

Nech je poslom viery náš veľkonočný vinš, nech je i pre Vás VEĽKÁ NOC zdrojom vrúcnej kresťanskej radosti.



Rajd Chlopsky 2012

V dňoch 27. 1. až 29. 1. 2012 sa v Poľskej Rajczy konal už XLVI. celopolský, XX. medzinárodný lyžiarsky Rajd Chlopski a zároveň XIII. medzinárodný beh na lyžiach „Beskydy bez hraníc“ Rajcza–Zwardoń–Skalité–Ošcadnica 2012.

V sobotu 28. 1. 2012 sa v rámci uvedeného medzinárodného podujatia okrem iného uskutočnilo v Rajczy stretnutie predstaviteľov samospráv z poľsko-slovenského pohraničia, ktorí adresovali predsedníčke vlády SR, pani Ivete Radičovej list. Starostovia obcí Skalité, Čierne, Svrčinovec, Zywiec, Milowka, Rajcza, Wegierska Gorka, Radziechowy–Wieprz sa v liste obrátili na predsedníčku vlády SR so žiadosťou o pokračovanie výstavby cesty S-69 na poľskej strane a dostavby diaľnice D3 na strane slovenskej.

V rámci prezentácie cestovného ruchu mala obec Skalité svoj stánok, v ktorom sme ponúkali občerstvenie v duchu tradícií. V našom stánku ochutnal dobroty aj Juraj Blanár – predseda VÚC Žilina. K výbornej nálade prispela aj LH Ondreja Rovňana. Ďalej sa v rámci XX. medzinárodného lyžiarskeho zrazu Rajdu

Chlopskiego uskutočnil v Rycierke Gornej v popoludňajších hodinách za slnečného, ale mrazivého počasia prvý z pretekov: Pretek amatérov a detí. Slovensko a Skalité zastupovali členovia ŠKP a počínali si veľmi dobre. V štyroch kategóriách sme mali celkových víťazov, na druhých miestach nám skončili traja pretekári a na bronzový stupeň sa postavili taktiež traja pretekári. Tu sú výsledky pretekárov ŠKP Skalité:

Najmladšie žiačky:

1. Miroslava Mikulová
2. Katarína Čanecká
8. Sandra Harzeková
10. Laura Tomicová

Stredné žiačky:

1. Simona Kaňová,
5. Alexandra Varmusová
9. Nikola Ohradková
10. Adela Ohradková
16. Anna Majchráková

Najstaršie žiačky:

1. Ľubomíra Papíková
3. Denisa Gomolová
7. Michaela Jedináková

Najmladší žiaci:

2. Filip Bury

Najstarší žiaci:

9. Daniel Mišúr

Ženy 30-40 roč.:

3. Marta Čanecká

Muži 20-30 roč.:

2. Peter Ivanek
3. Peter Hlušek

Muži 40-50 roč.:

1. Ivan Čanecký

Muži 50-60 roč.:

2. Milan Podsklan

V nedeľu 29. 1. 2012 bol v rámci Rajdu Chlopskiego na programe hlavný pretek na 20 km, štart a cieľ pretekov bol pri penzióne na Beskidku na poľskej strane. Bežalo sa za krásneho slnečného počasia pri teplote -10 C na okruhu o celkovej dĺžke 6 km – bežal sa trikrát. Kysuce reprezentovali pretekári zo Skalitého, Ošcadnice a Svrčinovca. V kategórii M2 si po druhé miesto dobehol Peter Ivanek a na štvrtom mieste skončil Peter Hlušek. V kategórii M4 na druhom mieste skončil Ivan Čanecký a na šiestom Ľubomír Kubanka všetci Skalité. V kategórii M5 skončil Ing. Milan Podsklan (Ošcadnica) na štvrtom mieste. V ženskej kategórii K3 Renáta Cyprichová zo Svrčinovca nenašla premožiteľku a zvíťazila.



...z rokovania obecného zastupiteľstva

OZ dňa 30. 1. 2012, schválené:

– vstup obce Skalité do novovzniknutého oblastného združenia cestovného ruchu „Kysuce“. je to ďalšia možnosť propagácie a tak-tiež finančný prínos pri organizovaní Goralských slávností
– prenájom priestorov býv. pošty p. Gonščákovej – zriadenie masážneho cent

OZ dňa 13. 3. 2012, schválené:

– záverečný účet obce za rok 2011, ktorý vykazuje prebytok hospodárenia vo výške 4 219,22 Eur, ktoré budú prevedené do rezervného fondu
– 1. zmena rozpočtu obce 2012
– plán kontrolnej činnosti HKO na 1. polrok 2012
– potvrdenie právoplatnosti územného plánu obce na ďalšie obdobie
– vyradenie neupotrebiteľného a poškodeného majetku pri inventariácii k 31. 12. 2011
– odpredaj jednoizbových bytov v školských bytovkách terajším nájomníkom
– odpredaj stavebného pozemku v IBV Cupeľ II
– výmena okien a zateplenie v budove č. 609 – Priemyselný tovar – hradí nájomca
– zámer odpredať časti parcely KNE > 6351/7 (Triciatok) pre majiteľov okolitých rodinných domov
– poskytnutie dotácií z rozpočtu obce podľa VZN 5/2008 takto:

Rímskokatolícka cirkev, farnosť Skalité (na minuloročnú opravu kaplnky)	4 000 EUR
TJ Slovan Skalité takto:	20 000 EUR
Futbalový oddiel	16 650 EUR
biatlonový oddiel	2 500 EUR
hokejbalový oddiel	600 EUR
futsalový oddiel	250 EUR
O.z. Detstvo Kudlov	150 EUR
Poľovnícke združenie Skalanka	200 EUR
O.z. Náruč	50 EUR
Dobrovoľný hasičský zbor	200 EUR
Jednota dôchodcov Skalité	100 EUR
ZO Slovenský červený kríž	200 EUR
Klub sklerózy multiplex	50 EUR
Únia nevidiacich	50 EUR
Slovenský zväz záhradkárov v Skalit.	250 EUR

O. z. Spoločenstvo mládeže 1 456,68 EUR
(na úhradu el. energie v budove starej škôlky, ktorú využívajú aj záhradkári, biatlonisti, spevácky zbor, deti a mládež)
doplnenie svietidiel, do jednotlivých osád v obci:
(ide o lampy, ktoré zostali po rekonštrukcii osvetlenia a sú použiteľné):
U Sojkov – 1ks
Do Sventka – 1ks + 1 atíp
U Lukany – 2ks svietidla a 4 ks stĺpy
Kudlov (bytovka č.1449) – 1ks
U Krupela – 1ks
Rieky – 7ks.

– poplatky za kontajner na uskladnenie stavebného odpadu vo výške 70% z celkovej sumy skutočných nákladov.

– ďalšie rokovanie OZ je plánované na 5. júna 2012 o 13.00 hod.
Rokovanie zastupiteľstva je zo zákona verejné.

UPOZORNENIE: Od 16. 4. 2012 preberá agendu referátu pozemkov a životného prostredia referát výstavby – Martin Gonščák (Z dôvodu odchodu p. Žofie Čaneckej na dôchodok)

PLÁN kultúrnych, spoločenských a športových akcií na rok 2012

Január

5. Reprezentačný ples – 21. 1. 2012
Rajd Chlopski v Rajdzi – Medzinár. lyžiarsky pretek 28. 1. – 30. 1. 2012

Február

Fašiangový karneval
Návšteva jubilantov (nad 90 rokov) 23. 2. 2012

Marec

Slávnostné pasovanie žiakov 1. ročníka za čitateľov knižne
Deň učiteľov
Rozlúčka so snehom – 9. 3. 2012
Výstava obrazov k 1150 výr. príchodu Cyrila a Metoda na Slovensko 5. 3. – 31. 3. 2012

Apríl

Stavanie Mája 27. 4. 2012
Výstava fotografií v Obecnej knižnici Skalité

Máj

Miestne oslavy oslobodenia 11. 5. 2012
Deň matiek (amfiteáter) 13. 5. 2012
Uvítanie detí do života

Jún

Válenie Mája 1. 6. 2012
Skalité hľadá talent – súťaž žiakov ZŠ a MŠ Skalité
Rockové Skalité 16. 6. 2012
Sprievodné podujatie k GS – ukážka rezbárskych prác, výtvarná súťaž detí
Goralské slávnosti – Hlavný program 24. 6. 2012

Júl

Skalitská Vareška 4. ročník – súťaž vo varení gulášu 21. 7. 2012
Vatra zvrchovanosti 21. 7. 2012
Letné kino
Memoriál R. Šmatlavu – futbalový turnaj
Osadový turnaj o pohár starostky obce

August

Letné kino – amfiteáter
Koncert populárnej hudby
Hasičská súťaž o pohár starostky obce
Stretnutie samospráv

September

Hokejbalový turnaj o pohár starostky obce
Mariánska pieseň 15. 9. 2012
Memoriál R. Šmatlavu – beh žiakov ZŠ Skalité

Október

Stretnutie jubilantov
Lampiónový sprievod
Návšteva jubilantov (nad 90 rokov)

November

Uvítanie detí do života

December

Rozsvietenie vianočného stromčeka a Vianočné trhy
Uvítanie Nového roka 2013 – 31. 12. 2012

Radi uvítame prípadné návrhy a postrehy na knižnicu@skalite.sk, č.t. 0918 390 156. Plán bude dopĺňovaný priebežne podľa ponúk. O prípadných zmenách budú občania informovaní na stránke obce a na Obecnej tabuli.



