

Marcin Zarzycki

PRZEJĘCIE PRZEZ PKP I UPAŃSTWOWIENIE KOLEJKI LOKALNEJ ZIELONA GÓRA – SZPROTAWA

Zadaniem niniejszego artykułu jest przybliżenie na przykładzie normalnotorowej (1435 mm) linii kolejowej łączącej Zieloną Górę (d. Grunberg) ze Szprotawą (d. Sprottau) problemu przejścia przez Polskie Koleje Państwowe po II wojnie światowej kolejek prywatnych i samorządowych na Ziemi Lubuskiej. Uwagę skupię na zagadnieniach związanych m. in. ze stanem technicznym linii w momencie zabezpieczenia jej przez kolejarzy polskich. Problem ten zwrócił moją uwagę, gdy badając historię kolei na Ziemiach Odzyskanych zetknąłem się z wieloma sprzecznymi danymi oraz brakiem opracowań poruszających ten temat. Postaram się też przybliżyć kwestie związane z historią powstania i specyfiką funkcjonowania oraz okolicznościami i podstawami prawnymi upaństwowienia po II wojnie światowej przedsiębiorstwa kolejowego Kleinbahn Grunberg – Sprottau A.G.

Koniec wojny i związana z nim zmiana granic Polski poszerzyła zakres linii kolejowych znajdujących się pod zarządem PKP o szlaki żelazne należące do tej pory do Niemiec. Zadanie odbudowy i integracji sieci kolejowej Ziemi Lubuskiej z resztą kraju zostało powierzone pracownikom reaktywowanej po wojnie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu i utworzonej od podstaw Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu.

Głównymi celami władz kolejowych było jak najszybsze uruchomienie regularnej komunikacji szynowej – wszędzie tam, gdzie zachodziła taka potrzeba. W praktyce oznaczało to podporządkowanie działań kolei potrzebom wojska oraz w mniejszym stopniu potrzebom transportu przemieszczającej się ludności cywilnej. W tej sytuacji zdekapitalizowane lokalne linie nie mogły liczyć na zainteresowanie władz kolejowych, pochłoniętych zapewnieniem jak najsprawniejszej komunikacji na głównych magistralach.

Bezpośrednio za posuwającym się frontem w lutym i marcu 1945 r. pojawili się na terenach objętych zakresem niniejszego opracowania polscy kolejarze. Najpierw samorzutnie, a z czasem w sposób uporządkowany starali się zabezpieczyć i przywrócić ruch na zniszczonych lub uszkodzonych przez działania wojenne liniach kolejowych regionu.

Poza liniami państwowymi na terenach tych funkcjonowały do ostatnich dni wojny koleje prywatne i samorządowe, stanowiące własność akcjonariuszy danego przedsiębiorstwa oraz zazwyczaj powiatów, przez które przebiegała ich trasa. Zbudowano je pod koniec XIX lub na początku XX w. z myślą o aktywizacji gospodarczej i zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnych. Do wybuchu II wojny światowej wiele spośród tych przedsiębiorstw kolejowych zostało wykupionych (lub w inny sposób przejętych) i wcielonych w skład kolei niemieckich. Stało się tak, gdyż wiek XX (konkurencja rozwijającego się transportu samochodowego) spowodował spadek rentowności kolejek. Wcielając powstałe z inicjatywy prywatnej przedsiębiorstwa kolejowe w skład kolei niemieckich, uratowano je przed niechybnym bankructwem i likwidacją.

Jedną z linii lokalnych, które nie zostały włączone do sieci kolei państwowych, był szlak łączący Zieloną Górę ze Szprotawą. Tematem przewodnim niniejszego artykułu są dzieje powojenne tej linii. Chcąc je poruszać, należy najpierw przybliżyć historię jej powstania i funkcjonowania do 1945 r.

Wszystko zaczęło się w latach dziewięćdziesiątych XIX w. W kręgach przedsiębiorców i przedstawicieli władz lokalnych z okręgów zielonogórskiego i szprotawskiego zainicjowano rozważania na temat budowy bezpośredniego połączenia kolejowego tych dwóch ośrodków. W tym okresie państwo niemieckie wyciągało pomocną dłoń do inwestorów kolejowych, wydając liczne ustawy i rozporządzenia o kolejach drugorzędnych i lokalnych. Obniżały one wymagania techniczne oraz upraszczały pragmatykę służbową, a co za tym idzie – obniżały koszty inwestycji.

W pierwszych dniach stycznia 1897 r. odbyło się w Siecieborzycach (Rüdersdorf) spotkanie osób i przedstawicieli instytucji zainteresowanych budową linii z Zielonej Góry do Szprotawy. Wstępnie uzgodniono, że ziemię pod kolej gminy przekażą za darmo, tak by obniżyć koszty inwestycji i znaleźć chętnych zainteresowanych realizacją pomysłu. Ponieważ państwo nie było zainteresowane projektem, należało znaleźć prywatnego inwestora¹.

