

Żółtym wagonikiem na szczyt

Ostatniego czerwca, po starannych próbach i dopełnieniu wymogów odbiorów technicznych, po rocznej przerwie, znów na stoku Szynszelni pojawiły się charakterystyczne kształty wagoników kolei górskiej. Wywoziły gości, którzy zostali zaproszeni przez władze miasta na uroczystość przekazania do eksploatacji zmodernizowanej kolei. Od 1 lipca każdy może przekonać się sam, jaki jest efekt tego poważnego i drogiego, ale przecież koniecznego przedsięwzięcia.

Na górę „od tyłu”

Wybudowana 41 lat temu przez austriacką firmę „Girak” stanowiła niezaprzeczalną atrakcję dla bielszczan i turystów. Latem tłumy wycieczek stromych, wczasowiczów przybywających w Beskidzie i mieszkańców miasta pragnących z góry spojrzeć na swoje rodzinne strony wyjeżdżano na Szynszelnię, doznając przyjemności łatwego wznoszenia się ponad pagórki i niższe szczyty. Zimą najczęściej oblegali koleję narciarsze, stojąc cierpliwie w gigantycznych kolejkach, przepukując pracowników obsługi, by dostać się na teren od tyłu i wyprzedzić innych w dotarciu na górę. Kolej służyła nam dzielnie, aż się wysłuszyła i 29 czerwca 1994 r. Urząd Kolejowego Dozoru Technicznego z powodu awarii liny zamknął ją dla ruchu pasażerskiego, a po 2 miesiącach dla towarowego też.

Spadło na nowego właściciela

Wcześniej jeszcze koleję zmieniła właścicielka. W lutym 1993 roku wojewoda przekazał ją nieodpłatnie gminie Bielsko-Biała. I to ona właśnie musiała zdecydować, czy podjąć trud generalnego remontu, czy też nie. „Różne mogą być opinie na ten temat, ale nie wyobrażam sobie, by Bielsko nie miało mieć kolejki” - powiedział - a zdanie to podzieliło wiele osób - wiceprezydent Zbigniew Leraczyk. Modernizacja okazała się poważnym problemem ze względów finansowych. Gdy Rada Miejska poprzedniej kadencji zdecydowała, że kolejkę gmina przebuduje, miała na ten cel załadować 15 mld włośnych starych złotych, podczas gdy potrzeba było bez mała 10 razy tyle. Zapadła decyzja o zaciągnięciu kredytu - 75 mld (na stare pieniądze), które gmina będzie spłacać przez 4 lata, ale było to wyjście jedyne. Z wykonawcami też zaczęły się problemy. Nie jesteśmy krajem alpejskim, gdzie łatwo o specjalistyczne firmy budujące kolejki. Dzieła podjął się zabrański „Moistostal”, a dostawcą urządzeń wyłonionym w drodze przetargu - została ta sama austriacka firma „Girak”, która koleję pobudowała. Modelowy wagonik stanął na Placu Chrobrego, a wykonawcy wraz z inwestorami zabrali się do pracy. Z generalnym wykonawcą gmina mogła na początku podpisać tylko umowy cząstkowe, bo nie miała pieniędzy na całość inwestycji.

Trudna jesień

We wrześniu zeszłego roku okazało się, że pierwotne plany przebudowy dwóch stacji



są zbyt kosztowne. Przeprojektowanie pochłaniało cenny czas. W październiku firma „Girak” nie była zadowolona z postępu robót. Wiadomo już było, że pierwotny czas remontu - 7 miesięcy - nie zostanie dotrzymany i kolej nie ruszy na zimę. Oberwała się władzom lokalnym za wprowadzenie w błąd opinii publicznej, ale nie było innego wyjścia jak kontynuować prace. W lutym tego roku została podpisana ostateczna i kompletna umowa z „Moistostalem” na zakończenie robót do 30 czerwca, a przekroczenie tego terminu zostało obwarowane zapowiedzią wysokich kar dla wykonawcy. Wynegocjowano też ostateczną kwotę, nie wyższą niż 118 mld zł za tę robotę. Całą zimę, gdy tylko sprzyjała pogoda, trwały prace, które objęły między innymi wymianę podpór. Nowych jest 13, najwyższe nad Sanarą mierzy 23 m. Wykonaj je „Moistostal Kędzierzyn-Koźle”. Są ocynkowane, nie wymagają malowania. Wiele emocji do-

starzało ich ustawianie na betonowych cokółkach przy udziale helikoptera. Wielki transporter musiał wywieźć na górę koło przewoźowe o średnicy 5 m i ciężarze około 4 ton.

Efekty

Zostały zmodernizowane obie stacje, perony, wybudowano różne niezbędne urządzenia oraz nową stację transformatorową i rozdzielnię niskiego napięcia, założono nową linię o średnicy 38 mm dostarczoną przez „Girak”, na której zawieszono 38 nowych wagoników. Są sześciokołowe, dwa z nich przystosowane do przewozu niepełnosprawnych (nowość w Europie), jeden ratowniczy, a jeden - dar od firmy „Girak” - to salonki dla bardzo dostojnych gości z dodatkowymi „bajerami”. Były jeszcze próby z obciążeniem, próby hamowania i trening ratownicy z udziałem GOPR. Wprawdzie jego szef Adam Kubala osobliwie nie wierzy, by nowoczesna kolej wymagała interwencji ratowników, akcje przesłanoć było trzeba. I tak dobiegłszy do szczytowego końca. Teraz tylko kasować za przejazdy. Niektórzy są skąpi, że zbyt drogo, ale skoro inwestycja ma się zwrócić za 8 lat.

Zagospodarować stoki

Pojawiają się nowe problemy. Kolej w obecnej wersji o połowę skróciła czas przewozu pasażerów - z 13 do 6,25 min., zwiększyła ilość przewozów w czasie godziny z 350 do 850. Przy takiej sprawności kolej „zasympie” ludźmi stoki Szynszelni, Klimczoka, Sanarę i staramą trasę zwaną tradycyjnie narciastradą. Mając nowoczesną koleję trzeba pomyśleć o równie nowoczesnym zagospodarowaniu obszaru gór, które ta udostępni turystom i narciarzom. Pomyśleć są, brakuje jak zwykle pieniędzy, ale i one powinny się znaleźć, bo na turystyce można wszak zarabiać, czego uczy nas świąt. To musi być magnes dla inwestorów. Trzeba też zadbać o „zachowanie dziecka w kąpiel” - udostępniając góry turystom, nie zniszczyć środowiska.