SNEHOVÁ kalamita 16. februára 2012

Mimoriadna situácia bola vyhlásená na celom území obce Skalitz o 8:00 hod. dňa 16. 2. 2012 a skončila dňa 21. 2. 2012 o 18:00 hod. Počas MS bola nasadená technika v niektorých dňoch v počte až 9 ks. (Tatra – sklápač, osobné a nákladné autá PZ, UNC, HON, CAT...), pracovalo sa aj v noci. Po niekoľko násobných telefonátoch a hláseniach na Obvodný úrad v Čadci dňa 20. 2. 2012 nasadila SSC, ako správca cesty 1/12 snehovú frézu. Náklady so snehovou kalamitou na refundáciu v hodnote **15 539,52 eur** sme dňa 6. 3. 2012 postúpili na Ob. úrad v Čadci.



Identifikácia a registrácia spoločenských zvierat a pasy spoločenských zvierat

Od 1. novembra 2011 musí vlastník zvierata na svoje náklady zabezpečiť identifikáciu a registráciu každého psa, mačky alebo fretky. To znamená, že každý pes, mačka, fretka musí byť nezameniteľne označený transpondérom – mikročipom spĺňajúcim normu ISO 11784 alebo čitateľným tetovaním. Tetovanie je platné iba v tom prípade, že je dokázateľné, že bolo vykonané pred 3. júlom 2011 a je riadne čitateľné. Psi, ktorí sú tetovaní po 3. júli 2011 musia byť označení transpondérom – mikročipom.

Na psy, mačky a fretky, ktoré sa narodili pred účinnosťou zákona č.39/2007 Z.z. o veterinárnej starostlivosti v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č.39/2007 Z.z.“), t. j. pred 1. 11. 2011 sa vzťahuje dvojročné prechodné obdobie v súlade s § 54b ods.5) zákona č.39/2007 Z.z. Počas uplynutia prechodného obdobia, ktoré končí dňa **30. septembra 2013** musia byť psy, mačky alebo fretky označené transpondérom – mikročipom alebo tetovaním.

Na psy, mačky alebo fretky, ktoré sa uvádzajú na trh, prevádzajú do vlastníctva alebo držby inej osoby sa toto prechodné obdobie nevzťahuje.

Aplikáciu transpondera – mikročipu, môžu vykonávať len veterinárny lekár, ktorý je aj zodpovedný za prevedenie aplikácie. Zodpovednosťou veterinárneho lekára je si aj overiť funkčnosť transponderu – mikročipu pred aplikáciou a po aplikácii na zvierati.

MVDr. Ľubomír Špilák (T.č. 0905 402 192)

DEŇ ZEME

Aj v tomto roku si dňa **22. apríla 2012** pripomíname Deň Zeme. Preto obec Skalitz v spolupráci s oboma našimi základnými školami opäť pripraví v našej obci čistenie spoločných priestranstiev, školských areálov, rieku Čierňanku a jej prítoky. Aj takýmto spôsobom chceme našu obec skrášliť a ukázať všetkým, že nám nie je ľahostajné, ako obec Skalitz vyzerať. Samozrejme su vítaní aj rodičia našich detí. Termín bude upresnený podľa počasia.

OKIENKO DO MINULOSTI OBCE (4)

K príležitosti 370. výročia prvej písomnej zmienky o obci

Stavba železnice Čadca – Zvardoň

V minulom roku si obec Skalitě okrem iných výročí pripomenula aj 130. výročie začiatku výstavby železnice Čadca–Zvardoň.

Železnica z Čadce cez Skalitě do Zvardoňa pozitívne ovplyvnila život občanov i obce Skalitě. Mnohí na nej našli zamestnanie, spojili s ňou celý svoj život, život svojej rodiny i potomkov, stala sa ich osudom. Aj tí, čo na nej nepracovali, ocenili jej existenciu pri viacerých príležitostiach, pri dovoze materiálu na stavbu domu, dochádzke za prácou doma i do cudziny, ceste za vzdelaním, k lekárovi, do nemocnice a pod. Viacero ľudí sprostredkovala, či dokonca určila životnú dráhu. Mimovoľne sa vlak každému v obci stal blízkym, stal sa súčasťou jeho života. Každý v obci mohol sledovať jeho príchod, odchod do a zo stanice a zastávok, ktorý chodil tak pravidelne, že sa ním riadil rytmus života a práce ľudí. Ak ho ľudia nepočuli v obvyklom čase a na obvyklom mieste prejsť alebo zapísať, hneď začali zisťovať, čo sa stalo a bolo to predmetom susedských debát, dohadov a nebodaj aj predzvestou niečoho zlého. Jeho prejazd dlhou dolinou bol kontrolovaný každým z obce, od dieťaťa po starých. Železnica viedla takmer stredom obce po celej jej dĺžke a tak pohyb na nej bol na očiach každému. Občania, no najmä železničiar, svoj vzťah k železnici potvrdili v jej histórii viackrát. Či to bolo pri vyslobodzovaní vlaku zo snehových závejov, odpratávaní zosuvov pôdy alebo iných prekážok z trate, pri ochrane a úschove drobného vybavenia železnice v čase okupácie časti obce Poľskom alebo pri ústupe nemeckej armády, ktorá zničila železničný zvršok. Tento mimoriadny až vrúcny vzťah medzi obyvateľmi obce, najmä železničiar, a železnice, je vari ojedinelý na Slovensku a úplne výnimočný na Kysuciach. V žiadnej inej obci na Kysuciach nie je poznateľný takýto jav. Ten je výstižne formulovaný, ba až personifikovaný v nárečovom opise pomenovaní Skaliticana-železničiara: „Co Skalican to copka z orlem“.

Stavba existencie trate významným spôsobom ovplyvnila život na severných Kysuciach, postavenie obce Skalitě medzi kysuckými obcami i v rámci Slovenska, život i myslenie jej obyvateľov. Trať jestvuje s väčšími

či menšími stavebnými úpravami, prestavbami, ale aj s prevádzkovými obmedzeniami v minulosti až do dnešných dní.

Vývoj dopravy na území Slovenska, najmä železničnej, teda aj vznik železničnej trate cez Skalitě treba chápať v širších súvislostiach vtedajšej politickej a hospodárskej situácie v rakúsko-uhorskej monarchii a v Európe.

V 30-tych rokoch 19. stor. už aj nie príliš pokroková maďarská šľachta, ktorej členovia vykonávali vedúce štátne funkcie v uhorskej časti monarchie, stále ešte s výraznými prvkami feudálneho štátu, pochopila, že bez rozvoja modernejších spôsobov dopravy osôb i tovarov bude Uhorsko zaostávať nielen za okolitými vyspelejšími štátmi sveta, ale i za rakúskou časťou monarchie. Štátne železnice sa do r. 1850 stavali iba v rakúskej časti monarchie. V r. 1848 bola prijatá zákon č. XXX/1848 nová koncepcia výstavby železníc. Jej cieľom bolo spojiť nielen Pešť so zahraničím od Rakúska nezávislou dopravnou sieťou, ale aj prepojiť produkčné oblasti Uhorska, predovšetkým poľnohospodárske, s odbytkami. V dôsledku politickej situácie po meruôsmych rokoch, nastolením Bachovho absolutistického režimu s vlečúcou sa hospodárskou krízou, ale najmä tak ako aj dnes je bežné, v dôsledku nedostatku financií, zámer sa nerealizoval. Jednou z významných trás bolo aj spojenie Pešti s Krakovom. Preferované bolo spojenie cez Košice. Centralistické postavenie Pešti v železničnej sieti Uhorska je zreteľné doteraz.

Pravdepodobne však je, že ak by nebolo záujmu rakúskeho kapitálu, prezentovaného rakúskou podnikateľskou priemyselne orientovanou šľachtou, o konkurencieschopnosť s pruským kapitálom vo výrobe železa, severné Slovensko a teda aj Kysuce by sa železničného prepojenia so svetom tak skoro nedočkali. Ostravská aglomerácia bola totiž už v r. 1848 spojená s Pruskom.

Záujem o stavbu železnice, ktorá by po stavbe Potiskej železnice spojila Košice cez severné Slovensko s Moravou, Sliezscom, Haličou a Pruskom, malo nielen Uhorsko, ale aj Sliezsko. Ostravsko-karvinská panva s rastúcim hutníctvom mala od r. 1847 spojenie s Viedňou a o rok neskôr i s Haličou a Pruskom, východná časť uhoľnej oblasti Karvinsko však zostala bez železnice. Třinecké

železiarne patrili členovi cisárskeho dvora, arcivojvodovi Albrechtovi (*1817, †1895), ktorý vlastnil ako surovinovú základňu i železnorudné bane na Spiši a huty v Liptove. Surové železo a liatina sa prepravovali na povozoch do L. Hrádku, resp. do L. Mikuláša, odtiaľ na pltiach po Váhu do Budatína a z Budatína opäť povozmi do Třince. Zložitá a drahá doprava zdražovala výrobu železa a otvárala cestu konkurencii pruských železiarní. Tieto hospodárske ťažkosti by pomohla odstrániť len železnica v smere východ-západ cez severné Slovensko.

