzańskiego, budowaną na podstawie ustawy z 29.05.1907 r. i wypełniającą ogromną lukę w sieci kolejowej na obszarze między Zieloną Górą a Gubinem. Rozpoczęto też prace modernizacyjne, kiedy okazało się, że rozrastające się przez lata węzły noszą niekorzystne piętno minionego okresu odrębnych kolei prywatnych i powoli przestają odpowiadać współczesnym standardom magistrali Berlin - Wrocław. Roboty te zostały przerwane przez I wojnę światową.

Lata świetności

W latach 20., częściowo w ramach robót publicznych i interwencyjnych, podjęto kompleksową modernizację linii i stacji Gubin, Lubsko, Żagań (a dalej Miłkowice i Legnica). W Lubsku powstała duża stacja rozrządowa, druga parowozownia, nowy dworzec, perony z przejściami podziemnymi, windami bagażowymi i wiatami. W Żaganiu do 1922 r. wybudowano nowy dworzec (w miejsce dawnego wyspowego) i perony z wiatami, przebudowano skomplikowany układ torowy oddzielając stację towarową od osobowej.

Pomijając z braku miejsca zagadnienia eksploatacyjne warto tytułem ciekawostki wspomnieć, że w latach 1916-18 przez Lubsko i Żagań kursował nawet „Orient-Express”, a ściślej jego wojenny zamiennik „Balkanzug” Berlin - Konstantynopol. Prędkość handlowa najszybszych pociągów relacji Berlin - Wrocław wynosiła od 78 km/h w 1914 r. do 90 km/h w 1935 r. Po modernizacjach torów i sygnalizacji w latach 30. maksymal-



skala 1:300000

około 1947 r.