Pomysłem tym zainteresował się Fryderyk Lenc, znany na Śląsku przedsiębiorca kolejowy, specjalizujący się w budowie połączeń lokalnych. W 1908 r. stworzył on plan trasy zaakceptowany przez władze samorządowe, a przewidujący jej przebieg z Zielonej Góry przez Broniszów (Brunzelwaldau), Wichów (Weichau) i Stypułów (Harwigsdorf) do Szprotawy. W Stypułowie tory kolejki krzyżowały się z państwową linią Kozuchów-Żagań. Wykorzystując swoje szerokie kontakty w kręgach ministerialnych, już 21 czerwca 1910 r. Lenc uzyskał koncesję na budowę tej linii na podstawie

¹„Grunberger Wochenblatt” 1897, nr 3, s. 2.

przepisów ustawy o kolejkach, a 1 października 1911 r. na szlak zbudowany przez jego firmę Lenc & Co. wyruszył pierwszy rozkładowy pociąg. Linia długości 50,7 km przebiegała przez teren płaski z minimalną ilością przeszkód terenowych. Wykonano jedynie kilka małych obiektów inżynierskich nad pomniejszych kanałami wodnymi i rzeczkami oraz wiadukty. Obsługę trakcyjną zapewniały trzy parowozy (tendrzaki z układem osi 0-3-0) oraz wagony dostarczone przez zielonogórskie zakłady Beuchelta: czterdzieści towarowych, osiem osobowych i trzy pocztowo-bagażowe (zdarzało się też, że na torach kolejki gościły pojazdy kolei Rzeszy). Cały ten tabor służył kolejce od momentu jej powstania aż do początku roku 1945, pomniejszony jedynie o kilka wagonów wycofanych z eksploatacji w latach trzydziestych².

W związku z rozwojem gospodarczym Zielonej Góry istniała pilna potrzeba rozbudowy sieci miejskich bocznic, które obsługiwałyby liczne zakłady przemysłowe. Wykorzystał ten fakt Lenc, proponując przedsiębiorstwom budowę bocznic połączonych z jego kolejką. W ten sposób już wkrótce grono akcjonariuszy spółki Kleinbahn Grünberg-Sprottau poszerzyło się o zakłady Beuchelta, rzeźnię miejską, Niemiecką Manufakturę Wełny oraz browar miejski, tworząc układ bocznic, które skomplikowały ruch w mieście.

W „winnym grodzie” kolejka posiadała dwa dworce. Pierwszy z nich znajdował się przy dworcu głównym i poprzez posiadaną z nim łącznicę był wykorzystywany do prac manewrowych. Główny dworzec — Grünberger Oberstadt (Zielona Góra Górne Miasto) — zlokalizowano przy Gardenstrasse (dzisiejszej ulicy Ogrodowej) na obrzeżach miasta. Znajdowała się na nim m.in. dwustanowiskowa parowozownia stanowiąca zaplecze techniczne kolejki. Przez pierwsze lata funkcjonowania linii obsługiwały ją trzy pociągi mieszane osobowo-towarowe na dobę.

Pasażerowie kolejki to głównie mieszkańcy miejscowości położonych na jej trasie, robotnicy leśni oraz w okresie obydwu wojen żołnierze okolicznych garnizonów. Ze względu na przebieg torowiska przez tereny leśne i rolnicze podstawowym towarem przewożonym tą koleją stały się drewno i płody rolne, a także wyroby metalowe dla zakładów Beuchelta sprowadzane ze szprotawskiej huty Wilhelma. Wraz z upływem czasu spadała liczba przewiezionych osób i towarów. W 1913 r. były 113 164 osoby i 64 886 ton towarów; w 1926 r. 94 835 osób i 59 357 ton, a w 1929 r. już tylko 50 122 osoby i 49 332 tony. Wtedy też po raz pierwszy odnotowano deficyt na do tej pory dochodowej linii³. Stale rosnące straty spowodowały od 1934 r. ograniczenie

²M. Zarzycki, *Historia rozwoju zielonogórskiego węzła kolejowego*, „Studia Zielonogórskie” t. VI, Zielona Góra 2000; J.P. Majchrzak, *Czasy dwóch dworców*, „Gazeta Lubuska”, 22 X 1997.

³AP Zielona Góra. Akta miasta Zielona Góra, Geschäfts-Bericht der Kleinbahn-

liczby kursujących pociągów. Po wybuchu II wojny światowej stały rozkład jazdy przestał praktycznie istnieć, a pociągi kursowały w zależności od potrzeb aż do początków 1945 r. i nadejścia frontu.

