

na prędkość na głównej linii Gubin - Lubsko - Żagań - Legnica - Wrocław wynosiła 160 km/h(!), a na „starej” linii Jasień - Żary - Węglińiec 120 km/h. Pociągi pospieszne pokonywały trasę Lubsko - Wrocław w czasie 2 godz. 14 minut (w tym postoje w Żaganiu i Legnicy łącznie 10 min.), a motorowe pociągi ekspresowe osiągały na całej trasie z Berlina do Wrocławia prędkość handlową do 128,1 km/h.

Dziejowy kataklizm

Cios temu sprawnie funkcjonującemu kolejowemu organizmowi zadali dramatyczne wydarzenia początku 1945 r. Wycofujące się oddziały niemieckie postanowiły wykorzystać Nysę Łużycką i Odrę jako kolejną linię obrony, nie mając już wiele do stracenia. Wskutek tego zostały wysadzone wszystkie mosty, łączące sieć kolejową na zajętych już przez Rosjan terenach z przedpojem Berlina na lewym brzegu Nysy i Odry (w Zgorzelcu, Sanicach, Łęknicy, Forst, Gubinku oraz wiele wcześniejszych na innych rzekach i kanałach). Według pierwszych sprawozdań polskiej administracji kolejowej nieczynne były odcinki i linie Nowogród - Bieniów, Bobrowice - Lubsko, Lubsko - Gubinek, Lubsko - Łęknica, Żary - Tuplice, Żary - Jankowa, Żagań - Jankowa - Przewóz, Jasień - Sieniawa [6] i Modla - Żagań (wiele doniesień z tego okresu jest wzajemnie sprzecznych). Ruch z kierunku Głogowa do Żagania odbywał się po torze nr 1, przekutym na szerokość 1524 mm. W Żaganiu znajdował się jeden z głównych punktów koncentracji zaopatrzenia dla frontu i miał siedzibę Wojskowy Zarząd Eksploatacyjny (WEU6). Prawdopodobnie jako pierwszą odbudowano przewoźnicę przeprawę w Forst dla przewozów wojskowych po torze szerokim (most stały dopiero w 1956 r.).

Na przełomie kwietnia i maja ustalono polskie nazewnictwo miejscowości i stacji, a 11.07.1945 r. zostało podpisane porozumienie o przejęciu zarządu kolei na Ziemiach Zachodnich z rąk Armii Czerwonej przez polską administrację. W Żaganiu nastąpiło to faktycznie 20.08.1945 r. Rozpoczęła się odbudowa szlaków na potrzeby miejscowej gospodarki i osadnictwa. Ale cały układ linii głównych skierowanych na Berlin stracił w nowych warunkach sens. Izolacja granicy uczyniła dawne linie magistralne lokalnymi, służącymi tylko do obsługi ukrytych w lasach garnizonów i wyludnionych terenów na zachód od Żagania i Żar, choć początkowo do Lubska docierały bezpośrednie pociągi z Wrocławia, a nawet z Warszawy. Nic więc dziwnego, że odbudowa postępowala powoli, a główne działania skupiały się na... demontażu drugich torów ze wszystkich linii (np. wg mapy sieci z 1.10.1945 r. jeden tor był rozebrany na odcinkach Węglińiec - Żary i Żagań - Bieniów [5], a w latach 50. żadna z linii nie miała już drugiego toru!) We wrześniu 1945 r. całkowicie rozebrano i wywieziono do Polski centralny układ torowy stacji rozrządowej w Lubsku, którą uznano za zbędną. Linię z Żagania do Głogowa oddano do użytku publicznego (cywilnego) 21.08.1945 r., do Gubina przez Bieniów i Lubsko 5.11.1945 r. Po jednym torze można było przejechać z Węglińca do Żar, czynna też była lokalna linia Tuplice - Lubsko (a zapewne i linia Żagań - Forst). Pozostałe szlaki odbudowano znacznie później, np. z Żagania do Modli (kier. Milkowice) w grudniu 1946 r., do Jankowej, Bukowiny (kier. Nowa Sól) i Świętoszowa (kier. Jelenia Góra) w 1947 r., z Tuplic do Łęknicy i z Żagania do Bieniowa po 1949 r., a z Lubska do Krosna dopiero na przełomie 1958/59 roku [6]. Mosty koło Łęknicy odbudowano we wrześniu 1954 r., ale ruchu granicznego nie przywrócono.