Pamätný spis vyhotovený a vydaný v r. 1864 zhrnul dôvody na výstavbu takejto železnice v niekoľkých presvedčivých argumentoch. Po viacerých odkladoch realizácie stavby v r. 1864 rakúske ministerstvo obchodu súhlasilo s výstavbou. A opäť, zo známych príčin – nedostatku financií, začiatok stavby sa oddialil. Napokon, po tomto odklade, na ktorom sa okrem nedostatku financií podieľala aj vnútorná i zahraničnopolitická situácia monarchie (prehratá vojna s Pruskom a rakúsko-uhorské vyrovanie), sa v r. 1869 stavba železnice začala. Termín dokončenia bol stanovený na r. 1872. Železnica Košice-Bohumín, tiež Košicko-bohumínska železnica (KBŽ) i odbočka Obišovce – Prešov sa stavala ako jednokoľajná železnica s drevenými mostmi. Železničný spodok pre dve koľaje bol budovaný iba v úseku Vrútky-Český Tešín, kde sa predpokladal väčší objem prepravy.

Prevádzka železnice na Kysuciach, ktorá patrila do úseku stavby Český Tešín-Žilina začala 8. 2. 1871. Vybudovaním a úspešným prevádzkovaním tejto trate sa vyvolala potreba stavby prípojných tratí. V r. 1880 bola v Uhorsku zákonom upravená výstavba miestnych, prípojných tratí. Počítala s účasťou súkromného kapitálu za finančnej účasti štátu, obcí a súkromníkov, pričom železničné spoločnosti mali rozsiahle výhody. Toto opatrenie bolo úspešné. Do konca r. 1896 sa v Uhorsku vybudovalo 6345 km tratí.

Jednou z nich bola aj trať Čadca-Skalitě-Zvardoň, budovaná v r. 1881-1885, ktorá priamo spojila západnú Halič s Považím. Bola dokončená za štyri roky v r. 1885 a od toho roku sa dalo zo Skalitěho cestovať vlakom do všetkých väčších miest Európy a sveta priamo.

Na lepšie pochopenie okolností a súvislostí pred a počas stavby trate cez obec Skalitě uvedieme ešte situáciu vo vtedajšej strednej Európe.

Halič, latinsky Galícia, je historické územie v dnešnom juhovýchodnom Poľsku a na severozápadnej Ukrajine, ktoré bolo provinciou, korunnou krajinou Rakúska a Rakúsko-Uhorska v rokoch 1772 až 1918. Názov Halič pre túto oblasť sa historicky používal od 13. stor. a v celej histórii rozmachu výstavby železníc až do r. 1918 sa tento názov používa.

Poľsko prechádzalo od začiatku 18. stor. krízovým vývojom. To bolo spôsobené slabým postavením poľského kráľa a silným postavením šľachty, ktorá prakticky rozhodovala o zásadných záležitostiach štátu. Poľsko bolo v najväčšom úpadku za vlády Augusta III. v r. 1733-1763. Pravidelná poľská armáda bola oslabená, jej počet bol iba 24 000 mužov a Poľsko sa tak postupne stalo korisťou svojich mocných susedov.

Deleniami v 18. stor. zmizlo Poľsko na vyše storočie z mapy Európy a habsburská monarchia mala severnú hranicu posunutú až k mestu Brest.

Stavba železničných tratí v Uhorsku aj v Haliči bola podmienená najmä v medzivojnových časoch aj stavbou železníc v susedných štátoch. Rakúsko susedilo s Ruskom a Pruskom a preto aj dopravné smery na dnešnom území Poľska boli podriadené záujmom týchto mocností.

Možno teda povedať, že na území dnešného Poľska nestaval železnice poľský štát, ale susedné mocnosti, ktoré si poľské územie rozdelili. Na západe (v Sliezsku) a na severe (východné Prusko) stavalo železnice Prusko, na východe a v centrálnom Poľsku Rusko a v Haliči (juhovýchodné Poľsko) budovalo železnice Rakúsko-Uhorsko.

Poľský štát vstúpil do formovania železničnej infraštruktúry až po 1.sv. vojne do r. 1939 a po 2. sv. vojne.

Po výstavbe KBŽ sa intenzívne začalo uvažovať o výstavbe tejto železnice, ktorá bola navrhnutá v troch variantoch. Mala viesť od KBŽ:

a) z Mostov, mimo Čadce, v smere do skalitskej doliny,

b) z Čadce skalitskou dolinou po ľavom brehu rieky Čierňanky a Skaliťanky a tunelom pod hrebeňom Kysuckých Beskýd. Tento variant bol finančne nákladný.

c) z Čadce skalitskou dolinou po ľavom brehu rieky Čierňanky a pravom brehu Skaliťanky a zo Skalitěho väčším stúpaním na prekonanie hre-

beňa Kysuckých Beskýd. Tento va-riant bol považovaný za lacnejší.

Zvítazil lacnejší variant. Trať v úseku Čadca-Skalitě má stúpanie 13 promile a v úseku Skalitě-Serafinov až 28 promile. Hrebeň Kysuckých Beskýd, ktoré sú rozvodím Baltického a Čierneho mora, prekonáva cez Zvardoňské sedlo vo výške 660 m n. m.

Koncesiu na stavbu a prevádzku získala Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnej železnice. Trať Čadca-Skalitě-Zvardoň v dĺžke 21 km bola sprevádzkovaná 3. 11. 1884. Stalo sa tak rok po otvorení prevádzky na Považskej železnici, 13 rokov po otvorení prevádzky na KBŽ, 36 rokov po prvom príchode vlaku s parným rušňom do Bratislavy a 59 rokov po otvorení prevádzky prvej trate s parnými rušňami v Anglicku.

Trať viedla náročným terénom a horským úsekom. Najnáročnejší stavebný úsek bol v Skalitom. Od katastrálnej hranice s obcou Čierne viedla trasa železnice močaristým terénom, ktorý musel byť prekonaný dlhým a pomerne vysokým násypom. Druhý, podobný úsek trate bol v Skalitom od Starého cintorína po most U Čaňa, kde do tých čias, podľa rozprávania pamätníkov, meandrovala rieka Skaliťanka. Od postavenia násypu tečie rieka v dnešnom koryte. Pri stavbe trate v tomto úseku bol zrušený náhon jedného zo skalitských mlynov, ktorý bol postavený na rovinke pod cestou (miesto sa nazývalo Do mlyna), ktorá viedla od súčasného železničného priestorá pri Starom cintoríne do plácu U Kepusa. Od toho času mlyn prestal fungovať a do 2. sv. vojny sa zachovala iba jeho obytná časť.

Na trati sa postavilo viacero mostov a viaduktov. Napospol ide o kamenné klenbové stavby, ktoré je možné považovať za stavebné pamiatky. Kamenárske práce vykonávali talianski, chorvátski a aj domáci kamenári. Na úprave terénu (zárezov) sa podieľali aj míneri z Nemecka i Čiech. Výstavbu vykonávala každá strana samostatne. Práce na slovenskej strane boli ukončené skôr ako výstavba trate na poľskom území. Preto nakoniec výpravnú budovu v stanici Zvardoň postavila slovenská strana a dodnes ju volajú "slovenský dom".

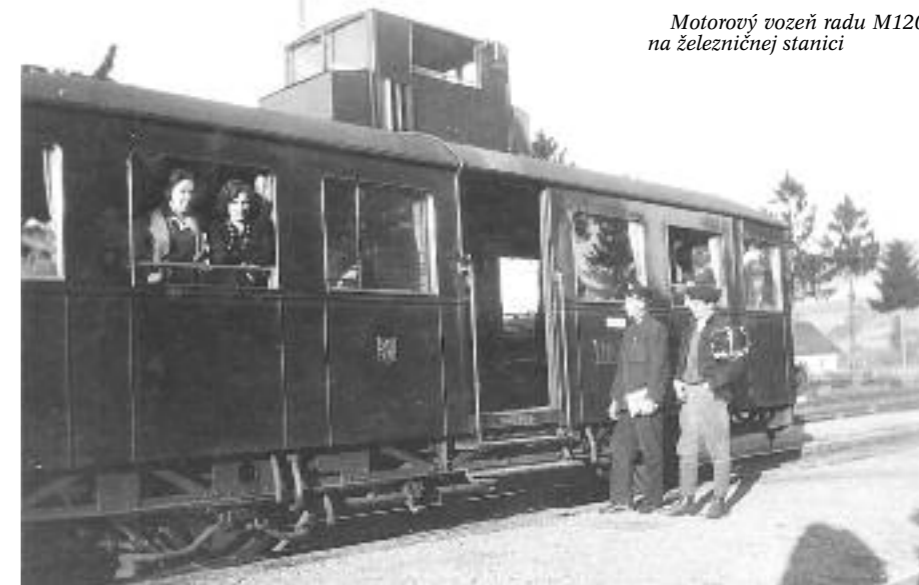
„Čiernym rokom“ na stavbe tejto trate bol r. 1885, v ktorom tragicky zahynulo alebo na následky zranení zomrelo niekoľko robotníkov z Talianska, Chorvátska, Rakúska i Čiech.

Na trati boli zriadené dve stanice Čierne a Skalitě, tri zastávky, Svrčinovec, Čierne zast. a Skalitě-Serafinov. Na trati bolo postavených 14 strážnych domčekov (náreč. vochterní), na území obce ich bolo šesť. V prevádzke sa používali parné rušne radu 310, 320, 331. Od roku 1932 boli do prevádzky zaradené aj motorové vozne radu M120, M131, neskôr M262.