Zatrudnienie na kolejce w momencie jej otwarcia wynosiło 69 osób (w tym 30 pracowników torowych). W miarę upływu czasu liczba ta zmniejszała się, by w roku 1939 dojść do 42 osób. Władze kolejki tworzyła dziesięciosobowa rada nadzorcza oraz dwuosobowy zarząd. Skład rady nadzorczej doskonale oddaje lokalny charakter kolejki: zasiadali w niej burmistrzowie miast i starostowie powiatów, przez które przebiegała trasa oraz przedstawiciele establishmentu gospodarczego. Warto też podkreślić, że w jej władzach (a dokładnie w zarządzie) przewijają się polskie nazwiska: R. Rosłowski z Wrocławia (pełniący obowiązki aż do śmierci w lutym 1931 r.), D. Michalski z Zielonej Góry⁴.

Do poważniejszych wypadków na trasie można zaliczyć powódź, w wyniku której podmyte zostały tory — od 28 października do 3 listopada 1930 r. linia była zamknięta na odcinku pomiędzy Ochłą a Broniszowem⁵.

Torowisko kolejki zbudowane było z podkładów w większości sosnowych i szyn typu 5 o długości 10 metrów, wytrzymujących nacisk na oś rzędu 11 ton. Uproszczeniem był brak drogich urządzeń teletechnicznych oraz zabezpieczeń ruchu pociągów, takich jak semafony (na całej trasie ustawiono tylko jeden) czy znaki kształtowe⁶. Uproszczenia w budowie i funkcjonowaniu nastąpiły kosztem ograniczenia prędkości, przez co pociągi nie przekraczały prędkości 35 km/h.

W czasie II wojny światowej praca kolejki została dostosowana do potrzeb militarnych. Wożono nią m. in. ze Szprotawy elementy kadłubów łodzi podwodnych do zakładów Beuchelta, gdzie były one składane.

Bardzo ciekawie wyglądała sytuacja, jeśli chodzi o grunty, przez które wiodła linia. Większość z nich stanowiły parcele przekazane przedsiębiorstwu na własność przez władze powiatów, przez które przebiegały tory. Niektóre odcinki szlaku biegły przez ziemie będące własnością instytucji bądź osób prywatnych. Mierniczy kolejowi Biura Prawnego DOKP w Poznaniu w roku 1946 na podstawie wyciągów katastralnych (z matrykuły podatku gruntowego) ustalili stan prawny gruntów. I tak na przykład kolejka przebiegała przez ziemie będące własnością na terenie Jędrzychowa Oskara Kliema, w Ochli Gustawa i Anny Horlitzów, w Broniszowie probostwa

Aktiengesellschaft Grunberg – Sprottau, sygn. 2039.

⁴*Ibidem.*

⁵*Ibidem.*

⁶Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji II, Sprawozdanie DOKP w Poznaniu w sprawie kolei samorządowych i prywatnych na ziemiach odzyskanych, sygn. 157.

katolickiego, w Radwanowie przecinała dobra rycerskie Karola Kude itp. Z ogólnej liczby 75,97 ha gruntów zajętych przez kolejkę własnością przedsiębiorstwa Kleinbahn Grunberg–Sprottau AG było 68,93 ha, reszta (7,04 ha) została zakwalifikowana jako grunty obce, niebędące własnością przedsiębiorstwa⁷. Świadczy to o dużym zaangażowaniu lokalnych społeczności w budowę i funkcjonowanie kolejki poprzez udostępnianie własnej ziemi pod jej trasę.

Pierwszymi polskimi kolejarzami, którzy rozpoczęli po II wojnie światowej prace w Zielonej Górze, byli pracownicy DOKP w Poznaniu, a dokładniej obsługa oddziału ruchowo-handlowego i elektrotechnicznego, których siedzibę tu zlokalizowano. To oni zabezpieczyli sieć kolejową na terenie miasta oraz zinwentaryzowali majątek linii Zielona Góra – Szprotawa. Zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Komunikacji odnośnie do kolei prywatnych i samorządowych na terenach odzyskanych należało określić stan techniczny linii. Zgodnie z pierwszym raportem z 17 grudnia 1945 r., sporządzonym przez „komisję złożoną z przedstawicieli Biura Prawnego, Wydziału Ruchu i Wydziału Drogowego celem zebrania żądanych przez Ministerstwo Komunikacji informacji”, kolej została uznana za nieczynną. „Nawierzchnia typu lekkiego [...] podsypka żwirowa mocno zanieczyszczona [...] stan toru pozwala tylko na kursowanie parowozów o nacisku na oś 11 ton”⁸. Z lektury tego jeszcze pobieżnego raportu kształtuje się obraz linii kolejowej dość mocno wyeksploatowanej, choć wciąż jeszcze sprawnej technicznie. Określenie „kolej nieczynna” należy rozumieć jako „na razie niewykorzystywana przez PKP”, głównie dlatego, iż część obiektów inżynierskich, takich jak mosty czy przepusty, m.in. na terenie Zielonej Góry, zostało zniszczonych lub uszkodzonych przez wycofujące się wojska niemieckie. W większości wypadków nie były to uszkodzenia trudne do usunięcia, wręcz przeciwnie, możliwa była ich naprawa metodą gospodarczą z wykorzystaniem materiałów znajdujących się w obrębie samej linii lub poprzez demontaż zbędnych odcinków.

