

Gondolą na Szyndzielnię

Kiedy miasto decydowało się na remont kolei gondolowej na Szyndzielnię, umierała ona śmiercią techniczną. Było to trzy lata temu. Dozor, który przeprowadza dwa razy do roku badania poszczególnych elementów wyciągu oświadczył, że jeżeli miasto nie rozpocznie remontu, jesienią nie dopuści jej do ruchu. Rozpoczęło się gorączkowe poszukiwanie pieniędzy. W Bielsku mówiono, że „jeżeli kolejka raz się zatrzyma, to już nie ruszy”.

BIELSKO. Trzeci historyczny. Kolej linową na Szyndzielnię wybudowano na początku lat pięćdziesiątych. Wykonawcą była austriacka firma „Girak”. Przez lata jeździła i jeździła. Nikt nie myślał o gruntownym remoncie. Wymierzano co prawda wagoniki na bardziej nowoczesne, ale swoich dni dożywała lin i stałowe podpory. W 1983 r., w maju, przegłała ją gmina. Wcześniej jej właścicielem były zakupańskie Polskie Koleje Linowe. W tym momencie Szyndzielnia mogła się pochwalić chyba najstarszą tego typu kolejką w Europie.

Kiedy o remoncie zrobiło się głośno, oferta złożył również austriacki „Girak”. I został wybrany. Firma okryła czas modernizacji na około 7 miesięcy. Przez trzy tygodnie się ślizgały. Teren



ośladami przekładano ze trzy razy. Główną przyczyną opóźnienia była zmiana projektów stacji górnej i dolnej. W planie okazało się to jednak niebezpieczne.

Po wykonaniu projektów stało się jasne, że w nowej gondoli nie zmieni się tylko długość trasy — 1040 m. Ilość przewożonych w ciągu godziny pasażerów wzrosła z 300 do 530. Przejazd trwa 6,10 min. zamiast 13

min. Wagonik przejeżdża co 20 sekund. Każdy zabiera 6 osób. Drzwi otwierają się i samoczynnie automatycznie. Zmniejszyła się ilość obsługiwanych podpór. Zamiast dwóch lin pozostała jedna.

Trzymacie postać stawał helikopter. Nie było innej możliwości. Nie dojechały tam żadne drzewa. Była to dosyć ryzykowna zabawa, bo w razie jakiegokol-

wiek niebezpieczeństwa pilot miał obowiązek odpieścić ładunku i opuszczenia go na ziemię. Spadłoby na nią wówczas z powietrza para ładnych ton. Elementy podpór stawiano przez dwa dni. Tylko pierwszą, tę najniższą położoną, ustawił dźwig. Najwyższą podpórą, ta pod Sahażą, mierzy 23 metry. Jest taka wysoka, bo Austriacy przeknali Polaków, że warto ocalić ten stak stalowym, ich zdaniem, jest najlepszy w okolicy i nadałoby w niego zaprawować. Sahaż więc ocalała, tylko jakos inwestycji na niej nie widać.

Warto jeszcze wspomnieć, że stare, demontowane podpory ze staków Szyndzielni wywoził helikopter. Wykonawcą nowych był Mostostal Kędzierszyn Kotła. Najpierw sprawdzał je kolejowy dozorca techniczny. Następnie wykonano zdjęcia rentgenowskie każdego słupa. I dopiero później pojechały do Siedlec. Tam zostały ocynkowane.

Kolej gondolowa dysponuje dwiema wagonikami do przewożenia osób niepełnosprawnych. Na dolnej stacji zainstalowano szwedzką windę otwieraną na foteliku. Jest przeznaczona dla inwalidów. Pasażer ma salonik dla VIP-ów. Tu też firmy „Girak”. Nie jest to wagonik w normalnym obgu. Ma specjalne wyposażenie — ma obrotową na stożkach, franski, radio oraz barok z szampanem. Mimo że nie każdy może przejechać się salonką, to na wycieczkę na Szyndzielnię warto wybrać się normalnym wagonikiem. (jmk)