Parný rušeň 331.014, ktorý jazdil z Čadce do Skalitěho



Motorový vozeň radu M120 na železničnej stanici



Na prepravu cestujúcich sa od začiatku prevádzky používali osobné vozne až štyroch tried, ktoré sa líšili vybavením. Prvá trieda boli oddieli s čalúnenými sedadlami, zasklenými oknami a záclonami. Druhá trieda mala tvrdé sedadlá a zasklené okná. Tretia trieda mala lavice a nezasklené okná. Vozne štvrtej triedy boli otvorené s lavicami alebo aj bez nich. Používanie vozňov 4. triedy na tejto trati sa nepodarilo zistiť. Vozne štvrtej triedy sa totiž začali rušiť koncom 19. stor. a vozne tretej triedy sa začali rušiť v 50-tych rokoch 20. stor.

Skrine nákladných i osobných vozňov boli najprv z dreva. Vozne boli dvoj alebo trojnápravové. Osobné vozne mali 3-5 oddielov s osobitnými dverami pre každé kupé po stranách vozňa zvonka s prístupovými lávkami.

Pretože osvetlenie oddielov petrolejkami, resp. plynovými lampami sa používalo od r. 1858 (elektrické osvetlenie od r. 1890), toalety od r. 1860, vykurovanie parou z rušňa od r. 1958, dvojité podlahy, ktorá tlmila hluk a zlepšovala tepelnú izoláciu od 70-tych rokov, dá sa predpokladať, že na tejto trati sa používali už takto vybavené vozne. Zaujímavosťou je, že prvé lôžkové vozne sa v rakúsko-uhorskej monarchii začali používať už v r. 1858.

Nákladné vozne neboli špecializované. Vyrábali sa ako otvorené alebo zakryté, s brzdou alebo bez a takmer všetky boli dovezené od výrobcov mimo Uhorska, z Nemecka, Rakúska či Švajčiarska. Mali nosnosť do 10 ton. V 30-tych rokoch 20. stor. boli dodané nové osobné vozne domácej československej výroby.



Osobný vlak bol naplno využívaný, 1943. (foto hore) Motorový vozeň radu M262 na trati do Serafínova. (foto dole)



Prevádzku zabezpečovala súkromná spoločnosť KBŽ. Trať bola štátna a vlastnila ju Rakúsko-uhorská spoloč-

nosť štátnych železníc, ktorej patrila aj Považská železnica do Žiliny. Takže KBŽ zabezpečovala peážnu prepravu na krátkom úseku Žilina–Čadca na základe zmluvy, čím Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnych železníc mohla vykonávať priame prepravy z dolných Uhier až do Haliče.

Výmennou stanicou bol Zvardoň, kde pracovali pracovníci ČSD. V r. 1927 tu pracoval ako dielenský majster Bohuslav Novák.

Pri zbieraní informácií o stavbe a prevádzke na tejto trati sa podarilo nájsť viaceré, doteraz nepublikované dokumenty i dokumentáciu, o. i. aj fotografiu železničnej stanice z r. 1900, ktorá je pravdepodobne najstaršou fotografiou z obce.

Železničná stanica Skalité mala pôvodne päť dopravných, dve manipulačné, jednu točňovú koľaj a dve koľaje do výhrevne. Podľa situačného plánu stanice, boli v stanici postavené viaceré prevádzkové objekty, a niektoré z nich boli zbúrané pri pomerne pamiatkovo necitlivej a tiež nedokončenej generálnej rekonštrukcii (budova železničnej stanice nebola opravená) a elektrifikácii železnice Čadca–Zvardoň v rokoch 1999–2002.

Situačné plány rozmiestnenia železničných objektov v stanici a výkresy jednotlivých objektov dávajú veľmi dobrú predstavu o výzore a vybavení stanice, jednotlivých stavieb i o obývacích priestoroch vtedajších železničných zamestnancov v čase prevádzky železnice. Situačné plány a výkresy nie sú pôvodné. Ide o výkresy, dokumentáciu vyhotovenú pre potreby československej železničnej správy okolo r. 1930 odkreslením pôvodných výkresov z obdobia výstavby trate s tým, že ich opis, a vysvetlivky boli preložené z maďarčiny.

Architektúra železničných stavieb na Slovensku a teda aj v okolí trate v Skalitom má svoje jednotiace znaky, ale aj prvky, ktoré ju zaraďujú do určitého obdobia a aj k určitej železničnej spoločnosti, ktorá stavbu železnice realizovala. Stanice a železničné objekty v Skalitom sú postavené podľa typizovaných objektov odvodených od stavieb na hlavných tratiach v Uhorsku, najmä na KBŽ. Na rozdiel od niektorých predtým postavených staničných budov stanica v Skalitom mala už obývatelne podkrovie s výraznou manzardou a dostatočným osvetlením obytných priestorov cez štítové okná. Budovy postavené v tomto štýle sa vyznačovali výraznými vertikálnymi lízénami a vodorovnými rímsami. Zvýraznené boli nadokenné a naddve-

rové preklady farebne odlišené od vonkajšej omietky. Aplikácie tohto typu stavieb neprevzali žiadne miestne stavebné prvky, napr. ozdobné ukončenie trámov, krokiev či iných drevených stavebných častí. Napriek istému architektonickému schematizmu nepôsobili budovy železničných objektov až tak rušivo. Boli totiž vhodne doplnené drobnejšími stavebnými objektmi s väčším podielom drevených prvkov a lepšie zapadli do prostredia. Prínosom k celkovému dobrému vzhľadu areálu stanice prispel aj podobný typ budov postavených neďaleko stanice, ktorej obyvatelia dali prilehavý názov Kolónia, čím sa dostatočne zvýraznila odlišnosť tejto miestnej časti. Pretože celý areál i jednotlivé budovy boli obkolesené ihličnanmi (smrek a jedle), ktoré spolu so stále dobre udržiavanou cestičkou (obojsstrannými priekopami a každoročne vysypávanou škvare) od stanice cez Kolóniu až po hostinec pri kostole stala sa táto časť obce výstavnu časťou obce. Podobne vkusne bol riešený aj vjazd k staničnej budove od štátnej cesty. Celý areál začal postupne upadať architektonicky i krajinársky po druhej sv. vojne a úpadok celého areálu bol dovŕšený už predtým spomínanou generálnou rekonštrukciou a ďalšou zástavbou.

K železničným stavbám, objektom patrili okrem budovy železničnej stanice a obývacích domov v Kolónii aj dva výhybkárske domčeky, strážne domčeky (vochterne), výhrevňa, točna, skladisko tovaru, nakladacia rampa, lampáreň, sklad príručného náradia, sklad požiarného náradia, sklad uhlia, studňa, vodné žeriavy, ložná miera a i. Podrobnejšie budú tieto objekty opísané v pripravovanej monografii.



Obytné domy v Kolónii, 30-té roky. (foto hore) Kolónia 70-té roky, miesto, kde dnes stojí amfiteáter. (foto dole)



Rozsiahla výstavba železníc v Uhorsku vyžadovala aj adekvátne personálne zabezpečenie. Na rozdiel od rakúskej časti monarchie nebolo v Uhorsku kvalifikovaných ľudí na obsadzovanie odborných pozícií. Ako pri stavbe železníc, tak aj pri zabezpečovaní ich prevádzky prichádzali kvalifikovaní zamestnanci zo západnej časti monarchie i zo zahraničia. Tak napr. na KBŽ bola nemčina nejaký čas služobným jazykom. Uhorská vláda preto upustila od individuálnej prípravy odborníkov a začala organizovať spoločnú prípravu zamestnancov v kurzoch. Podľa vtedajších predpisov MÁV (Magyar Államvasutak – Maďarské štátne železnice) boli zamestnanci železníc zaradení do piatich platových tried a v každej boli tri stupne. Neskôr bol aj tu zavedený výberový systém zamestnancov. Podmienkami boli uhorská štátna príslušnosť, vek 18–35 rokov, absolvovanie vojenskej služby, dobrý zdravotný stav a občianska bezúhonnosť a dobré materiálne podmienky. Na funkciu železničného úradníka sa vyžadovala maturita, na nižšie funkcie postačovala mešťianka, príp. ľudová škola. Zamestnanci boli na vykonávanie funkcie menovaní iba predbežne a len v prípade úspešného vykonávania funkcie boli po roku menovaní definitívne. Tzv. definitíva zaručovala zaistený platový postup a zaradenie do penzijného fondu. Výška penzie, ktorá bola vyplácaná z penzijného fondu, dosiahla po 36 rokoch služby (u vlakového personálu po 24 rokoch) výšku platu. Pracovník s definitívou nemohol byť prepustený (okrem disciplinárneho konania) skôr, než dosiahol vek 60 rokov alebo nárok na penziu vo výške platu. Železničari nemali nárok na dovolenku, tá sa udeľovala individuálne. Železničná správa zabezpečovala aj bytovú výstavbu, príkladom bola aj výstavba obytných domov v Kolónii. Služobná reč bola (postupne na všetkých železničiach v Uhorsku) maďarčina. Slovenčina sa v služobnom styku nepoužívala. Koncom 19. stor. začali vznikať odborové združenia železničiarov.