Rok 1945 upłynął kolejarzom pod znakiem zabezpieczenia, przywracania do ruchu najważniejszych strategicznie odcinków i linii oraz remontów taboru. Wobec ważniejszych zadań o charakterze ogólnopaństwowym zabrakło sił i środków na odbudowę czy chociażby przywrócenie ruchu na liniach lokalnych, tak prywatnych, jak i państwowych. Jednak już w roku następnym ze względu na rosnące potrzeby związane z transportem mas ludności i potrzebą zasiedlenia nowych terenów wzrosło znaczenie połączeń

⁷AAN, Ministerstwo Kolei, Protokół zdawczo-odbiorczy upaństwowienia przedsiębiorstwa komunikacyjnego Kolej Zielona Góra – Szprotawa, sygn. 135.

⁸AAN, Ministerstwo Komunikacji II, Pismo DOKP w Poznaniu do Ministerstwa Komunikacji, nr I/6-264/45, sygn. 157.

lokalnych. Na początku roku 1946 został sporządzony przez pracowników kolei dokładny raport na temat stanu linii Zielona Góra – Szprotawa. Prace nad nim zakończono 5 lutego. Wykonany z dużą starannością dokument zawierał szczegółowy wykaz gruntów, budynków, nawierzchni, rozjazdów, bocznic, mostów, wiaduktów i przepustów, peronów, ramp, ogrodzeń, przejazdów, placów składowych, urządzeń mechanicznych i elektrotechnicznych oraz spis inwentarza⁹.

W urzędowych rozkładach jazdy pociągów z lat 1945–1950 czytamy, iż linia ta (występująca pod pozycją 184 lub 323a) jest chwilowo nieczynna lub w odbudowie. W rzeczywistości (jak podają źródła wojskowe) począwszy od 1946 r. linia została uznana za zdatną do ruchu. Nie prowadzono na niej rozkładowych pociągów osobowych (ze względu na przebieg trasy kolejki przez lasy i tereny słabo zaludnione oraz brak odpowiedniego taboru, który trzeba by było oddelegować tylko do jej obsługi). Odcinki znajdujące się na terenie Zielonej Góry wykorzystywano jako bocznicę do uruchamianych zakładów pracy, a reszta trasy zastrzeżona była do obsługi pociągów wojskowych i repatrianckich, a także w późniejszym okresie pociągów zdawczo-odbiorczych obsługujących nieliczne bocznicę uruchomione na trasie. Prędkość maksymalną na całej trasie ograniczono do 20 km/h (wynikało to z dekapitalizacji linii wywołanej nadmiernym przeciążeniem i brakiem remontów w czasie wojny), a przepustowość określono na cztery pary pociągów na dobę. W razie problemów technicznych lub wypadków na trasie pomocą miał służyć pociąg ratunkowy stacjonujący w Lesznie, którego promień działania obejmował także tę linię¹⁰.

Kolejka została uznana za zdatną do ruchu, nie oznaczało to jednak, że wszystkie zniszczenia wywołane wojenną zawieruchą zostały usunięte. Wręcz przeciwnie, były one znaczne (wyjątkiem były budynki, których zniszczenia były niewielkie). Urządzenia takie jak pompa tłokowa (pozbawiona silnika) czy żuraw wodny były zniszczone w 90%, żuraw węglowy w 70%. Na stacjach pośrednich budynki były uszkodzone w stopniu od 15 do 70%. Na stacji końcowej w Szprotawie urządzenia (żuraw węglowy i zbiornik wodny) były uszkodzone w 75%. Stopień zniszczenia urządzeń mechanicznych na całym szlaku wynosił od 75 do 90%. Stopień zużycia zwrotnic (51 szt. typu 5, 6b i 6d) na całej ponad 50-kilometrowej trasie był wysoki, część z nich nie nadawała się do dalszej eksploatacji. Ponieważ niektóre bocznicę ze względu na zniszczenie obiektów, do których prowadziły,

⁹AAN, Ministerstwo Kolei, sygn. 135.

¹⁰Centralne Archiwum Wojskowe, Sztab Generalny 1945–1950. Pismo nr 051 3 wojskowej ekspozytury transportu kolejowego, wykaz pociągów ratunkowych na dzień 22 III 1946 r., sygn. 957.

straciły rację bytu, stały się automatycznie składem części zamiennych dla reszty linii. Jeśli chodzi o urządzenia elektrotechniczne, stopień zniszczeń był największy i wyniósł 100% (wszystkie słupy do wymiany). Urządzenia zabezpieczenia pociągów w postaci 28 tarcz zwrotniczych i jednego semafora były zniszczone w 80%¹¹.

