

Kolej Drezynowa Doliny Bobru

Draisine railway in the Dolina Bobru



Krzysztof Lewandowski

Dr inż.

Politechnika Wroclawska

Krzysztof.lewandowski@pwr.edu.pl

Streszczenie: Podstawą tego artykułu jest propozycja wykorzystania rowerowych drezyn kolejowych jako działania zapobiegawcze przed rozebraniem linii kolejowej Doliny Bobru. Taka atrakcja turystyczna byłaby formą promocji powiatu Lwówek Śląski. Tym samym sprzyałoby to odtworzeniu regularnych połączeń kolejowych w relacji Legnica-Złotoryja-Lwówek Śląski-Jelenia Góra.

Słowa kluczowe: Linia kolejowa; Ochrona; Drezynowanie

Abstract: The aim of this article is proposition to use the rail bicycles for protection of the rail line of the Dolina Bobru before the demountation. This tourist attraction can be promotion for the poviat of the Lwówek Śląski. This can help to reconstruction of the regular rail connectin between Legnica-Złotoryja-Lwówek Śląski-Jelenia Góra.

Keywords: Rail line; Protection; Draisine haulages

Drezyna

Przez pojęcie drezyna rozumie się pomocniczy pojazd kolejowy z napędem ręcznym lub spalinowym. Pierwszą taką konstrukcją pojazdu drogowego odpychanego nogami (welocyped) przedstawił w 1817 r. Karl Drais, od którego nazwiska wzięta się nazwa tego pojazdu. W 1839 r. pierwsza klasyczna drezyna kolejowa została użyta na linii kolejowej Beaune-Dijon, 37km, we Francji. w 1855 r. Pierre Michaux przedstawił rower kolejowy. W 1903 r.

pojawiła się wersja drezyny z silnikiem spalinowym [19].

Wybrane kolejki drezynowe w Polsce

Obecnie w Polsce przejazdy drezynami są oferowane na wybranych liniach kolejowych:

Kolej Drezynowa w Łąpinie k. Kolbud w Województwie Pomorskim. Pierwszy przejazd wykonała w 17.08.1998 r. na trasie Stegna - Sztutowo Muzeum

– Stegna. Obecnie Kolej Drezynowa operuje na 16 km trasie Niestępowo - Stara Piła- Łapino Papiernia - Kolbudy jaz wodny oraz na Turystycznej trasie drezynowej na Westerplatte w Gdańsku. 29.05.2003 Kolej Drezynowa podpisała porozumienia z PKP PLK ZLK o stałym użytkowaniu linii 229 Pruszcz - Łeba na odcinku od km 2,445 do km 23,569 (Pruszcz - Niestępowo). Kolej Drezynowa posiada tabor składający się z 4 rowerów kolejowych oraz 4 drezyn 12 miejscowych typu pompa (4 osoby *machające*) [12].



1. Mosińska Drezyna Kolejowa, Autor: Maria Stachowiak – Krzyżaniak; 2013 r. [24]



2. Bieszczadzka Drezyna Rowerowa w Ustrzykach Dolnych, Autor: Bajda Paulina, Gazeta Bieszczadzka, sierpień 2015 r. [2]

Mosińska Kolej Drezynowa w Mosinie na terenie Wielkopolskiego Paru Narodowego w Województwie Wielkopolskim. Powstała w 2013 z inicjatywy Marii Stachowiak. Mosińska Kolej Drezynowa kursuje na trasie Puszczykówko–Mosina Pożegowo – Osowa Góra na linii kolejowej 361, Puszczykówko – Osowa Góra. Gmina Mosina wyraziła chęć przejęcia od PKP PLK tej linii kolejowej. Mosińska Kolej Drezynowa dysponuje trzema specjalnie zaprojektowanymi drezynami kolejowymi (rys. 1) [16].

Bieszczadzkie drezyny rowerowe w Województwie Podkarpackim. Powstały z inicjatywy Janusza Demkowicza i wsparciu gminy Olszanica, która przejęła od PLK nieczynną linię 108 z Zagórza do Krościenka o długości 46 km. Oszacowano jej wartość na 3 mln zł wraz z infrastrukturą, dworcami, dyżurkami oraz wiaduktami, a następnie przekazano w użyczenie bieszczadzkiemu przedsiębiorcy. Obecnie główną bazą jest stacja w Uhercach Mineralnych. Na stanie jest 50 cztero-miejscowych (napędzanych przez 2 rowerzystów) rowerów kolejowych (rys. 2) [3].

W 2015 *Bieszczadzkie drezyny rowerowe* uznano za najlepszy produkt turystyczny Województwa Podkarpackiego i Polski 2015 [18].