Po 1. svetovej vojne bolo v dôsledku maďarizácie slovenského spoločenského života málo železničiarov slovenskej národnosti a tí zastávali iba nižšie funkcie. Personálne zmeny sa vykonávali niekedy aj za pomoci česko-slovenského vojska a funkcie sa obsadzovali českými železničiarimi a novými slovenskými zamestnancami v tejto službe. Maďarskí železničari mohli zostať v služobnom pomere, ak zložili sľub poslušnosti a preukázali znalosť

slovenského jazyka. Vedenie Česko-slovenských štátnych dráh stanovilo dostatočne dlhý čas na to, aby si zamestnanci inej národnosti osvojili slovenčinu alebo češtinu ako nový služobný jazyk. ČSD vypracovali nový systém prípravy a vzdelávania zamestnancov. V personalistike platili približne rovnaké zásady ako pred 1. sv. vojnou. Úradníci boli zadelení do troch platových skupín, ktoré boli ďalej rozdelené na viac skupín. Novinkou bolo, že do služieb ČSD mohli byť prijímaní robotníci a remeselníci na výpomoc. Zamestnanci mali okrem platu aj rôzne prídavky a príplatky a prémie. Výrazný platový nepomer na Slovensku vznikol medzi domácimi zamestnancami a tzv. „ustanovenými“ zamestnancami, ktorí boli na Slovensko preradení z Čiech, Moravy a zo Sliezska pri obsadzovaní miest uvoľnených po odchode zamestnancov maďarskej štátnej príslušnosti. Išlo o tzv. „slovenský prídavok“, ktorý bol priznaný všetkým zamestnancom ustanoveným na Slovensko z iných krajín a tiež zamestnancom MÁV prevzatých do stavu. Po uplynutí šiestich rokov sa tento prídavok stal stálym príjmom a započítaval sa do penzie. Tento prídavok sa započítaval aj do základu na výpočet ďalších miestnych prídavkov, drahotných prídavkov, výpočtu diét alebo stravného a pod. Novinkou bolo, že dôvodom na disciplinárne konanie mohli byť aj priestupky spáchané mimo služby, ak tým došlo k znížovaniu vážnosti železničiarstva. Po roku 1920 sa významne zlepšila zdravotná starostlivosť o železničiarov. Boli vybudované ozdravovne vo Vysokých Tatrách a Turčianskych Tepliciach a ČSD začali stavať byty pre zamestnancov z rôznych fondov. Aj v Skalitom bolo postavených šesť rodinných domov, ktorých stavbu úverovali ČSD. Začali vznikať odborové organizácie a celkom ich bolo 26. Jednou z najväčších na Slovensku bol Zväz slovenských železničiarov, ktorého sídlo bolo v Žiline. V Skalitom bola údajne najpočetnejšia pobočka.

Za trvania 1. Česko-slovenskej republiky do r. 1938 vyrastala na Slovensku početná technická inteligencia, ktorá najmä počas a po kríze v 30-tych rokoch nemala uplatnenie. Po vzniku autonómie Slovenska v októbri r. 1938 sa po dohode s ústrednou vládou v Prahe začal postupný regulovaný odchod zamestnancov českej národnosti zo štátnej služby, teda aj zo železnice tzv. „ustanovených“ na Slovensko po 1. sv. vojne. Viacerí však na Slovensku zostali natrvalo. Pomerne veľkú časť

tvorili ruskí emigranti po boľševickej revolúcii v Rusku. Pracovali ako geometri a technici na Stavebných správach SŽ, kde tvorili takmer 100 % zamestnancov. Postup Slovenských železníc (SŽ) pri prijímaní nových zamestnancov bol modifikáciou praxe ČSD. Podmienkami boli: slovenské štátne občianstvo, primeraný vek, dobrý zdravotný stav a predpísané vzdelanie. Pretože počas krízy v 30-tych rokoch bolo obmedzené prijímanie zamestnancov na železnici, po odchode časti zamestnancov českej národnosti bolo treba doplniť stav personálu. Za r. 1939–1940 bolo v kurzoch vyškoliených vyše 36000 zamestnancov. Príprava zamestnancov bola rovnaká ako na ČSD. SŽ prevzali od ČSD aj predpisy na úpravu pracovného pomeru a platové zaradenie bolo podobné. Dovolenka bola až šesť týždňov podľa pracovného zaradenia odpracovaných rokov. Sociálne zabezpečenie bolo podobné ako na ČSD. Zväz slovenských železničiarov mal v tom čase viac ako 13000 členov. Celkový počet zamestnancov SŽ 1. 1. 1941 bol 30990, z toho na ministerstve dopravy a verejných prác pracovalo 940.

V Skalitom bol do r. 1934 trať majstrovský úsek č. 3 pre trať Čadca–Zvardoň, ktorý bol potom presťahovaný do Čadce.

Podarilo sa nájsť tzv. „Vilímčuv jízdní řád republiky československé“ z r. 1932 platný pre celé územie republiky a v ňom je cestovný poriadok ČSD pre trať č. 303 Čadca–Zvardoň. Môžeme ho porovnať s neskoršími cestovnými poriadkami a tiež so súčasným. Na trati premávalo 11 párov vlakov, z ktorých 4 premávali až na Zvardoň. Jeden jazdil denne cez školský rok, jeden cez prázdniny a jeden iba v nedeľu. Cesta zo Skalitého do Čadce trvala od 25 do 34 minút podľa toho, v ktorej dennej dobe vlak premával. Cesta zo Skalitého do Zvardoňa trvala 15 minút, späť 10 minút. Premávka začala od tretej hodiny ráno a končila o 21. hodine.

Podľa dnešného cestovného poriadku na trati premáva päť párov vlakov. Do a zo Zvardoňa idú tri vlaky. Cesta z Čadce do Skalitého trvá 21 minút, cesta zo Skalitého do Zvardoňa 13 minút.

Po 2. svetovej vojne na trati jazdili približne do začiatku 60-tych rokov obvykle vo večerných hodinách tzv. zmiešané vlaky, t. j. k osobnému vlaku sa pripojilo niekoľko nákladných vozňov. Rušeň osobného vlaku vykonával v staniach Čierne a Skalité aj posunovacíu službu.

Najhoršiu situáciu zažila trať i občania počas okupácie časti obce Poľskom v r. 1938–1939 a tesne pred skončením vojny. Za okupačnou hranicou sa ocitla trať od železničného mosta v Čadci Podzávoze až po štátnu hranicu s Poľskom. V obci bola hranica vytyčená popri trati až na Serafinov iba v priestore železničnej stanice, šla od výhybkárskeho domčeka na čadčianskom zhlaví, priekopou popri ceste až k železničnému priechodu Do Vraniaka. Do zabraného územia patrila aj časť Chovancovho potoka, presnejšie vyrovnávací murovaný rezervoár za dnešným obchodom so zeleninou. Poliáci obsadili celú miestnu časť Kolóniu, všetky výhybkárske a strážne domčeky povedľa trate, točňu, výhrevňu a staničné sklady. Poliáci uvažovali o železničnom spojení podľa jedného z variantov z času prípravy stavby KBŽ, a to trať z Mostov mimo Čadce, v smere do skalitskej doliny, k prípravu plánu však nedošlo.

Doprava do Poľska po železnici bola otvorená 9. januára 1939. Výmennou a súčasne pohraničnou stanicou sa stala železničná stanica v Čadci. Poľskí a česko-slovenskí železničiarci tu vykonávali spoločne službu v smere na Bohumín a aj v smere na Zvarďoň. Poľské železnice (PKP) tu zriadili svoju služobňu, ktorá fungovala až do 26. augusta 1939, keď do Čadce prišlo nemecké vojsko a personál internovalo.

V súvislosti s prípravou obrany proti nemeckému vpádu zastavili Poliáci dopravu na Slovensko a zničili telegrafné linky. Doprava na trati Čadca–Zvarďoň bola prerušená už 23. augusta, oficiálne pre prestavbu stanice vo Svrčinovci.

V piatok 1. septembra, keď Poliáci ustúpili z okupovaného územia, vykonala komisia železničiarov obhliadku trate Čadca–Zvarďoň. Viedol ju poslanec a predseda Zväzu slovenských železničiarov Suroviak, ďalší členovia boli: tajomník Závodský, prednosta dopravného úradu Žilina Lišovský, prednosta odboru Hegyi, prednosta dopravného úradu Čadca Hanus, adjunkt Rezníček a traťmajster Hensch. Komisia zistila, že viadukt na ceste na Mýto a železnica na ňom sú podmínované, ale Nemcom sa podarilo zabrániť jeho deštrukcii, pričom zahynul jeden poľský vojak. Za viaduktom bola cesta rozkopaná. Poliáci pri ústupe vytrhali kolajnice aj s podvalmi a odviezli ich na Zvarďoň. Na niektorých miestach kolajnice len demontovali z podvalov a ťahali ich za rušňom na Zvarďoň. Poliáci pred

odchodom poškodili zariadenie železničnej stanice a tiež poštového úradu v Kolónii.

Z miestnych občanov počas poľskej okupácie pracovali na stanici Pavel Ramšák a Dominik Serafín.