Jako ciekawostkę należy traktować fakt, iż kolejka łącząca Zieloną Górę ze Szprotawą nie miała szczęścia do kartografów. Na kilku mapach z lat 1945–1947 zaznaczona jest błędnie jako linia wąskotorowa. Można by sądzić, że osoby opracowujące mapę sugerowały się zawartym w nazwie przedsiębiorstwa słowem *Kleinbahn* (czyli „mała kolej”); co ciekawe, nie popełniono tego błędu w stosunku do innych prywatnych lub lokalnych kolejek na Ziemi Lubuskiej, choć każda spośród nich miała w swojej nazwie to słowo¹². Podobny błąd został popełniony w czasopiśmie lokalnym „Zachodni Goniec Regionalny” w 2002 r. Autor artykułu opisującego historię tej kolejki nazywa ją wąskotorową, określając jej szerokość toru na 760 mm¹³. Trudno powiedzieć, skąd zostały wzięte te dane, gdyż autor nie podał źródeł, na których się opierał. Pomimo tego, że do dziś pozostało niewiele pozostałości po dawnej linii Zielona Góra — Szprotawa, można bardzo łatwo ustalić szerokość jej toru. Zachowała się stacja kolejki przy dworcu głównym w Zielonej Górze oraz fragment torowiska służący do dziś jako bocznicą. W Szprotawie zachowały się przyczółki po moście stycznym do linii normalnotorowej Głogów-Żagań. Wystarczy porównać ich wielkość z istniejącym mostem. Są identyczne. Można też przejrzeć dostępne w zbiorach muzealnych lub Internecie zdjęcia czy pocztówki z lat 1911–1945, przedstawiające kolejkę. Także w zbiorach archiwalnych można znaleźć wiele dokumentów i map potwierdzających fakt, iż kolejka była linią normalnotorową (1435 mm).

Na Ziemi Lubuskiej i innych terenach przyłączonych do Polski przedsiębiorstwo PKP automatycznie stało się właścicielem infrastruktury kolejowej stanowiącej składnik majątku kolei państwowych. Sprawa formalnego przejścia na własność kolejek prywatnych i komunalnych toczyła się do lat pięćdziesiątych. Trwało to tak długo, gdyż należało dokonać wielu czynności formalnoprawnych, takich jak: ustalenie majątku będącego własnością danego przedsiębiorstwa, stanu prawnego ewentualnych roszczeń właścicieli lub ich wierzycieli, zabezpieczenie i zinwentaryzowanie pozostałego majątku po zakończonych działaniach wojennych. W pierwszych miesiącach po zakończeniu wojny kolejarze skupili swoje wysiłki na zabezpieczeniu i na-

¹¹AAN, Ministerstwo Kolei, sygn. 135.

¹²AAN, Ministerstwo Ziem Odzyskanych, Mapa sieci kolejowej Polski, sygn. 1383a.

¹³R. Lisowski, *Wąskotorówką z Zielonej Góry do Szprotawy*, „Zachodni Goniec Regionalny” 2002, nr 4, s. 12.

prawieniu mienia kolejowego bez względu na jego status prawny. Problem statusu prawnego kolejek samorządowych i prywatnych wobec ważniejszych zadań, jakie ciążyły na kolejach, został odłożony na potem. Jak głosi pismo biura planowania Ministerstwa Komunikacji z 12 września 1945 r., „do systematycznego zbadania sprawy sieci kolei znaczenia miejscowego na odzyskanych ziemiach zachodnich i północnych można będzie przystąpić na początku przyszłego roku”¹⁴. Badać było co, ponieważ w większości wypadków nie zachowały się stosowne dokumenty lub nie było możliwości ich odnalezienia. Sprawne rozwiązanie problemu na drodze prawnej utrudniały także braki w księgach wieczystych. Z drugiej strony wykorzystywano te braki. W protokołach zdawczo-odbiorczych DOKP Poznań i Wrocław pojawia się standardowa formuła:

Z powodu zniszczenia ksiąg wieczystych na skutek działań wojennych nie można było na tej podstawie ustalić ani oznaczenia hipotecznego gruntów zajętych pod eksploatację kolei, jak również osoby właściciela tych gruntów. Brak ksiąg wieczystych uniemożliwia zarazem dokonanie ustalenia, jakie uprawnienia rzeczowe przysługują przedsiębiorstwu z tytułu posiadanych gruntów oraz czy i w jakim zakresie istnieją ciężary, ograniczenia własności wzgl. zobowiązania po stronie przedsiębiorstwa¹⁵.

W ten sposób PKP rozwiązały problem roszczeń byłych właścicieli lub ich dłużników. Należało tylko przed upaństwowieniem danej linii podać ten fakt do publicznej wiadomości (zazwyczaj w prasie), informując zarazem, iż do tego czasu należy zgłaszać ewentualne roszczenia.