Lokalna Kolej Drezynowa w Regulicach w Województwie Małopolskim. Działania inicjatywne podjęli w 2015 r. miłośnicy kolei Grzegorz Pater i Michał Ściana ze Stowarzyszenia Przyjaciół Regulic i Nieporazu. 1 lipca 2017 wykonano pierwszy przejazd na pięciokilometrowym odcinku linii kolejowej 103 Trzebinia – Wadowice pomiędzy Regulicami Górnymi a Alwernią (dawnym przystankiem Nieporaz (Oblaszki) – 8,660 km a przystankiem Alwernia Spalona – 14,260 km). Lokalna Kolej Drezynowa dysponuje trzema cztero-osobowymi rowerami kolejowymi typu stosowanego w Bieszczadach [15].

Grodziska Kolej Drezynowa w Województwie Wielkopolskim. Grodziska

Kolej Drezynowa działa od 2005 r. na 30 km odcinku pomiędzy Grodziskiem Wlkp. – Kościan na linii kolejowej 376 dzierżawiąc ją od PKP PLK. Pierwotnie linia łączyła stację Kościan - Opalenica. Obecnie Grodziska Kolej Drezynowa posiada na stanie 4 drezyny ręczne typu pompa, oraz 1 samochód Fiat 126p przystosowany do jazdy na torze 1435mm i 3 doczepianie platformy kolejowe dla pasażerów. Ponadto są na stanie pojazdy silnikowe: 2 drezyny WM5, 2 lokomotywy 409Da-541, 1 lokomotywa Ls40-4570, oraz 3 różne normalnotorowe wagony kolejowe oraz inne. Stacją macierzystą jest Ujazd Wlkp. Grodziska Kolej Drezynowa od 2017 r. jest Organizacją Pożytku Publicznego KRS: 0000254917 [10].

Krzywińska Kolej Drezynowa operująca od 2005 r. po drugiej stronie linii kolejowej 271 Wrocław Poznań na stacji Bieżyń w Województwie Wielkopolskim. Krzywińska Kolej Drezynowa operuje na 40 km odcinku pomiędzy Gostyniem i Kościanem na linii kolejowej 366 Miejska Górka - Kościan przy wsparciu gminy Krzywiń. Tabor Krzywińskiej Kolei Drezynowej stanowią 2 drezyny ręczne typu pompa i 2 drezyny motorowe (typu SAM i WM5). Stacją macierzysta jest w Bieżynie [14].

Sowiogórskie Bractwo Kolejowe (SBK) w Województwie Dolnośląskim. SBK działa od 2003 r. na ok. 16 km odcinku pomiędzy Świdnicą Kraszowice a Jugowicami na linii kolejowej nr 285 Wrocław- Jedlina Zdrój. Główną ideą działania Sowiogórskiego Bractwa Kolejowego jest zablokowanie zamierzeń PKP do fizycznej likwidacji linii o nazwie "Weistritzthalbahn", łączącej Świdnicę Kraszowice z Jedliną Zdrój. poprzez uruchomienia kolei drezynowej, tak aby pociągi mogły powrócić na górski odcinek linii nr 285. Stacją macierzystą SBK są Jugowice. Tabor SBK stanowią 2 drezyny ręczne typu pompa i 3 drezyny silnikowe typu SAM. SBK cyklicznie organizuje zawody w drezynowaniu [23].

Karkonoskie Drezyny Ręczne (KDR) w Województwie Dolnośląskim. KDR

działa od 2005r. z inicjatywy Rafała Gerstena w obrębie stacji Karpacz na linii kolejowej 340 Mysłakowice - Karpacz. Stacją macierzystą Karkonoskich Drezyn Ręcznych jest Karpacz. Tabor stanowi jedna drezyna ręczna typu pompa. W 2006 r Karkonoskie Drezyny Ręczne uznano za Najciekawszy Produkt Turystyczny Karpacza [7].

Drezynowanie formą ochrony linii kolejowych

Formy inicjatywy powstania kolejek drezynowych wskazują na chęć ochrony linii kolejowych przed fizyczną likwidacją. Bardzo często była to inicjatywa osób fizycznych, która znalazła zrozumienie i uznanie lokalnych samorządów. Samorządy gminne będące podstawą samorządu terytorialnego w Polsce mają szerokie obowiązki wynikające z Ustawy o samorządnie terytorialnym gminy zapisane w Art. 7. 1) [26].