Od 1.01.1958 r. cały omawiany teren został włączony do DOKP Poznań (dotychczas linia Żagań - Lubsko i linie na południe od niej były w DOKP Wrocław).

Dzień dzisiejszy

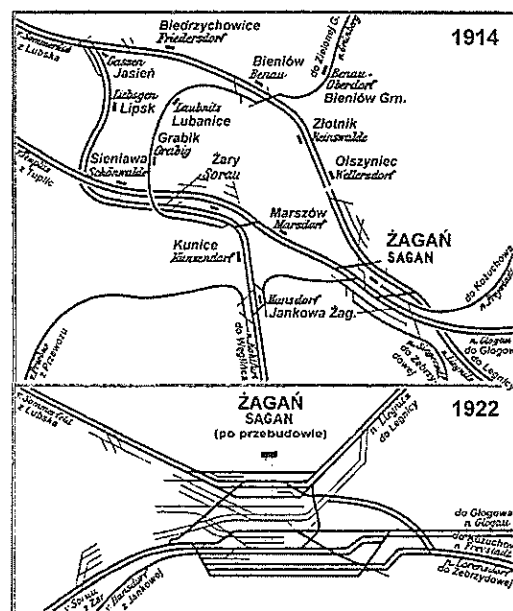
Tematem niniejszego artykułu jest zasadniczo geneza układu sieci kolejowej na tym obszarze, dlatego omawianie dziejów powojennych pozostawiamy do kolejnych artykułów, które poświęcimy niektórym, najciekawszym stacjom. Obecna sytuacja tutejszych linii kolejowych kwalifikuje wiele z nich, niestety, do omówienia w dziale „zapomniane linie”, co również będziemy czynić.

Przez lata ten przemysłowy region był - m.in. ze względu na niepewność geopolitycznej przyszłości tych ziem - eksploatowany bez większych inwestycji, jedynie w oparciu o zastaną, dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczną, która wydawała się „wieczna”. Stopniowo jednak spadało znaczenie miejscowych kopalń węgla brunatnego i elektrowni, które po otwarciu zagłębia turoszowskiego przestały być niezbędne i opłacalne. Gospodarka toczyła się jakby siłą rozpędu, a kolej odgrywała w niej istotną rolę, podtrzymywaną przez względy militarne (duże garnizony w Żarach, Żaganiu, Gubinie i Krośnie, leśne bazy wojskowe i poligony). Ze względu na znaczne przewozy towarowe w latach 1982-86 gruntownie zmodernizowano stację Żagań. W ambitnych planach do elektryfikacji w latach 1992-2000 zostały przewidziane linie z Żagania do Głogowa, Tuplic, Milkowic, Zielonej Góry i Jeleniej Góry. Ale był to już „la-będzi śpiew”. Stopniowo zawieszano przewozy pasażerskie: do Krosna (1984), Sanic i Przewozu (1984-85), Gubinka (1986). Sny o potęgę przysnęły jak mydlana bańka po rynkowym otwarciu polskiej gospodarki; miejscowy przemysł i polityka pełnego zatrudnienia upadły, dalej malały przewozy pasażerskie. Zawieszono je na kolejnych liniach: z Lubska do Tuplic i z Jasienia do Sieniawy (1990), z Żagania do Żebrzydowej (1991), Kożuchowa (1993), z Tuplic do Łęknicy (1996).