Należy tu podkreślić fakt, iż władze kolejowe starały się dotrzeć do dokumentacji dotyczącej kolejek lokalnych na ziemiach zachodnich. W tej sprawie wysyłano przedstawicieli kolei do Niemiec. DOKP w Poznaniu w poszukiwaniu informacji na temat znajdujących się w zasięgu jej działania linii (w tym m.in. omawianego połączenia Zielonej Góry ze Szprotawą) delegowała dwukrotnie w 1947 r. naczelnika biura prawnego mgr. S. Dankiewicza. Lektura raportów przez niego sporządzonych daje obraz zamętu, dublowania kompetencji oraz niechęci do udzielania informacji w strefach okupacyjnych Niemiec. Jak opisuje w swoim sprawozdaniu dla Ministerstwa Komunikacji:

[...] w Bielefeld straciliśmy resztę dnia na poszukiwanie właściwego angielskiego urzędu, okazało się bowiem, że centralne władze w Berlinie mylnie oznaczyły nazwę urzędu, który miał być w posiadaniu poszukiwanych akt [...] Następnego dnia, 22 IV, uzyskaliśmy kontakt z władzami angielskimi, przy czym okazało się, że akta Verkehrsministerium znajdują się pod nadzorem amerykańskiego pułkownika Whittle w gmachu

¹⁴AAN, Ministerstwo Komunikacji II, Pismo z 12 IX 1945 r. w sprawie kolei prywatnych i samorządowych na ziemiach odzyskanych, sygn. 157.

¹⁵AAN, Ministerstwo Kolei, Protokoły upaństwowienia przedsiębiorstw kolejowych, sygn. 108, 127, 135 i in.

Hauptverwaltung der Eisenbahnen [pewnego rodzaju ministerstwo komunikacji dla połączonych stref angielskiej i amerykańskiej]. Rozpakowywanie i przeglądanie akt trwało do 28 IV (z przerwą w niedzielę). Poszukiwanych akt wśród tych akt nie natrafiłem [...] Według oświadczenia Amtsmanna Bohla długoletniego referenta spraw kolejek prywatnych, władze niemieckie nie posiadają żadnych wiadomości, czy i gdzie ewakuowały oraz gdzie obecnie znajdują się zarządy poszczególnych kolei prywatnych z terenów na wschód od Odry i Nissy administrowanych przez Polskę, Dnia 29 IV odbyłem konferencję z dr. Neugebauerem w Polskiej Misji Wojskowej, który oświadczył, że sprawa wglądu do akt firm Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft G.m.B.H. i Lenga Comp. G.m.B.H., położonych w strefie brytyjskiej, jest pozytywnie załatwiona [...] Dnia 30 IV udałem się do firmy Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft G.m.B.H., lecz dyrektor dr Stephan oznajmił mi, że nie otrzymał żadnych zleceń od władz angielskich. Zakomunikowałem to dr. Neugebauerowi [...], który natychmiast skomunikował się z władzami angielskimi i otrzymał zapewnienie, że sprawa jest już załatwiona [...]. Dnia 3 V, udałem się ponownie do tej firmy i otrzymałem taką samą odpowiedź jak 30 IV przy czym dyrektor dr Stephan nadmieniał, że zwrócił się w tej sprawie pisemnie do władz angielskich, lecz jeszcze odpowiedzi nie otrzymał. Zakomunikowałem to w poniedziałek 5 V dr. Neugebauerowi, który telefonicznie zwrócił się do władz angielskich o wyjaśnienie, gdzie otrzymał odpowiedź, że zaszła pomyłka, wydawano bowiem zezwolenia na wgląd do aktów w mniemaniu, że odnośne akta są w angielskim posiadaniu, skoro zaś okazuje się, że są to akta prywatne, stanowiące własność przedmiotowych towarzystw, sprawa będzie musiała być ponownie rozpatrywana¹⁶.

Wyprawy na terytorium okupowanych Niemiec nie przyniosły oczekiwanych rezultatów.

Podstawę prawną wykorzystywaną w procesie upaństwowienia kolejek prywatnych i samorządowych stanowił art. 2 ustawy z 3.stycznia 1946 r. (Dz. U. RP nr 3, poz 17) o nacjonalizacji przemysłu oraz stosowne orzeczenia ministra komunikacji wydawane przy okazji przejmowania kolejnych linii. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż społecznościom lokalnym nie zawsze zależało na przejęciu kontroli przez Polskie Koleje Państwowe nad linią, która zbudowana była z myślą o zaspokajaniu potrzeb miejscowej ludności. Scentralizowana struktura PKP i braki w taborze nie zapewniały sprawnego i racjonalnego funkcjonowania takich kolejek. W dodatku przedsiębiorstwo i tak było przeciążone zadaniami ogólnopaństwowymi. Niedocenianie zalet kolejek było szczególnie widoczne w pierwszych latach po wojnie, kiedy to koleje cierpiały na problemy z opałem i braki taborowe, często uniemożliwiające sprawne wykonanie zadań narzuconych przez państwo (a co dopiero mówić o utrzymaniu mało istotnych strategicznie linii).