Samorządy to instytucje, które mając kontakt z mieszkańcami planują m.in. lokalny transport zbiorowy w ramach tzw. zbiorowych potrzeb wspólnoty. Gmina jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego może występować jako reprezentant prawny wyższej jednostki samorządu terytorialnego (powiatu lub urzędu marszałkowskiego) przed dotychczasowym właścicielem linii kolejowej. Gmina nie może z uwagi na szereg obowiązkowych zadań ustawowych prowadzić regularnego połączenia kolejowego ale może, a i powinna, działać w celu ochrony linii kolejowej. To urząd marszałkowski z uwagi na ustawową nadrzędność nad gminą ma obowiązek mieć plany komunikacyjne dla terenu całego województwa. Wynika to z tego, że linia kolejowa przechodzi przez kilka gmin, a nawet powiatów. Tym samym gmina może być tylko nadzorcą prawnym w imieniu urzędu marszałkowskiego nad linią kolejową. Gmina, jak i powiat, może z uwagi na wielkość budżetu partycypować w ochronie linii kolejowych poprzez drezynowanie – jak gmina Ustrzyki Dolne. Wskazuje to na zastosowywanie zasady Partner-

stwa Publiczno-Prywatnego (PPP). Przedstawione przykłady wskazują na sprzyjające stanowisko gmin mające na celu ochronę linii kolejowych pod kątem potencjalnego odtworzenia na nich ruchu pasażerskiego. Bardzo dobrymi przykładami są działania gmin Mosina, Olszanica, Regulice, Grodzisk Wlkp., Krzywiń oraz Walim i Karpacz. Ciekawy jest przypadek gminy Radków w Województwie Dolnośląskim. W 2006 r. Gmina Radków odniosła się na wniosek koncesjonariusza firmy mającej wydobywać melafir na terenie gminy o warunki wydobywania. W swym stanowisku Gmina Radków nakazała odtworzenie zamkniętej linii kolejowej Tłumaczów-Ścinawka Średnia i drastycznie ograniczyła możliwość korzystania z transportu drogowego do wywozu kruszywa [4]. W 2010 r. szynobus kolei Dolnośląskich przejechał odtworzoną linią kolejową [28].

Podobnie ma się rzecz z linią kolejową 285 na odcinku Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój. Dzięki zaangażowaniu SBK oraz samorządów Głuszycy, Jedliny Zdroju, Świdnicy, Walimia, i Wałbrzycha 25 października 2018 r. PKP PLK podpisały z firmą Dolkom S.A. umowę na wykonanie rewitalizacji linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój za 109 995 mln zł netto z dofinansowaniem UE w wysokości 94 295 mln zł. Przewidywany koniec prac na tym odcinku linii 285 to listopad 2020 r. [21]

Znane są też przypadki negatywnego stanowiska samorządów lokalnych z Dolnego Śląska, które doprowadziły do fizycznej likwidacji linii kolejowych. Skandalicznym przykładem jest samorząd Gminy Miejskiej Kamienna Góra. Wskutek jego decyzji doszło do fizycznej likwidacji linii kolejowej 330 Kamienna Góra –Okrzeszyn, zwanej też Koleją Doliny Zadny (niem. Ziedertalbahn AG) lub też kolejką kielbaskową. Na stacji w Krzeszowie jeszcze w 2017 r. były realizowane przejazdy drezynowe. Niestety w styczniu 2018 r. rozpoczęto fizyczną likwidację linii kolejowej demontując torowisko [8]. Tym samym zaprzeczono możliwość skorzystania z kazu gminy

Radków dla obsługi wywozu kruszywa z planowanego do uruchomienia kamieniołomu melafiru w Okrzeszynie.

Drugim przykładem jest linia kolejowa 334 Kamieniec Żąbkowicki-Złoty Stok. Jeszcze w 2016 r. drezynowano na stacji w Złotym Stoku. Linię rozebrano w 2017 r. [6].

Podobny los spotkał w 2014 r. Żąbkowicką Kolejkę Powiatową. Rozebrano torowiska z Żąbkowic Śląskich do Kondratowa nr 320 i z Ciepłowodów do Henrykowa nr 335. Na stacji Żąbkowice Śląskie Stowarzyszenie Pasjonatów Kolei SEMAFOR wykonywało przejazdy drezynowe [5] [13].

Obecnie problem likwidacji linii kolejowych na Dolnym Śląsku dotknął jedną z najpiękniejszych linii nr 283 na odcinku Jelenia Góra - Rakowice Żwirownia. 23 kwietnia 2018 r. właściciel linii, PKP PLK, wprowadził prędkość szlakową 0 km/h na odcinku Jelenia Góra - Rakowice Żwirownia [17].