Dla ratowania lokalnych linii z inicjatywy samorządów i władz wojewódzkich powstała w 1991 r. Lubuska Kolej Regionalna, która miała przejąć na własność linie Stary Raduszc - Lubsko - Tuplice - Łęknica i Jankowa - Sanice (a więc większość dawnej Kolei Łużyckiej) oraz uzyskać prawo prowadzenia przewozów pasażerskich na wszystkich pozostałych, omawianych liniach z wyjątkiem szlaku do Milkowic. LKR szybko upadła, a dziś zwiedzanie stalowych szlaków na zachód od Żar i Żagania (gdzie utrzymuje się spory ruch towarowy) i na północ od magistrali do Forst można pociąć tylko osobom o mocnych nerwach. Wysokie bezrobocie doprowadziło do przekształcenia tych terenów w prawdziwy „dziki zachód”, gdzie dewastacja i grabież kolejowych obiektów i nawierzchni z nieczynnych linii przez ludność, niezbyt obytą z zastaną tu cywilizacją, odbywa się dniem i nocą bez najmniejszych skrupułów. Linie z Sieniawy do Jasienia, z Tuplic przez Lubsko do St. Raduszca powoli przestają istnieć. To samo czeka szlak z Tuplic do Łęknicy, na którym od 1 lutego br. zawieszono przewozy towarowe. Zapowiadana likwidacja garnizonów w Gubinie i Żarach z pewnością nie poprawi sytuacji. Widok jest zaiste przerażający.

Przez Lubsko jeszcze niedawno kursowały pociągi towarowe do Jasienicy (prędkość rozkładowa na linii 80 km/h). Wg nowego rozkładu jazdy kończą bieg w Lubsku.

Nieco lepiej jest w południowej części regionu, gdzie ruch towarowy jest prowadzony na liniach do Gozdnicy i Przewozu. Normalnie funkcjonują



linie z Węglińca i Zielonej Góry do Żar i Żagania oraz z Głogowa do Żagania. Szansę rozwoju ma natomiast niegdyś podrzędniejsza linia Żary - Zasiel - Forst. Zgodnie z umową kreteńską z 1994 r. stanowi ona część III korytarza transportowego AGC Berlin - Wrocław - Kijów. Na razie po stronie niemieckiej modernizuje się linie z Berlina przez Cottbus do Forst i Horki. W Polsce jeszcze cisza...

Michał Jerczyński

Ważniejsze źródła

- [1] Reden F.W.: *Die Eisenbahnen Deutschlands*, Berlin-Poznań-Bydgoszcz 1843, 1844, 1846
- [2] Obst E., Freymark H.: *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des Schlesienschen Eisenbahnnetzes*, Wrocław 1942
- [3] Mayer A.: *Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890*, Berlin 1891
- [4] Röll F.: *Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Berlin-Wiedeń 1890-95
- [5] *Pionierzy i ich następcy* (pr. zbiorowa), Wrocław 1985
- [6] Zięba H.: *Monografia DOKP w Poznaniu - okres 1945-1992*, Poznań 1993
- [7] Jerczyński M., Koziarski St.: *150 lat kolei na Śląsku, Wrocław 1992* (tamże obszerna bibliografia)
- [8] Rozkłady jazdy, wykazy stacji, mapy sieci kolejowej - polskie i niemieckie z różnych lat

¹ pierwsze rozważania z 1825 r. dotyczyły budowy linii Wrocław - Szczecin wzdłuż Odry

² faktycznie ustawa ta w dużym stopniu kończyła okres niepewności inwestorów i poszukiwania indywidualnych koneksji wśród wpływowych ministrów dworu królewskiego, porządkując sprawy związane z finansowaniem kolei w drodze emisji akcji i udzielaniem koncesji

³ po 1/3 pozostałego kapitału wnieśli przedsiębiorcy skupieni wokół planów: dolnośląskiego i Crellego oraz budowanej Kolei Górnośląskiej

⁴ miejsce przeprawy wybrano ze względu na mocne brzozy, a materiał - na jego niską cenę w okolicy

⁵ dla uzupełnienia obrazu sieci kolei prywatnych należy jeszcze wspomnieć o istnieniu kolejki Horka - Rozbork - Sanice/Przewóz (1907-08), zbudowanej na podstawie odrębnej ustawy z 1892 r.