Znamiennym przykładem rabunkowej gospodarki PKP na Ziemi Lubuskiej był los kolei łączącej Strzelce Krajeńskie z Lubianą Pyrzycką. Linia ta stanowiła boczne odgałęzienie ważnego szlaku łączącego Berlin z obecnym Kaliningradem, a jednocześnie jedyny środek komunikacji dla mieszkańców

¹⁶AAN, Ministerstwo Komunikacji II, Sprawozdanie mgr. S. Dankiewicza z podróży do Niemiec, sygn. 157.

miasteczek i wsi na jej trasie. Pomimo protestów władz lokalnych, a także wojewódzkich, została ona prawie cała rozebrana. Pozostawiono jedynie pomiędzy stacjami Strzelce Krajeńskie i Strzelce Krajeńskie Miasto odcinek, który miał spełniać funkcje bocznicy obsługującej zakłady przemysłowe, ale nawet on został „z rozpędu” częściowo rozebrany. Po wielu interwencjach na szczeblach kilku ministerstw władze kolejowe w końcu przyznały, iż likwidacja tej linii nie miała uzasadnienia społecznego ani ekonomicznego czy strategicznego (linia rokadowa, przydatna w razie prowadzenia działań militarnych o charakterze obronnym)¹⁷. Podobny los spotkał linie łączące Sulęcın z Rudnicą i Sulechów ze Świebodzinem (ta ostatnia jednak dzięki determinacji władz lokalnych została później odbudowana).

Pewną furtkę dla funkcjonowania kolejek lokalnych stanowił art. 3 ustawy z 3 stycznia 1946 r., który głosił, iż przejęciu przez państwo na własność nie podlegają przedsiębiorstwa komunikacyjne kolei żelaznych normalnych i wąskotorowych, jeżeli stanowią własność związków samorządowych. W praktyce zapis ten dotyczył ziem znajdujących się w obrębie Polski przed II wojną światową, gdzie nie stanowiło problemu dotarcie do dokumentów dotyczących funkcjonowania kolejki przed wojną. Na Ziemi Lubuskiej braki w dokumentacji uniemożliwiały jednoznaczne określenie praw własności i zasad, według których funkcjonowała dana kolejka przed wojną.

Jeszcze inną możliwość funkcjonowania kolejek lokalnych dawał artykuł 5 powyższej ustawy, który przewidywał przekazanie lokalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych właściwym związkom międzykomunalnym. W obydwu przypadkach zarząd nad kolejką sprawować miały władze samorządowe, rady narodowe i PKP (do PKP należało też sprawowanie nadzoru technicznego). Zapewniało to fachowe zarządzanie i gwarancję uwzględnienia potrzeb lokalnych.

Upaństwowienie Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Kolej Zielona Góra–Szprotawa (Kleinbahn A. G. Grunberg–Sprottau) nastąpiło na podstawie art. 2 ustawy z 3 stycznia 1946 r. (DzURP nr 3, poz. 17) oraz orzeczenia ministra komunikacji nr 1 z 24 kwietnia 1947 r. (Monitor Polski nr 60, 8 maja 1947 r., poz. 452). Protokół zdawczo-odbiorczy finalizujący proces upaństwowienia linii sporządzony został w biurze naczelnika biura prawnego DOKP Poznań 2 września 1947 r. w obecności inż. W. Rubczaka (zdający), mgr. S. Dankiewicza i mgr. J. Strzeleckiego (przejmujący) oraz F. Szymczyka (obserwator z ramienia Związku Zawodowego Kolejarzy).

¹⁷AAN, Ministerstwo Ziem Odzyskanych, Korespondencja w sprawie rozbierania linii kolejowych, sygn. 1383a.

Finałem upaństwowienia linii było orzeczenie ministra kolei z 20 czerwca 1951 r. potwierdzające wszystkie poprzednie decyzje wydane w tej sprawie¹⁸.

Przejęcie przez państwo nie pomogło kolejce Zielona Góra–Szprotawa przetrwać. Pomimo iż została wpisana na listę linii przeznaczonych do odbudowy w ramach planu 6-letniego, nigdy do tego nie doszło. Kiedy na miejsce przeznaczenia dotarły ostatnie wagony z repatriantami, okazało się, że ruch towarowy jest zbyt mały, a koszty odbudowy i prowadzenia ruchu osobowego zbyt duże. Co roku ze względu na brak środków przesuwano termin przystąpienia do prac naprawczych. Szlak powoli zarastał chwastami. Pociągi zdawczo-odbiorcze pojawiały się na nim coraz rzadziej. Linia popadała w zapomnienie. W latach pięćdziesiątych zlikwidowano tory na większości odcinków. Pociągi pojawiały się najdłużej, bo aż do 1955 r., na odcinku ze Szprotawy do Stypułowa. Kolejka została uznana za nierentowną i w związku z tym zaniechano jej eksploatacji z wyjątkiem sieci bocznic na terenie Zielonej Góry. Przez wiele lat toczyły się debaty na temat możliwości zagospodarowania i racjonalnego wykorzystania torowiska kolejki na terenie „winnego grodu”. Od lat siedemdziesiątych myślano o utworzeniu na bazie istniejącego układu torowego linii tramwajowej. Żaden z projektów nie wyszedł poza stadium ekspertyz.