Linia kolejowa 283 na odcinku Jelenia Góra - Zebrzydowa

Linia kolejowa 283 powstawała odcinkami. Jako pierwszy w 1905r. zbudowano odcinek Zebrzydowa - Lwówek Śląski. Kolejnym był w 1906 r. odcinek Jelenia Góra – Siedlęcina z przedłużeniem do Pilchowic. Odcinek Pilchowice –Lwówek Śląski oddano jako kompletny do użytku w 1909 r. Przez wiele lat na tej linii funkcjonowało kilka ładowni towarowych oraz stacji pasażerskich [11], patrz rys. 3.

Obecnie po zmianach gospodarczych na tym odcinku linii 283 są 3 czynne ładownie: Bocznica „Surmin”, Niwnice i Rakowice Żwirownia oraz 10 stacji pasażerskich. Nawierzchnia na linii 283 to tor klasyczny na podkładach drewnianych, przytwierdzenie typu K, szyna S49. Prędkość jazdy zależała od odcinka. Od Zebrzydowej do Rakowic Żwirownia 40km/h, od Rakowic Żwirownia do Jeleniej Góry 10 km/h, odcinkami 20 km/h. Linia 283 odchodzi od linii E30 Wrocław-Drezno łukowatym nasypem zaraz po przekroczeniu rzeki Kwisy w miejscowości Zebrzydowa (rys. 4 i 5). W Ołdrzychowie mija bocznice Surmin (rys. 6). W



3. Schematyczna mapa położenia rzeki Bóbr, kolei Doliny Bobru, Parku Krajobrazowego Doliny Bobru i linii kolejowych E30, 274, 283 i 284

miejscowości Nowogrodzice (rys. 7) przekracza rzekę Kwisę (rys. 8), dalej mija bocznice w Niwicach (rys. 9) i Rakowicach Wielkich (rys. 10). Przy dojeździe do Lwówka Śląskiego mija Pałac Brunów (rys. 11) oraz most kolejowy na rzece Bóbr na linii 284 Legnica - Pobiedna łączącej Lwówek Śląski i Jerzmanice Zdrój (rys. 12). Zaraz za stacją Lwówek Śląski jest zarośnięte odejście ciągu linii 284 do Gryfowa Śląskiego (rys. 13), które obecnie jest ścieżką rowerową (przebieg zaznaczono na brązowo na rys. 3). Na odcinku od Lwówka Śląskiego do stacji Pilchowice Nielestno linia kolejowa 283 przebiega w bardzo małej odległości od rzeki Bóbr. Rzeka Bóbr meandruje w bardzo wąskiej dolinie, patrz rys. 14. Jadąc linią ma się wrażenie, że można dotknąć wody w rzece Bóbr (rys. 15). Za stacją Wleń (rys. 16) linia wiedzie tunelem (rys. 17) dalej znów przekracza rzekę jadąc do Pilchowic Nielestno (rys. 18). Od tego odcinka do Pilchowic Zapora linia wspina się stromym podjazdem. Na stacji Pilchowice Zapora jest widok z pociągu na Zaporę Pilchowicką z nieodłącznym zbyt nisko wiszącym kablem (rys. 19). Potem linia wiedzie przez wiadukt nad zatoką Jeziora Pilchowickiego obok wzgórz Małego Grzbietu, Strzyżowa 424 m.n.p.m. i Wapienna 507 m n.p.m., (rys. 20) przez Siedlęcina do Jeleniej Góry. Tuż przed stacją linia idzie pod wiaduktem na linii 311 Jelenia Góra – Jakuszyce (rys. 21) i znów przekracza Bóbr. Po



4. Widok nasypu linii 283 znad wiaduktu nad rzeką Kwisą w pobliżu Zebrzydowej na linii E30



5. Widok nasypu i wiaduktu nad rzeką Kwisą linii kolejowej E30 z linii 283 w pobliżu Zebrzydowej



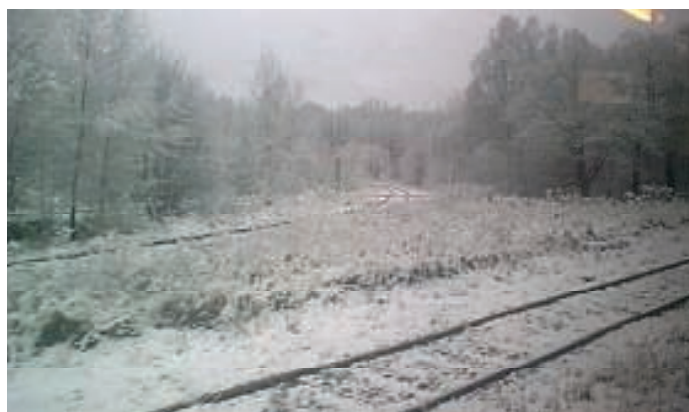
6. Widok odejścia bocznic do Kopalni Surowców Mineralnych "Surmin-Kaolin" S.A. w Odrzychowie