Oprava trate už v ten deň bola v plnom prúde. Cez noc železničiarci opravili trať v Čadci a v Skalitom na Serafinove. Zostavil sa provízórny cestovný poriadok osobných vlakov a na druhý deň, v sobotu, už začal premávať motorový vlak z Čadce do Skalitého a od 9. septembra sa obnovila pravidelná doprava na trati Čadca–Zvarďoň, ktorá dočasne nahradila aj spojenie do Sliezska cez Bohumín, lebo oprava zavalených tunelov na Jablunkovskom priesmyku v smere na Bohumín u Mostov sa pretiahla až do januára 1940.

2. septembra bol vymenovaný za prednostu železničnej stanice v Skalitom Peter Gay. Boli tu pridelení aj výpravcovia Jozef Dobrovič a Arpád Farkaš a colní deklaranti. Zo Žiliny prišiel dopravný inšpektor Mikuláš Köhler a z dopravného úradu v Čadci prednosta Hanus a priviezli na stanicu nové nevyhnutné vybavenie vrátane telefónov, aby sa mohla začať regulárna prevádzka. Na stanicu nastúpili nemeckí železničiarci, ktorí vykonávali službu na úseku Skalité–Zvarďoň. Domáci zamestnanci vykonávali službu na úseku Skalité–Čadca. Počas vojenských operácií nemeckej armády v Poľsku nebola na železnici prakticky žiadna nákladná doprava.

Na tejto trati sa však okrem pravidelnej osobnej a nákladnej dopravy udiali aj iné akcie, ktoré hodno spomenúť. Pravidelne po tejto trati cestovali pútnici na každoročnú púť na Kalváriu Žebrydovskú v blízkosti Wadowic. V júni 1933 bol pre 1000 vracajúcich sa pútnikov vypravený vlak zo Zvarďoňa do Čadce. V decembri toho roku v rámci predvážacej jazdy po Európe prešiel po tejto trati z Poľska do Maďarska nový motorový vozeň „Littorino“ firmy Fiat. Každoročne sa počas lyžiarskej sezóny zvýšil počet cestujúcich na trati Čadca–Zvarďoň, takže začal premávať akýsi „lyžiarsky“ vlak zložený z dvoch motorových a dvoch prípojých vozňov s kapacitou 126 osôb. Vtedy muselo byť posilnená aj doprava v úseku Skalité–Zvarďoň s kapacitou 62 osôb. V r. 1934 boli totiž na Serafinove dostavané hotel Slovan pod Skalankou pri štátnej hranici a chata „Sláma“, takže na slovenskej strane hranice lyžiarom a turistom slúžili celkom štyri turistické objekty.

Po napadnutí Poľska Nemcom cez Skalité prechádzali nemecké vojenské transporty. Na začiatku vojny smerom do Poľska a po jeho kapitulácii nemecké transporty smerovali na Balkán. Prechádzali tade aj transporty Ukrajincov a Poliakov nasadzovaných na nútené práce v Rakúsku a Bavorsku. V záznamoch železničnej stanice z r. 1940 sa spomínajú aj transporty židov „do neznáma“. Od toho roku pracovala stanica v mimoriadnom (skrátenom) režime, t. j. v noci nebola na trati premávka. Zo Skalitého sa vyvážalo hlavne drevo. Prostredníctvom železnice expedoval svoje cukrárske výrobky na celé Slovensko aj F. Olivka. Na Skalité sa dovážal stavebný materiál, lebo v tom čase sa vo väčšej miere začali stavať murované domy. V r. 1943, pri príležitosti otvorenia Zotavovne pre železničiarov na Serafinove, prišla zvláštnym motorovým vlakom delegácia Ministerstva dopravy a verejných prác.

V roku 1944 v smere do Poľska sa častejšie prepravovali nemecké vojenské transporty a opačným smerom šli transporty Nemcov–civilov evakuovaných pred blížiacim sa frontom. Súčasne sa zvýšila preprava osôb, pretože občania zo Skalitého museli povinne chodiť pod dozorom nemeckých vojakov kopať zákopy na Svrčinovec, Rakovú a Staškov. Po vyhlásení Slovenského národného povstania Nemci, ktorí riadili dopravu na železničnej stanici Zvarďoň, okamžite obsadili stanicu v Skalitom a dva dni riadili dopravu sami. Potom odovzdali stanicu opäť prednostovi. V záznamoch železničnej stanice 10. septembra 1944 je zápis o tom, že o 20. hod. partizáni podmínovali trať v km 12,4. Nálož mala vybuchnúť pod nemeckým transportom zo Zvarďoňa, ale vybuchla pod osobným vlakom, ktorým sa vracali občania Skalitého zo zákopových prác. Vlak sa vykolajil a asi 10 m šiel po podvaloch, ale našťastie sa nezrútil z vysokého násypu. Nikomu z cestujúcich sa chvala-bohu nič nestalo. Na druhý deň prišiel z Čadce pracovný vlak a uvoľnil trať. K tejto zbabranej partizánskej akcii sa nik neprihlásil. Po tejto akcii Nemci natrvalo obsadili stanicu. Dopravnú službu nevykonávali, ale kontrolovali všetku činnosť. V októbri t. r. prišla na stanicu nemecká železničná komisia, aby posúdila stav stanice a nariadila, aby boli kolaje č. 5 a 7 predĺžené, lebo nevyhovovali pre nemecké transporty. Práce boli už v novembri dokončené.

23. marca 1945 o druhej hodine v noci bola trať na viadukte v km 18,5-6 vyhodенá nezistenými osobami a doprava bola zastavená na osem hodín. Prednosta F. Smatana a výpravca F. Herich boli vypočúvaní príslušníkmi SS. 27. apríla boli demontované a odvezené na neznáme miesto hrotnice od piatich výhybiok. V ten istý deň boli rušňom strhnuté predzvesti a vchodové návestidlá do stanice. 28. apríla bol vyhodенý viadukt v km 18,5-6 na Serafinove a železničný most v km 14,3 (U Čaňa) a zničená železničná trať. O sile mohutnosti výbuchu nálož na moste U Čaňa svedčí fakt, že kolajnicová spojka letela vzduchom päťsto metrov a na Chovancovej štvrtke sa zasekla do buka s priemerom asi 50 cm, ktorý za niekoľko rokov vyschol. Na ničenie železničnej trate bol použitý tzv. Schienenwolf (Železničný vlk). Princíp bol jednoduchý, za rušeň bol pripojený špeciálny vagón, ktorý mal na sebe, alebo za sebou ťahal hák, ktorý lámal podvaly.



Zničená trať železničným pluhom

29. apríla boli zo stanice demontované a odvečené ostatné hrotnice z výhybiok, zničené tri vodné žeriavy v stanici a na trati z Čadce do Skalitého boli zničené mosty v km 6,4 na Svrčinovci a v km 10,2-3 a km 11,1-2 na Čiernom. Nemecký vojak tiež zisťoval, kde sa nachádza rezervoár vody pre stanicu. Prednosta stanice F. Smatana a výhybkár O. Mikula zistili, že vojak je Rakúšan a rozumie česky, tak ho od úmyslu zničiť rezervoár odhovorili. 29. apríla 1945 bola doprava na trati zastavená. Obnovená bola 27. júna 1945. Zamestnanci stanice využili neprítomnosť nemeckých vojakov a telefonne a telegrafne zariadenia demontovali a zakopali v pivnici staničnej budovy a frontovým jednotkám, ktoré mali zariadenie zničiť, oznámili, že ich už vzali vojaci pred nimi. Zničeniu zásob uhlia pre parné rušne zabránili zamestnanci stanice tým, že podplatili nemeckých vojakov alkoholom. Zásoba uhlia stačila na takmer dvojmesačnú prevádzku par-

ného rušňa. V r. 1946 boli 5. a 7. kolajnice boli odoslané na východné Slovensko do staníc, ktoré boli vojnou zničené. Do funkcie prednostu stanice nastúpil namiesto F. Smatanu Michal Kraľovič. Na stanicu bol priradený zo železničnej stanice Čadca Michal Papík, ktorý neskôr vykonával funkciu prednostu stanice niekoľko rokov.

Pozn.: Po prevrate skupina stúpenčov histórie v obci vedená rodákom Dominikom Cholujom, ku ktorej patrila aj autor článku, bývalý i vtedajší starosta obce, sa začala zaoberať myšlienkou na zachovanie areálu železničnej stanice, ktorý by po úpravách mohol slúžiť ako historická a technická pamiatka, ktorých je na Kysuciach a na Slovensku tak málo, i ako atrakcia v obci a ako jedinečné svedectvo zachovalej, pôvodnej železničnej architektúry na Slovensku. Do tohto areálu mala patriť Kolónia s obytnými budovami,



