

# Góry są nie tylko „na niedzielę“

**A** więc — odkryto nas! Po Tatrach i Sudetach przyszła wreszcie kolej na Beskidy. Przyjechali znawcy od turystyki, rozejrzeli się, podsumowali długie kolumny cyfr i orzekli — że warto!

Od dawna zanosilo się na to, że ktoś odkryje w końcu walory Beskidu Śląskiego. Przewodny ZUT od lat zreszta spodziewał się takiej decyzji. Stąd, „jak znalezione“ dziś inwestycje: kolejka na Szyndzielnię, wyciąg linowy na Skrzyczne, schronisko...

Aby pasować Beskid Śląski na równorzędny partnera Tatr lub Sudetów trzeba było jednak czegoś więcej niż kilku inwestycji. Trzeba było decyzji władz centralnych, która beskidzkiemu ośrodkowi turystycznemu dałaby formalne prawo do rozbudowy i modernizacji. Decyzja taka zapadła.

W sytuacji, jaka wytworzyła się dziś w beskidzkim rejonie turystycznym — wiele spraw wymagałoby szerszego omówienia. Pozostajmy przy jednej z nich: problem zbliżenia gór do miasta wydaje się być centralnym problemem, który decydować będzie o tym, czy rejon Klimczoka, a więc najbardziej dostępne tereny Beskidu, mają realne szanse, aby upodobnić się w najbliższych latach do znanych, alpejskich ośrodków turystycznych.

**Marne są perspektywy ośrodka turystycznego, który liczy tylko na „niedzielną koniunkturę“.** Tydzień jest długi, dzień w zimie krótki a społeczeństwo nasze — społeczeństwem ludzi pracujących. Ale pracę sport i wypoczynek można łączyć ze sobą również w dzień powszedni. Po to właśnie inwestowaliśmy miliony — aby stworzyć ludziom warunki do wypoczynku po pracy.

Kolejka na Szyndzielnię została być problemem — odkąd wybudowano tu nowoczesne schronisko. Pozostał jednak problem dojazdu na Szyndzielnię. Na oświetlonym jaskrawo stoku słomowym można co prawda „pedałować“ do późnej nocy, ale po to, aby

znaleźć się na tym stoku trzeba pięć się dwie godziny po stronnym zboczu i... liczyć na podobny powrót. Ba, nawet projekt spędzenia kilku godzin wieczornych na „oślich łazkach“ Debowa wymaga heroicznego decyzji; tereny te dzieli od ostatniego przystanku tramwajowego szmal ziemnej, dziurawej drogi. Trudno więc zdecydować się na taką perspektywę spędzenia wieczoru komuś, kto wraca z pracy o godz. 16...

A jednak ten „ktoś“ ma pełne prawo ku temu, aby skorzystać z milionowych inwestycji. Jednak doświadczenia alpejskich zimowisk świadczą o tym — że sport narciarski można z powodzeniem uprawiać po pracy, wieczorem. Oświetlając trasy zjazdowe i stoki pomysłano tu więc przede wszystkim o zapewnieniu warunków dojazdu tym wszystkim, którzy zechcą wieczorem spędzić kilka godzin w górach. Uzyskano w ten sposób nie tylko pełne uzasadnienie kosztownych inwestycji — ale uczyniono również olbrzymi krok na przód w dziedzinie umasowienia kultury fizycznej.

Słyszę już odpowiedź zainteresowanych instytucji: PKL i MPK. Pretekst jest jeden: nierentowność! Autobusy — jeśli by je nawet skierować na podgórskie trasy w godzinach wieczornych — będą puste. Kolejka — jeśli by nawet przedłużyć godzin kursowania — poniesie straty.

Podobnie mówiono, uruchamiając popularne dziś w Białym Bielu miejskie linie autobusowe. Autobusy początkowo kursowały puste. Deficyt rósł. Ludzie nie byli po prostu przyzwyczajeni do tego rodzaju środków komunikacji miejskiej. Gdyby je wówczas zlikwidowano — dużo by miasta na tym straciło.

Wiele rzeczy wydaje nam się jeszcze niemożliwe. Należy do nich wizja Beskidów w roli nowoczesnego zimowiska. Momentem, który dotychczas utwierdza pesymistów w przekonaniu, że awans ten nigdy

nie nastąpi — jest nie rozwiązanie od lat problem komunikacji, problem zbliżenia gór — do ludzi pracy. I dlatego nawet puste autobusy, nawet nierentowne kursy kolejkowe znajdują w dzisiejszej sytuacji zwa ekonomizacji uzasadnienie. Do czasu zanim autobusów nie wypełnią tłumy turystów, dla których sportowa rozrywka będzie niezbędna formą wypoczynku. (TAP)