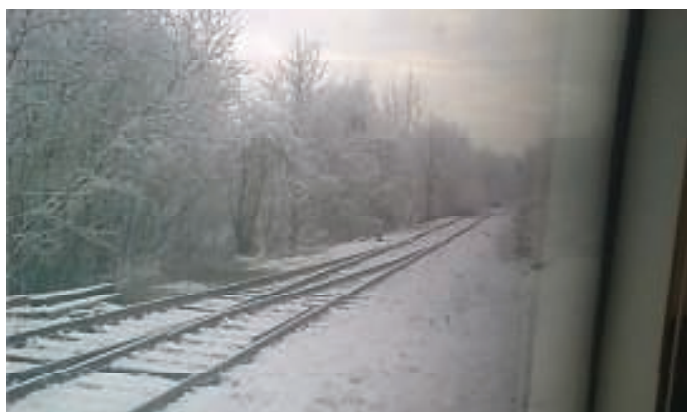
7. Nowogrodziec i rzeka Kwisa w zimowej scenarii



8. Rzeka Kwisa z linii 283 w stronę Lubania



9. Widok odejścia bocznic do zakładów Nowy Łąd sp. z o.o. Kopalni Gipsu i Anhydrytu w Niwnicach



10. Widok odejścia bocznic do zakładów KSM Rakowice Grupy Górażdże w Rakowicach Wielkich



11. Biała wieża pałacu w Brunowie widoczna pomiędzy drzewami przy linii 283



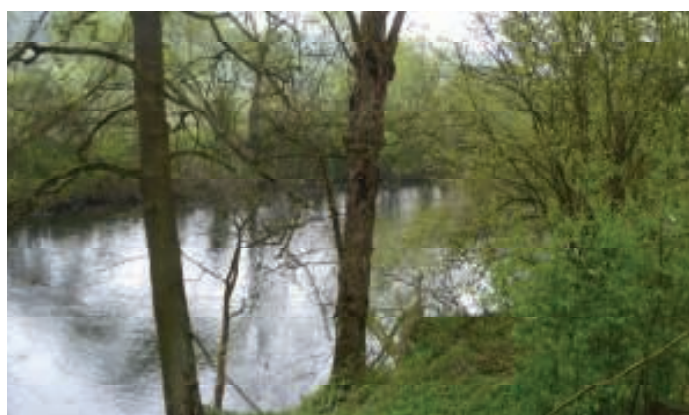
12. Most kolejowy do Jerzmanic Zdroju nad rzeką Bóbr



13. Zarośnięte i przysypane śniegiem odejście linii 284 do Gryfowa Śląskiego z Lwówka Śląskiego



14. Pociąg i rzeka pod płaczącym deszczem niebem



15. Rzeka Bóbr jest bardzo blisko toru linii kolejowej 283



16. Wleń i zakole Bobru w czasie deszczu



17. Most drogowy i tunel widoczny ze stacji Wleń



18. Most na Bobrze między Wleniem i Plichowicami Nieleśtno pod deszczowym niebem



19. Jezioro Pilchowickie i kabel



20. Góra Wapienna (507 m n.p.m.) w okolicach Siedlęcina



21. Widok linii 283 w kierunku Lwówka Śląskiego z wiaduktu na linii 311 Jelenia Góra – Jakuszyce



22. Złożone pod wiaduktem DK 3 w Jeleniej Górze elementy nawierzchni torowiska linii 283 widziane z pociągu na linii 311



23. Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania na linii 283 na zachodniej głowicy wyjazdowej stacji w Jeleniej Górze widziany z pociągu na linii 311

23 kwietnia 2018 r. zaraz za stacją Jelenia Góra zdjęto nawierzchnię toru linii 283 od mostu nad drogą Osiedle Robotnicze w Jeleniej Górze przez most nad rzeką Bóbr do ciepłowni. Materiał złożono pod wiaduktem drogi krajowej nr 3 (Aleja Jana Pawła II w Jeleniej Górze) (rys. 22). Na zachodniej głowicy wyjazdowej stacji Jelenia Góra na linii 283 stoi tarcza zatrzymania z sygnałem D 1 „Stój” (rys. 23).