Železničný pluh v akcii

drobné železničné objekty v Kolónii, budova železničnej stanice, točňa s jednou kolajou od stanice, výhrevňa s odbočkou kolaje k točni s premiestnenými vodnými žeriavmi, požiarne nádrže vedľa výhrevne pod cestou a ich napájací a regulačný systém z Petříkovej potoka, odtokový systém do Krupelovho potoka, napájací systém vodných žeriavov s odberom vody s rezervoárom vedľa záhrady D. Rovňana s kompenzačným rezervoárom a úpravňou vody za terajším obchodom so zeleninou. Počítalo sa aj z využitím iných fondov. Pretože autor článku v tom čase pracoval vo vedejkej pozícii vo Výskumnom ústave dopravnom, ktorý sa zúčastňoval na trasovaní dopravných koridorov cez Slovensko a bolo zrejme, že stanicu v Skalitom čaká rekonštrukcia, nechal vypracovať u odborníkov na Vysokej škole doprav-

nej (teraz Žilinská univerzita) projekt na rekonštrukciu kolajiska v stanici, ktorý by rešpektoval požiadavky na novú pohraničnú, kapacitne dostatočne dimenzovanú stanicu a súčasne by sa zachovali historické železničné objekty. Kvôli odporu niekoľkých miestnych podnikateľov, ktorí obhajovali vlastné podnikateľské záujmy spolu a nechuti a nezáujmu vedúcich predstavitelov železnice v Bratislave o zachovanie tejto technickej pamiatky, zrejme prepojených na projektantské a stavebné organizácie, sa nepodarilo tento návrh presadiť. Neuspel ani osobný návrh autora na vyhlásenie komplexu železničných objektov za technickú pamiatku. A tak jedinečné dôkazy o technickej vyspelosti v minulosti, ktoré prežili dve svetové vojny i nezáujem štátu po r. 1948 o ochranu pamiatok, ako vyše 130 rokov stará nitovaná konštrukcia točne (v tom čase ešte funkčná) osadená v jame

s perfektnou talianskou kamenárskou prácou i vodné žeriavy, ovládajúce výhybiek a závor a iné, zmizli zo Skalitého. Rovnaký osud postihol aj písomnosti nahromadené na povale železničnej stanice. Takže niektoré informácie o minulosti Skalitého musia teraz získavať inde, dokonca v zahraničí.

Článok je posledným zo série článkov venovaných 370. výročiu zatiaľ prvej zistenej písomnej zmienky o obci Skalité.

Na spracovanie tohto článku boli využité podklady na pripravovanú knihu o Skalitom, v ktorej budú uvedené aj citácie zdrojov, poznatky z vlastného bádania v archívoch, údaje a informácie z verejne dostupných internetových stránok.

Pavol Laš, Ing., CSC.,
člen Slovenskej genealogicko-heraldickej spoločnosti, člen Slovenskej asociácie novinárov

Jazyková korektúra:
Yvona Greschnerová, PhDr.

5. reprezentačný ples obce Skalité



V sobotu 21. januára 2012 sa v hoteli Koloniál konal jubilejný 5. Reprezentačný ples Obce Skalité. Po slávnostnom prípitku, za tónov vienského valčíka, ples otvorila starostka obce Skalité PaedDr. Andrea Šimurdová. V kultúrnom programe sa predstavila country tanečná skupina NIAGARA a pred polnocou všetkých pozdravil známou piesňou „Medulienka“, a mnohými ďalšími piesňami, hosť večera a legenda slovenskej populárnej hudby spevák Pavol Hamel. Bohatá tombola opätovne pripravená pre všetkých pozvaných hostí, vynikajúca hudba skupiny MAT, prispeli tradične k dobrej atmosfére a zábave až do skorých ranných hodín.

ROZLÚČKA SO SNEHOM

Obec Skalité a CVČ Raková usporiadali v piatok 9. 3. 2012, v posledný deň jarných prázdnin v stredisku Ski areál Skalité Serafinov symbolickú rozlúčku so snehom. Športové podujatie bolo organizované pre deti, mládež ale aj rodičov. Od 9:30 hod. sa deti prihlaso-

vali do súťaží. Súťažilo sa v na lyžiach, sánkach, klzákoch, snowboardoch a „všeličom možnom.“ Porota vyhodnotila troch najlepších z každej kategórie a sladkú odmenu dostali všetci súťažiaci.



Životné jubileá...



Pani Anna Lašová oslávila 95 rokov



Pán Pavol Čanecký oslávil 90 rokov



Pán Jozef Legerský oslávil 93 rokov

V mesiaci január a február tohto roka sa krásneho životného jubileá dožili štyria občania obce Skalité. Sú to: pani Anna Lašová – 95 rokov, pán Pavol Varmus – 90 rokov, pán Pavol Čanecký – 90 rokov a pán Jozef Legerský – 93 rokov.

K narodeninám im boli osobne zablahoželať starostka Obce Skalité PaedDr. Andrea Šimurdová a poslankyňa Obecného zastupiteľstva p. Baculová a p. Revayová.

Základná škola s MŠ Skalité – Kudlov

V Základnej škole s materskou školou Skalité – Kudlov sa realizovala v rokoch 2009 – 2010 rozsiahla rekonštrukcia, ktorou sa zmenil nielen exteriér, ale aj interiéru školy, čo výrazne prispelo k príjemnejšiemu pocitu našich detí počas mnohých hodín strávených v škole.

Žiaľ, najslabšia časť interiéru školy – šatne, boli zrušené a nahradené provizórnym riešením na chodbách. Napriek veľkému úsiliu vedenia školy i obce sa nepodarilo popri rekonštrukcii budovy ani bezprostredne po nej vytvoriť univerzálne šatne pre našich žiakov.

Správna rada Občianskeho združenia DETSTVO KUDLOV, ako zástupcovia členov Rodičovského združenia spolu s vedením školy sa zhodla na tom, že takéto riešenie šatní nezodpovedá požiadavkám zo strany rodičov. Vedenie školy pripravilo v spolupráci so stavebným úradom Obce Skalité projekt na obnovu šatní. Boli vypracované požiadavky a návrh realizácie. Prebehlo výberové konanie na dodávateľa skriniek. Škola priebežne zabezpečila úpravu priestorov.

Náklady na zabezpečenie skriniek predstavujú čiastku 8 600 eur. Aby sme zo strany žiakov zohľadnili osobný postoj k šetreniu a zodpovednému používaniu skriniek, správna rada odsúhlasila následnú výšku príspevku na skrinky na 1 žiaka: 8 eur. Táto výška príspevku, ako aj jej záměr bol prejednaný a podporený aj Radou školy.

Ďakujeme všetkým rodičom, ktorí pochopili náš záměr spolufinancovania a ich ochotu podporiť svoje deti (nie cudzie) k vlastnej zodpovednosti a podporili nás v tomto zámere. Výsledkom našej spolupráce sú moderné uzamykateľné šatne pre každého žiaka osobitne, ktoré boli dňa 20. marca 2012 slávnostne otvorené prestrihnutím pásky starostkou obce A. Šimurdovou, predsedom OZ Detstvo Kudlov L. Špilákom a riaditeľkou školy L. Serafinovou za prítomnosti členov správnej rady OZ Detstvo Kudlov a Rady školy ako aj žiakov 1. ročníka spolu s rodičmi a dané do užívania žiakom našej školy.

Riaditeľka školy Mgr. Lubica Serafinová



M A T R I K A

Prehľad o pohybe obyvateľov od 15. 11. 2011 do 21. 3. 2012

Narodené deti

od 31.10.2011 do 24.02.2012

November 2011
Veronika Sojková
Samuel Laš
Liliana Gregušová
December 2011
Jana Krížová
Paula Serafinová
Peter Lucák
Laura Krčmáriková
Tomas Kysa
Nina Vajdová

Január 2012
Saša Maceášiková
Lucia Hlušková
Ester Šimová

Február 2012
Daniel Ramšák
Simona Podoláková
Ema Krčmáriková
Kamila Mikulová

Úmrtie občanov v obci

od 15.11.2011 do 21.3.2012

November 2011
Katarína Petraková, 84r.,
December 2011
Vilma Lašová, 84r.,
Anna Straková, 91r.,
Magdaléna Vranová, 81r.,
Dávid Majchrák, 4r.,
Január 2012
Julius Časnocha, 67r..

Úmrtie občanov mimo obec

od 07.11.2011 do 21.3.2012

December 2011
Peter Tatarka, 88r.,
Vilma Krčmáriková, 82r.,
Žofia Cholujová, 89r.,
Január 2012
Šimon Garaj, 3mesačný
Február 2012
Augustín Jurašek, 83r.,
Marec 2012
Pavol Časnocha, 57r..

Manželstvo uzavreté v obci Skalité

od 15.10.2011 do 17.3.2012

November 2011
Peter Krčmárik a Marta Jašurková
Február 2012
Lubomír Revay a Mária Lašová
Marec 2012
Jaroslav Luhový a Zuzana Koperová

Manželstvo uzavreté mimo obec Skalité

od 14.10.2011 do 18.2.2012

August 2011
Jerémy Gilles Fournier a Renáta Gomolová
Október 2011
Richard Černý a Mgr. Sandra Kubániová
November 2011
Andrej Purek a Anna Krčmáriková
Február 2012
Miroslav Urbánek a Marta Krenželová
Stanislav Juroszek a Ivana Bobošiková

