

Severné železničné trate

Zo spomienok emeritného náčelníka a prednostu
Železničnej stanice Čadca Stanislava Králika

História VI. Koridoru trate Čadca - Zwardoň



Železničné spojenie získala Čadca koncom 19.storočia, keď sa postavila Košicko-Bohumínska Železnica. Postupné technické zdokonaľovanie tejto trate približovalo Kysuce k susedným ekonomicky vyspelejším oblastiam. Prevádzka železnice na Kysuciach, ktorá patrila do úseku stavby Český Tešín - Žilina začala 08.02.1871. Koncom 19. storočia sa postavilo spojenie Čadca –

Skalité - Zwardoň (Poľsko), ktoré malo prepojiť Košico-Bohumínsku trať so západohaličskou železničnou sieťou.



Začiatkom 20. storočia sa postavila trať Čadca – Turzovka – Makov, ktorá zabezpečuje spojenie so západnou časťou regiónu. V súčasnosti je trať Bohumín – Čadca - Žilina súčasťou jedného z najvýznamnejších dopravných spojení, ktoré vedie severnými časťami Slovenska. Na tomto dôležitom železničnom spojení je Čadca železničnou križovatkou s prevažne regionálnym dosahom.

V Rakúsko-Uhorsku v roku 1848 bola prijatá zákonom nová koncepcia výstavby železníc. Jednou z významných trás bolo aj spojenie Pešti s Krakowom. Rakúska priemyselne orientovaná šľachta súťažila s pruským kapitálom vo výrobe železa, a tým severné Slovensko, a teda aj Kysuce, sa dočkali železničného spojenia so svetom. Vybudovaním a úspešným prevádzkovaním Košicko-Bohumínskej železnice sa vyvolala potreba výstavby prípojných tratí. V roku 1880 bola v Uhorsku zákonom upravená výstavba miestnych prípojných tratí. Jednou z nich bola aj trať Čadca - Skalité - Zwardoň, postavená v rokoch 1881-1885. Táto trať priamo spojila západnú Halič s Považím.

Výstavba tejto železnice bola navrhnutá v troch variantoch:

Trasa trate mala viesť od Košicko-Bohumínskej železnice:

a) z Mostov u Jablunkova mimo Čadcu, 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 Čierňanky a pravom brehu Skaliťanky a zo Skalitého väčším stúpaním na prekonanie hrebeňa Kysuckých Beskýd. Tento variant bol považovaný za lacnejší a preto aj zvíťazil.

Trať v úseku Čadca - Skalité má stúpanie 13 promile a v úseku Skalité - Serafínov až 28 promile. Hrebeň Kysuckých Beskýd, ktoré sú rozvodím Baltského a Čierneho mora, prekonáva cez Zwardoňské sedlo vo výške 660 m.n.m. Koncesiu na stavbu a prevádzku získala Rakúsko-uhorská spoločnosť štátne železnice. Trať Čadca – Skalité - Zwardoň v dĺžke 21 km bola uvedená do prevádzky 03.11.1884. Viedla sčasti náročným horským terénom.

Najnáročnejší stavebný úsek bol v Skalitom. Od katastrálnej hranice pri obci Čierne viedla trasa železnice močaristým terénom, ktorý musel byť prekonaný dlhým a pomerne vysokým násypom. Na trati sa postavilo viacero mostov a viaduktov. Vcelku ide o kamenné klenbové stavby. Kamenárske práce vykonávali talianski, chorvátski a aj domáci kamenári. Na úprave terénu (zárezov) sa podieľali aj míneri z Nemecka a Čiech. Výstavbu vykonávala každá strana samostatne. Práce na slovenskej strane boli ukončené skôr, ako výstavba trate na poľskom území. Preto výpravnú budovu v stanici Zwardoň postavila slovenská strana a dodnes ju volajú „slovenský dom“.