Do dzisiaj można znaleźć w terenie wiele śladów po byłej kolejce. Przez większą część dawnego torowiska przebiegają drogi i ścieżki leśne. Bardzo dobrze zachowały się cztery byłe budynki dworcowe, dwa w Zielonej Górze oraz po jednym w Ochli i Witkowie Szprotawskim (przerobione na mieszkania). Przy pozostałościach po torowisku na byłym przystanku osobowym Dębiczka zachował się słupek kilometrowy (26 km). Przystanek ten był też jedyną stacją na trasie zlokalizowaną poza jakąkolwiek miejscowością, prosto w lesie. Pod Chodkowem stoi zachowany do dzisiaj most nad rzeczką Brzeźnicą. W tejże miejscowości znajdują się też wysokie nasypy, pozostałości mostu, po którym niegdyś pociągi przejeżdżały nad drogą kołową. Na stacji końcowej w Szprotawie o istnieniu kolejki przypomina dziś tylko zasypana obrotnica i coraz trudniejsze do uchwycenia ślady po dawnym torowisku.

Wykaz stacji i przystanków na linii kolejowej Zielona Góra–Szprotawa

Na podstawie urzędowego rozkładu jazdy i lotów lato 1947 r., Ministerstwo Komunikacji, Warszawa 1947 r.: Zielona Góra – Ochla – Twardosław – Zebrzydów – Bronisław – Dębiczka – Wychów – Snowidza Wieś – Szczypułów – Siecieborzyce – Wituchów – Korytnica – Szprotawa.

¹⁸AAN, Ministerstwo Kolei, Orzeczenie Ministra Kolei w sprawie upaństwowienia przedsiębiorstwa kolejowego Zielona Góra–Szprotawa, sygn, 135.

Rozkład jazdy na trasie Zielona Góra–Szprotawa z roku 1935

Mi, Sa	Mo, Di, Do, Fr	Mi, Sa				Mi, Sa	Mo, Di, Do, Fr	Mi, Sa
...	...	...	0,0	ab	GRÜNBERG HATZFELDSTR.	an	...	...
...	...	...	3,3	an	Grünberg Oberstadt	ab	...	...
5.35	6.20	12.40		ab		an	7.45	15.02	19.30
5.42	6.30	12.50	7,0	|	Heinersdorf (Kr. Grünberg)	|	7.36	14.53
5.50	6.41	13.01	11,5	|	Ochelhermsdorf	|	7.25	14.42
5.58	6.52	13.12	16,0	|	Hartmannsdorf (Kr. Freyst.)	|	7.14	14.31
6.11	7.06	13.26	19,7	|	Seiffersdorf (Kr. Freyst.)	|	7.04	14.21
6.17	7.13	13.33	22,2	|	Brunzelwaldau	|	6.56	14.10
6.25	7.23	13.42	26,3	|	Eichvorwerk	|	6.46	14.00
6.31	7.30	13.50	27,9	|	Weichau	|	6.39	13.53
An	7.40	14.00	31,8	|	Hertwigswaldau Dorf	|	...	13.42
...	7.47	14.07	34,4	an	Herwigsdorf	ab	...	13.34
...	8.07	14.17		ab		an	...	13.23	17.48
...	8.18	14.28	38,8	|	Rückersdorf (Kr. Sprottau)	|	...	13.13
...	8.27	14.37	42,0	|	Wittgendorf (Kr. Sprottau)	|	...	13.04
...	8.39	14.49	47,3	|	Kortnitz	|	...	12.52
...	8.48	14.58	50,7	an	SPROTTAU	ab	...	12.42

Źródło: *Kursbuch und Kraftposten Schlesiens* 1935 r.

Wykaz stacji i przystanków na linii kolejowej Zielona Góra–Szprotawa

Na podstawie protokołu upaństwowienia linii kolejowej Zielona Góra–Szprotawa: AAN, Ministerstwo Kolei, sygn. 135: Zielona Góra Przedmieście – Zielona Góra Południe – Jędrzychów – Jerzmanów – Twardosław – Zebrzydów – Bronisław – Dębiczka – Wychów – Jadwiżyn Wieś – Stypułów – Rodgierzów – Wituchów – Korytnica – Szprotawa.