Propozycja powołania Samorządowej Kolejki Drezynowej Doliny Bobru

Linia 283 jest w zainteresowaniu lokalnych samorządów Wlenia, Lwówka Śląskiego i Złotoryji. Linia ta jest częścią planowanego połączenia kolejowego w relacji Legnica-Złotoryja-Lwówek Śląski-Jelenia Góra. W tym celu te samorządy organizowały szereg spotkań ws. zabezpieczenia ciągu linii 283 i 284 celem przywrócenia ruchu kolejowego w tym regionie, gdzie żyje, nie li-

cząc Legnicy i Jeleniej Góry, ok. 68 tys. osób.

17 marca 2017 r. odbyła się połączona sesja Rad Powiatu Lwóweckiego, Miasta i Gminy Lwówek Śląski oraz Miasta i Gminy Wleń, które podjęły uchwałę w sprawie stanowiska dotyczącego rewitalizacji linii kolejowej relacji Jelenia Góra - Wleń - Lwówek Śląski - Złotoryja - Legnica.

10 kwietnia 2017 r. odbyła się konferencja w Urzędzie Miasta Złotoryja w sprawie stanowiska dotyczącego reaktywacji linii kolejowej relacji Jelenia Góra - Wleń - Lwówek Śląski - Złotoryja - Legnica. Stwierdzono na niej, że konieczne jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatów z regionu Gór i Pogórza Kaczawskiego oraz regionu Doliny Bobru. Założono, że przyczyni się to do zmniejszenia bezrobocia i uaktywnienia na rynku pracy osób prowadzących do tej pory małe gospodarstwa rolne i podejmujące się prac sezonowych, a ponadto zostanie zwiększony dostęp do szkół i ośro-

ków kulturalnych dla mieszkańców regionu. Określono, że średnia prędkość przejazdu na tym odcinku powinna wynosić 60 km/h. Ponadto przyjęto listę zadań dla samorządów min.: oszacowanie liczby ludzi dojeżdżających codziennie z terenu poszczególnych miejscowości do pracy i do szkół oraz wielkości masowych przewozów towarowych ekspediowanych poza granicę 100 km, a także przeprowadzić ankietyzację zainteresowania korzysaniem z linii kolejowej.

12 kwietnia 2017 r. podczas III Kongresu Samorządowego we Wrocławiu w ramach panelu pt. *Czas na kolej* Jerzy Michalak z Zarządu Województwa Dolnośląskiego UMWD złożył deklarację o partycypacji wraz z samorządami lokalnymi w kosztach wykonania dokumentacji programu funkcjonalno-użytkowego dla linii kolejowej Legnica - Jelenia Góra przez Złotoryję, Lwówek Śląski, Wleń [9].

4 grudnia 2017 r. z udziałem 2 osób na Sejm RP oraz przedstawicieli



24. Czeski motoraczkę we Wleniu (Autor Piotr Słowiński, Radio Wrocław, 2017) [22]

Województwa Dolnośląskiego i gmin Wleń i Lwówek Śląski odbył się przejazd czeskiego szynobusu serii 810, tzw. motoraczkę z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego (rys. 24) [1].

Z uwagi na decyzję PKP PLK z dnia 23 kwietnia 2018 r. o wprowadzeniu prędkości szlakowej 0 km/h na odcinku Jelenia Góra - Rakowice Żwirownia te plany są realnie zagrożone. Odcinek zamknięty linii 283 zaznaczono na czerwono na rys. 3. W celu zabezpieczenia linii przed dewastacją należy znaleźć rozwiązanie atrakcyjne turystycznie o niewielkich nakładach inwestycyjnych. Jednym z nich jest wykorzystanie nizinnej fragmentu linii 283 pomiędzy Wleniem a Lwówkiem Śląskim do przejazdów rowerowymi drezynami kolejowymi. W tym celu zasadna jest wspólna inicjatywa Rady Powiatu Lwóweckiego, Miasta i Gminy Lwówek Śląski oraz Miasta i Gminy Wleń. Mogłyby one powołać *Samorządową Kolejkę Drezynową Doliny Bobru*. Samorządy mogłyby zgłosić się do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego z inicjatywą, pod roboczym tytułem: „*Ochrona obszaru Parku Krajobrazowego Doliny Bobru poprzez skanalizowanie ruchu turystycznego w wyniku wykorzystania linii kolejowej do ruchu drezyn rowerowych*”.

Jako pierwszy krok Powiat Lwówecki winien wystąpić do UMWD by zgodnie z ustawami [25] [26] [27] o

bezpłatne przejście na własność od PKP PLK tego odcinka linii 283 na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek samorządowych w dziedzinie transportu.