Počet prihlásených občanov k trvalému pobytu od 7. 11. do 21. 3. 2012

Prihlásilo sa k trvalému pobytu: 7 občanov

Počet odhlásených občanov z trvalého pobytu od 3. 11. 2011 do 15. 2. 2012

Odhlásilo sa z trvalého pobytu: 19 občanov

Celkový počet obyvateľov: 5211

M. Časnochová

Informácie o nákladoch na vývoz odpadu za obdobie 1. – 12. 2011

Ukazovateľ/obdobie: 1-12 2011/365 dní

Počet obyvateľov k 31. 12. 2011: 5215

Objem TKO v kg	KUKA nádoby 110l	311700	1210200	Na deň
	VOK	898500		3315,62
Objem separovaných zložiek v kg			91900	
Objem odpadu spolu v kg (TKO + separované zložky odpadu)			1302100	3567,40
Na 1 obyvateľa množstvo odpadu v kg			249,68	0,684
Na 1 obyvateľa množstvo TKO v kg			232,06	0,636
Na 1 obyvateľa separovaný zber v kg			17,62	0,048
% podiel TKO			92,94	
% podiel separovaný zber			7,06	
Náklady na odpad v Eur				
Spotreba materiálu			35,20	
Odvoz TKO			44381,78	
Skládka TKO			49373,09	
Poplatok za uloženie odpadu			5585,90	
Zber plastov			11179,76	
Zber skla			12990,94	
Mzdové náklady			19061,89	
Zákonné soc. náklady			7260,39	
Preprava TKO			3382,95	
Telefónne poplatky			843,42	
Ostatné náklady			165,58	
Celkové náklady na odpad v Eur			154260,90	422,63
Náklady na odpad na obyvateľa za sledované obdobie			29,58	0,081
Výber poplatkov za komunálny odpad od občana / rok v Eur			Rok 2011	
Základný poplatok			15,73	
Kto separuje			9,67	
Podnikatelia a PO (množstvom zber) za 1 l odpadu			0,0331	

Vzhľadom na to, že väčšina občanov separovalo, platili len 9,67 Eur, náklady sú, ale 29,58 Eur. Obec Skalité doplácala na každého občana (aj novorodenca) v roku 2011 z rozpočtu obce (teda z rozpočtu nás všetkých) takmer 20 Eur!!! Keďže pôvodca odpadu je občan a nie obec, pristúpilo sa v roku 2012 pre navýšenie poplatku za TKO. Avšak aj toto navýšenie nepokryje celkové náklady na TKO, tak ako ukladá zákona.

Vypracoval: Bc. Anna Časnochová

Postreh zo separovania...



V dňoch 19. 3. až 22. 3. 2012 sa uskutočnil v našej obci zber plastov a skla. Samotný zber na zhromaždiská pri hlavnej ceste uskutočňovali pracovníci obce. Pracovníci zároveň prevádzali prvotnú kontrolu čistoty a úrovne triedenia a samotnú evidenciu. Táto kontrola potvrdila skutočnosť, že niektorí občania k separovanému zberu pristupujú nezodpovedne hlavne tým, že do separovaných zložiek dávajú veľmi znečistené veci a veci, ktoré do separovaného zberu nepatria. Týmto nezodpovedným prístupom sťažujú prácu firmám, ktoré suroviny dotriedajú a zároveň dochádza k znehodnoteniu veľkého množstva vyseparovaných komodít. K upresneniu uvediem malý príklad: Niektorý občan dá do vreca pokazené mlieko v tetrapakovom obale, ktoré pri odvoze, zlisovaní vo vozidle vystrelí a znečistí v okolí veľké množstvo čistých komodít. Posledný zber a prvotné triedenie potvrdilo poznatok z predchádzajúceho roka, keď kontrolou bolo vyčlenené značné množstvo silne znečistených plastov aj skla. Tieto komodity boli vytriedené a zlikvidované ako odpad TKO. Celkovo bolo vyzbieraných 22 ton vyseparovaných zložiek, z toho 9,5 ton plastov. Fyzická kontrola vyseparovaných zložiek bude prevádzaná aj pri nasledujúcom zbere.

K separovaným plastom patrí:

plastové fľaše od minerálok, nápojov rôznej farby, plastové fľaše od octu, rastlinného oleja, sirupu, plastové fľaše od kozmetiky a čistiacich prostriedkov - napr. aviváž, jar, škrob, šampón, plastové bandasky - od potravín, plastové uzávery z fľaš, polyetylénová fólia (všetka fólia, vrečka od pracích práškov), kuchynské predmety z plastov, vedrá, prepravky od fľaš, tvrdené plasty, penový polystyrén, tetrapaky (krabičky od mlieka, džúsov), plechovky, konzervy, sudy, kanistre (len z potravín - čisté), kovové nádoby (tužidlo, lak na vlasy, šľahačka). Všetky obaly stlačiť, fólie stočiť! Plasty nevkladať do ďalších obalov.

K separovanému sklu patrí:

Sklenené obaly a poháre od zavaranín, fľaše od nápojov, číre tabuľkové sklo, črepy z uvedených sklenených obalov. NESMIE byť porcelán, keramika, zrkadlá, drôtené sklo! **VŠETKO MUSÍ BYŤ ČISTÉ, BEZ PRÍMIESI A CUDZORODÝCH LÁTKO!**



Pozývame vás
do Kancelárie obchodných zástupcov
Prvej stavebnej sporiteľne, a. s.,
v SKALITOM (budova kina)

Sme tu pre vás:
v utorok a vo štvrtok od 8.00 do 15.30 h,
v sobotu len objednaní klienti

Jana Tatarková, obchodná zástupkyňa PSS, a. s., t. č.: 0917 816 461

VÝHODY PRE VÁS:

- ročná finančná prémie pre dospelých a deti
- garantovaný úrok až 2 % ročne z vkladov a štátnej prémie
- nové samostatné pre seniorov s možnosťou vyplácania renty
- stavebné sporenie pre deti v tarife JUNIOR EXTRA s extra úsporou
- stavebný úver s ročnou úrokovou sadzbou až od 2,9 %, garantovanou počas celej doby splácania úveru
- medzistupňový bez počiatkového vkladu a predchádzajúceho sporenia
- Karta výhod na zľavy až 50 % vo viac ako 700 firmách a predaniach na celom Slovensku



NOVOOTVORENÉ UHOLNÉ SKLADY V OBCI ČIERNE OTVORENÉ od 02. 04. 2012

Sídlime v Čiernom na poľnohospodárskom
družstve pri rybníku
Hnedé uhlie, čierne uhlie, koks, briky,
zemina, drevo

Telefónny kontakt 0948 459 991

Otváracie hodiny:
Pondelok – Piatok
od 07,00 do 15,30 hod
Sobota od 07,00 do 12,00 hod

VÝHODNÝ NÁKUP ZA JARNÉ
AKCIOVÉ CENY!

Skalitskí biatlonisti úspešní na Majstrovstvách SR



V národnom biatlonovom areáli v Osrbli sa 3. – 4. marca 2012 konali Majstrovstvá Slovenska v zimnom biatlone, kde sa v sobotu bežal rýchlostný pretek a v nedeľu vytrvalostný pretek. Veľmi dobre si opäť počínali pretekári ŠKP Skalité...

V rýchlostnom preteku si v kategórii žiaci 10–11 roční výborne počínal Damián Cesnek, ktorý sa stal majstrom Slovenska. V nedeľu vo vytrvalostnom preteku zopakoval krásne prvé miesto a získal svoj tretí majstrovský titul.

V kategórii žiačky 10-11 ročné Simona Kaňová potvrdila svoj talent a v rýchlostnom preteku dobehla na krásnom druhom mieste, a to isté umiestnenie zopakovala aj vo vytrvalostnom preteku v nedeľu. Druhá naša zástupkyňa Alexandra Varmusová dobehla na siedmom mieste tak v rýchlostom, ako aj vo vytrvalostnom preteku.

V najstarších žiačkách 14-15-ročných si v sobotu lepšie počínala Denisa Gomolová, ktorá pri streľbe 1,1 skončila na peknom 6. mieste. Lubomíra Papíková pri streľbe 2,5 obsadila 9. miesto. V nedeľu dievčatá čakal vytrvalostný pretek, v ktorom sa za netrafený terč dáva penalizácia 30 sekúnd k bežeckému času. Naším dievčatám

nevyšla hlavne streľba v stoji. Lubomíra Papíková so streľbou 2,5 obsadila 10. priečku a Denisa Gomolová so streľbou 1,4 dobehla hneď za ňou na 11. mieste.

V dospeláckych kategóriách sme mali troch zástupcov. V najmladších mužoch vybehol v sobotu na trať v rýchlostnom preteku Peter Ivanek, ktorý pri streľbe 3,2 obsadil 7. miesto. V mužoch 35-45 roč. Ivan Čanecký so streľbou 1,3 obsadil 4. priečku. V najstarších mužoch nás reprezentoval Luboš Cesnek, ktorý obsadil 6. miesto pri streľbe 3,5. V nedeľu vo vytrvalostnom preteku Peter Ivanek pre chorobu nenastúpil na štart. Ivan Čanecký so streľbou 3,4,2 obsadil 4. miesto a Luboš Cesnek so streľbou 3,3,4 dobehol na 7. mieste.

Zimná sezóna sa pre členov ŠKP Skalité skončila vcelku veľmi úspešne, veď z M SR sme priviezli 3 zlaté, 2 strieborné a 3 bronzové medaily, čím sa náš klub radí k najúspešnejším klubom v rámci Slovenska.



Medzinárodný pretek Skaľanka 2012



Dňa 25. 2. 2012 sa uskutočnili 13. majstrovstvá Žywieckieho okresu v alpskom lyžovaní - Skaľanka 2012. S traťou dlhou cca 1300m, ktorá začínala v Poľsku na Skaľanke a končila na Slovensku na 3 vleku v SKI - Areáli Skalité-Serafínov sa popasovali nadšenci tohto bieleho športu aj zo Skalitého. Súťažilo vyše 125 pretekárov od detí až po tých skôr narodených.