Na trati boli zriadené dve stanice Čierne a Skalité, tri zastávky Svrčinovec, Čierne zast. a Skalité-Serafínov. Postavených bolo 14 strážnych domčekov (tzv. vochterní). Železničná stanica Skalité mala pôvodne päť dopravných koľají, dve manipulačné, jednu točňovú a dve koľaje do výhrevne. Stanice a železničné objekty sú postavené podľa typizovaných objektov odvodených od stavieb na hlavných tratiach v Uhorsku, najmä na Košicko-Bohumínskej železnici. Boli doplnené drobnejšími stavebnými objektmi s väčším podielom drevených prvkov.

Železničná stanica Zwardoń, (Sliezske vojvodstvo, Poľsko).

Železničná trať prechádzajúca stanicou Zwardoń, bola otvorená v roku 1884. Stanica sa nachádza v nadmorskej výške 686 nad morom. Do 2.svetovej vojny mala trať medzinárodný charakter, neskôr bol Zwardoń konečnou stanicou. Do roku 1986 boli postavené ostrovné nástupištia. Prvý elektrický vlak prišiel do stanice Zwardoń 15.12.1986. Od roku 1995 funguje reléové a počítačové zariadenie na riadenie železničnej prevádzky. Úsek Źiwiec - štátna hranica(SR) bol dokončený 11.03.1884. Dodnes sa tu zachovali pôvodne staničné budovy z čias Rakúsko-Uhorska.



Železničná stanica Zwardoń s pôvodnými budovami.

Počas 2. svetovej vojny bola trať poškodená a na slovenskej strane obnovená len v úseku po zastávku Skalité Serafínov. Až v roku 1991 bol

zrekonštruovaný celý úsek do Zwardoňa. Po 2.svetovej vojne k pôvodným zastávkam Svrčinovec, Čierne pri Čadci, Kudlov a Serafínov pribudli ďalšie tri: Skalité zastávka a Skalité Pod Poľanou.

Keď občania Skalitého postavili zastávku Skalité, tak občania Čierneho pri Čadci museli mať zastávku Čierne pri Čadci Polesie. Tieto dve zastávky boli schválené a povolené stavať za podmienky, že si ich obce postavlia svojpomocne. Je zaujímavé, že neboli v súlade s vtedajším predpisom ČSD pre povoľovanie umiestnenia zastávok na trati. Neboli totiž dodržané vzdialenosti medzi nimi a zastávkou Čierne pri Čadci a navzájom medzi sebou a stanicou Skalité. Boli postavené asi za šesť mesiacov. Občania robili brigády, len aby mohli do práce jazdiť vlakmi.

Podobná situácia nastala aj pri elektrifikácii. Ponad koľajisko ŽST Skalité bola naprojektovaná lávka pre peších. Keď to zistili Čierňania, musela sa naprojektovať a postaviť aj lávku pre peších ponad koľajisko ŽST Čierne pri Čadci. V priebehu rokov 1999 až 2002 bola trať elektrifikovaná. Po obnovení železničnej trate v úseku Serafínov - Zwardoň sa skončilo polstoročie prerušenia trate.

V roku 1991 bol zrekonštruovaný 700 metrový úsek trate zo Serafínova do Zwardoňa. Prvý vlak po obnove trate prešiel týmto úsekom 1. júna 1992. Pásku slávnostne prestrihol predseda vlády Slovenskej republiky Ján Čarnogurský.

O dva roky neskôr bola trať Skalité - Zwardoň otvorená aj pre nákladnú prepravu a v nasledujúcich rokoch bola trať zrekonštruovaná a elektrifikovaná. Denne jazdilo medzi Čadcou a Skalitým v priemere 32 osobných vlakov. Počty sa menili podľa zmien grafikonu.



Nákladná doprava na trati Skalité – Zwardoň bola znovu otvorená 29.05.1994

Dňa 29.05.1994 minister dopravy a spojov SR Mikuláš Dzurinda a námestník ministra dopravy aorského hospodárstva PR Tadeusz Szozda, slávnostne otvorili v ŽST Skalité prechod pre nákladnú prepravu. Prvý nákladný vlak o hmotnosti 1.000 ton viezol ferosilícium z OFZ Istebné.