Kolejnym krokiem byłoby ustalenie własności oraz partycypowanie w kosztach eksploatacji. Oczywiście należy także ustalić liczbę drezyn rowerowych i ich typ. Ponadto wskazane jest ustalenie stacjonowania drezyn rowerowych np. na stacji Lwówek Śląski.

Następnie konieczne jest ustalenie oferty. Może to być:

- cykliczny rozkład jazdy, w co drugą godzinę nieparzystą wyjazd z Lwówka Śląskiego do Wlenia, a w parzyste jazda powrotna,
- imprezy na zamówienie, rowerami kolejowymi lub drezyna motorową (motoraczkę),
- wyścigi drezyn w jeździe pod górę, np. z Wlenia do Pilchowic Nieleśno z nagrodą w postaci 2 kegow piwa z browarów z Wlenia i Lwówka Śląskiego zamiennie z całorocznym biletem wstępu do wszystkich izb muzealnych i muzeów lokalnych na terenie gmin Wleń i Lwówek Śląski (np. zamek Lenno lub bezpłatny weekend w Pałacu Brunów).

Pewną nadzieję na to, że linia kolejowa

283 na odcinku Lwówek Śląski - Jelenia Góra będzie znów przejezdna i użytkowana w ruchu regularnym, daje ujęcie jej w rządowym planie odbudowy połączeń lokalnych ogłoszonym w dniu 17 października 2018 r. jako pkt 19. *Prace na linii kolejowej Legnica – Złotoryja – Jelenia Góra/ Świeradów-Zdrój i rewitalizacja linii Lwówek – Zebrzydowo* [20]. O idei rewitalizacji połączenia Legnica – Złotoryja – Lwówek Śląski - Jelenia Góra pisano już w 2013 r. (vide PK 2013, 2, 22-27.) (przyp. aut).

Gdyby uruchomiono przewozy kolejowe w relacji Legnica – Złotoryja - Lwówek Śląski - Jelenia Góra to tabor kolejki dojazdowej mógłby być przekazany np. do Świeradowa Zdroju, (drezynowanie pod Stogiem Izerskim), Kowar (Uranowa drezyna), lub pod zamki w Bolkowie i pod zamek Grodziec. Tam można by organizować imprezy związane z drezynami kolejowymi.

Podsumowanie

Przejazdy drezyn kolejowych nie można uznawać tylko za przejaw działań hobbystów kolei. Może to być element strategii samorządów lokalnych w ochronie linii kolejowych przed ich rozebraniem. Wsparcie samorządu dla hobbystów nie musi dotyczyć tylko ułatwień prawnych, ale przede wszystkim jako pomoc w zakupie taboru i utrzymaniu. Jednakże te działania mogą być niewystarczające jeśli w samorządzie są osoby nie rozumiejące potencjału komunikacyjnego i transportowego jakie ma linia kolejowa. Przedstawiono propozycję Samorządowej Kolejki Drezynowej Doliny Bobru, która może być formą promocji walorów turystycznych oraz przede wszystkim zabezpieczyć linię kolejową przed likwidacją.