Pravidelná nákladná doprava začala s obmedzením len v nočnej dobe v noci z 27/28.06.1994. Vzhľadom na nárast intenzity prepravy, dňom 01.07.1995 bol prechod otvorený nepretržite. Dňom 01.09.1995 bola ŽST Čierne pri Čadci aktivovaná na 24 hodín denne. Trať, slúžiaca v minulosti skoro výlučne na osobnú dopravu sa začína používať prednostne pre prepravu nákladných vlakov. V roku 2003 prešlo cez PPS Skalité oboma smermi 6.338 nákladných vlakov.

Celkové náklady stavby predstavovali jednu miliardu sedemstoosemdesiat miliónov korún. Časť stavebných prác v objeme 2,2 milióna eur sa realizovala

v rámci programu PHARE. Generálnym dodávateľom stavby boli Železničné stavby Košice. V druhom polroku roku 1996 sa začalo so spracovávaním zadania stavby „Čadca – Zwardoň, elektrifikácia trate vrátane pred elektrifikačných úprav“. V mesiaci december 1996 sa začalo s prekládkou inžinierskych sietí. Dňom 02.04.1997 začali výluky na trati Čadca – Skalité. Začiatkom júla roku 1997 postihli Slovensko a južné Poľsko, v oblasti Beskýd silne dažde, ktoré spôsobili rozsiahle záplavy. Dňom 08.07.1997 o 18.00 h bola zastavená nákladná doprava medzi ŽSR a PKP z dôvodu podmytia a strhnutia železničného mostu cez rieku Sola pri Milówke a boli dočasne zastavené všetky práce do 15.07.1997. V roku 1998 nebola pre stavbu „Elektrifikácia trate Čadca – Zwardoň“, konaná žiadna výluka z dôvodu nedostatku financií.

Elektrifikácia trate Čadca - Skalité štátna hranica s Poľskom v rokoch 1999-2002.

Bola to jedna z najväčších železničných stavieb v tej dobe na Slovensku. Budovala sa v rámci medzinárodného koridoru VI. Gdańsk - Lódź - Katowice - Žilina. Elektrifikácia a celková modernizácia 20 kilometrového jednokoľajného úseku trate Čadca - Skalité - štátna hranica s Poľskom, súvisí s modernizáciou VI. európskeho koridoru pre medzinárodnú železničnú dopravu, uspokojenú na vyššie rýchlosti. Po dokončení elektrifikácie sa zvýšila najvyššia rýchlosť zo 60 km/h na 100 km/h v úseku Čadca – Skalité a 70 km/h v úseku Skalité – štátna hranica s Poľskom. Okrem iného sa vybudovali: prípojka 22 kV s dĺžkou cca 10,5 km, meniareň v Skalitom, upravilo sa cca 21 mostov, 44 priepustov, vzdušné vedenia telekomunikačných káblov boli nahradené podzemnými. Ďalej križovatky vodovodov súkromných majiteľov, križovatky priecestí, preložky inžinierskych sietí, zabezpečovacie zariadenie, lávky pre peších atď. Na zastávkach boli vybudované čakárne, nové nástupištia s novým vonkajším osvetlením. V prvom týždni decembra boli vykonané všetky technické a bezpečnostné skúšky a dňa 9. 12. 2002 bol slávnostne odovzdaný do užívania elektrifikovaný úsek Čadca po hranicu s Poľskou republikou. **Na odovzdaní trate sa zúčastnili minister dopravy Pavol Prokopovič, veľvyslanec Republiky Poľskej na Slovensku Jan Komornicki** . Dňom 15. 12. 2002 bola oficiálne spustená elektrická prevádzka na trati Čadca – Skalité – Zwardoň.



Hraničný objekt na hranici SR a PL

Elektrifikácia sa vypláca

V roku 2003 bol v PPS Skalité 200 percentný nárast výkonov v nákladnej doprave oproti roku 2002. V roku 2004 bol nárast 20%. Nárast v nákladnej preprave pokračoval aj v ďalších rokoch a tým sa potvrdilo, že modernizácia a elektrifikácia mala opodstatnenie a vzhľadom na klimatické zmeny má význam aj súčasnosti.