W przypadku gdyby obecna decyzja PKP PLK o zamknięciu linii kolejowej nr 283 tzw. Kolei Doliny Bobru był podyktowana zamiarem przekazania jej dla UMWD, to powstanie sprostowanie tego artykułu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Admin: Motoraczek we Lwówku Śląskim. Testowy przejazd na trasie linii kolejowej Doliny Bobru, infolwowek24.pl, Grudzień 4, 2017, <https://infolwowek24.pl/motoraczek-we-lwowku-slaskim-testowy-przejazd-trasie-linii-kolejowej-doliny-bobru/>
- [2] Bajda Paulina: Drezyny Rowerowe w Ustrzykach Dolnych, [w] Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe ruszyły z Ustrzyk Dolnych, Gazeta Bieszczadzka, sierpień 2015 r., <http://www.bieszczadzka24.pl/fotorelacje/bieszczadzkie-drezyny-rowerowe-ruszyly-z-ustrzyk-dolnych/9>
- [3] Biuro Podróży PAWUK- Organizator Turystyki w Bieszczadach, Biuro Turystyki Kulturowej PAWUK Anna Buk: Drezyny rowerowe w Bieszczadach, <http://wycieczki-bieszczady.pl/drezyny-rowerowe-wypozyczalnia/>
- [4] Decyzja Burmistrza Miasta i Gminy Radków w dniu 31.05.2006 r. nr GPIOŚ-7624/13-4/06 w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: Eksploatacja złoża melafiru "Tłumaczów - Gardzień I" na działce nr 570/24 we wsi Tłumaczów gmina Radków".
- [5] Express-Miejski.pl : Trwa likwidacja linii kolejowej, gmina Ząbkowice Śląskie, 2014-09-23, <http://zabkowice.express-miejski.pl/wiadomosc/18394,trwa-likwidacja-linii-kolejowej>
- [6] Fiszer Kasper: Trwa rozbiórka linii kolejowej do Złotego Stoku, Kamieniec Ząbkowicki / Złoty Stok, Express-Miejski.pl, 2017-09-08, Ząbkowice Śląskie. <http://zabkowice.express-miejski.pl/wiadomosc/29834,trwa-rozbiorka-linii-kolejowej-do-zlotego-stoku>
- [7] Gersten Rafał: Karkonoskie Drezyny Ręczne, <http://www.drezynykarpacz.pl/index.php?menu=1&go=start>
- [8] Głównyzyk Robert: Znika historyczna linia. Regionalny Tygodnik Informacyjny. Kamienna Góra, Czwartek 18.01.2018r. s. 5.
- [9] Gmina Miejska Złotoryja: Reaktywacja linii kolejowej Legnica – Jelenia Góra (284/283) przez Złotoryję, Lwówek Śląski, Wleń. Złotoryja, 10 kwietnia 2017 r.
- [10] Grodziska Kolej Drezynowa, <http://www.drezyny.kolej.one.pl/index.php#home>
- [11] Józef Sz. z Jeleniej Góry: D29 - 283 Linia Jelenia Góra – Żagań, [w] Kolej w Jeleniej Górze i okolicy, <http://www.jelenia.rail.pl/>
- [12] Klub Turystyki Kolejowej "TENDRZAK": Drezyny Kolejowe, <http://www.drezyny.pl/>
- [13] Kolejka powiatowa na złom, 23.9.2014, https://doba.pl/index.php?mod=articles&func=article&id=1105&cat_id=18&site=dza
- [14] Krzywińska Kolej Drezynowa, <http://www.krzywinskie.drezyny.com/index.php>
- [15] Lokalna Kolej Drezynowa, <http://www.drezynyregulice.pl/>
- [16] Mrowińska Marta: "I tylko torów trzeba kawałek, żeby marzenia spełnić nieśmiało" – co z mosińską drezyną?, Gazeta Mosińsko-Puszczykowska, 11 Wrz, 2017, <https://www.gazeta-mosina.pl/2017/mosinska-kolej-drezynowa-atrakcja-turystyczna-w-mosinie/>
- [17] Ogólnopolska Baza Kolejowa: Linia Jelenia Góra – Żagań (283), Od kwietnia br obowiązuje tu prędkość 0 km/h, co oznacza że linia jest nieczynna. info: Andrzej Sibilski; 2018-04-23, <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=531&od=1&do=74&ed=0&okno=historia>
- [18] paba: Drezyny Najlepszym Produktem Turystycznym 2015, 20 października 2015, <http://www.bieszczadzka24.pl/aktualnosci/drezyny-najlepszym-produktem-turystycznym-2015/441>
- [19] Roger Bailly, Decauville : ce nom qui fit le tour du monde, 77350 Le Mée sur Seine, Amatteis, 1989
- [20] Sadowski Sławomir: Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, Ministerstwo Infrastruktury, 22.10.2018, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>
- [21] Sakowska Magdalena: Linia nr 285 (i 286) Wałbrzych-Jedlina: wszystko się zaczyna, <https://walbrzych.dlawas.info>, 26.10.2018, <https://walbrzych.dlawas.info/wiadomosci/linia-nr-285-i-286-walbrzych-jedlina-wszystko-sie-zaczyna/cid,18349,a>
- [22] Słowiński Piotr: Czeskie motoraczki na tory [FOTO], Radio Wrocław, radiowroclaw.pl, 2017-12-04, <http://www.radiowroclaw.pl/articles/view/73044/Czeskie-motoraczki-na-tory-FOTO>
- [23] Sowiogórskie Bractwo Kolejowe, <http://www.drezyny.org/>
- [24] Stachowiak – Krzyżaniak Maria: Mosińska Drezyna Kolejowa, 2013 r, <http://www.naszedrezyny.pl/mkd-galeria.html>
- [25] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2003 r., Nr 86, poz.789
- [26] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz.U. z 1990r, Nr.17, poz. 1875
- [27] Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, Dz. U. z 2000r. Nr 84, poz. 948
- [28] WEN: Tłumaczów: Pociągi pasażerskie wrócą na tory?. kłodzko.naszemiasto.pl, 2010-09-13, <http://kłodzko.naszemiasto.pl/artykul/tlumaczow-pociagi-pasazerskie-wroca-na-tory,570770,art,t,id,tm.html>