

## Slovo na úvod

Život ľudstva je veľmi úzko spätý s dopravou. Stala sa nevyhnutnou súčasťou jeho života. Bez dopravy by sa, nerozvíjal priemysel a obchod. Možno teda právom povedať, že doprava určuje tempo hospodárstva v štáte. V doprave má významné poslanie žel. preprava.

Vznik železnice zaznamenal obrovskú zmenu v doprave. Jej kolískou sa stalo Anglicko. V porovnaní s ostatnými štátmi Rakúsko-Uhorsko, ktorého súčasťou bolo Slovensko, značne zaostalo. Bolo to dané jeho zaostalosťou. S rozvojom priemyslu začala napredovať aj výstavba železníc. Možno to však povedať aj opačne, že železnica podporovala rozvoj priemyslu. Naši predkovia si veľmi rýchlo uvedomili výhody žel. dopravy a začali podporovať jej výstavbu.

Výstavbou železničnej trate z Palárikova cez Ivanku pri Dunaji, Topoľčany – Veľké Bielice v roku 1884 sa dostala železnica aj do oblasti Hornej Nitri. Z kroník žel. staníc v našom okrese sa dozvedáme, že dňa 18. 4. 1896 prišiel do stanice Prievidza – Bojnice kúpele (Privigyé – Bojmóc furdo) prvý vlak. Z kroniky žel. stanice sa dozvedáme, že stanica leží v nadmorskej výške 268,7 metra nad morom. Patrí k veľkej obci Prievidza, obyvateľstvo je Slovenskej národnosti. Prievidza je v severnej časti Nitrianskej župy, ktorá je zaokrúhlená peknou lesmi ovenčenou kotlinou. Je chránená zo severu Rajeckými vrchmi s Nosatým Kľakom (1353 m. n. m.), a Reváňom, pod ktorým pramení rieka Nitra, od východu Žiarom, Kozími chrbtami, a pohorím Vtáčnik (1346 m. n. m.), od západu Malou Magurou a Rokošom (954 m. n. m.). Zvláštnosťou krajiny je pohádkovo upravený Bojnický hrad s cennými historickými a umeleckými pamiatkami. Vybudovaním železničných tratí z Prievidze do Nitrianskeho Pravna (Nemeckého) v roku 1909, v roku 1913 do Handlovej s neskorším prepojením s Turcom, vybudovaním železnice v roku 1931 z Handlovej do Hornej Štubne sa stala žst. Prievidza dôležitou železničnou križovatkou. Železničná prevádzka značne prispela k vybudovaniu veľkých priemyselných podnikov, ktoré sa na ňu napájali svojimi vlečkami. Rozvoj priemyslu prispel k prílivu obyvateľstva. Toto si vyžiadalo rozsiahlu bytovú výstavbu a kultúrny a spoločenský rozvoj. Nemožno preto nespomenúť tú obrovskú dopravnú prácu, množstvo prepraveného tovaru, najmä uhlia, stavebného materiálu, chemických výrobkov, potravín, dreva a nábytku, ktorá na tejto trati prevládala. Treba pripomenúť aj osobnú dopravu, ktorá zabezpečovala dopravu do zamestnania, do škôl, ale aj prispievala k turistickému ruchu. Tu boli prítiažlivé hlavne Bojnice, ale aj viaceré prírodné, historické a kultúrne zaujímavosti. Návštevnosť Bojníc si uvedomil aj Gróf Ján Pálffy, ktorý už v roku 1907 dal pokyn na zavedenie omnibusového spojenia z Bojnických kúpeľov na železničnú stanicu v Prievidzi. Toto spojenie spočívalo v dvoch plachtou krytých vozoch ťahaných koňmi. Prevádzky sa však už nedožil, lebo spojenie bolo realizované až v roku 1909. Teda aj tu si pripomíname sto ročné jubileum. Tento prevod mestskej dopravy trval až do roku 1927. História železníc je spojená s premenami nášho kraja. Dnes už len nostalgicky spomíname na pravidelne odľudujúci parný rušeň. Máme možnosť ho vidieť už len pri slávnostných príležitostiach. Jednou s týchto možností bude aj storočnica železnice z Prievidze do Nitrianskeho Pravna. Železnica do dnešnej doby zaznamenala množstvo zmien. Spomeňme si preto, pri tejto príležitosti na obdivuhodných ľudí, ktorý ju budovali a zabezpečovali jej prevádzku. Všetkým patrí vďaka za prácu ktorú vykonávajú a vykonávali. Poďakovanie patrí aj tým, ktorý sa akýmkoľvek spôsobom podieľali na jej prevádzke.

**Emil Vaňo**

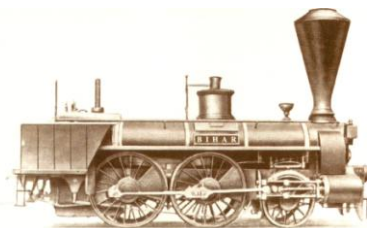


## 100 rokov železničnej trate Prievidza – Nitrianske Pravno



Cisárske kráľovské železnice

1848 - 1867



Železničná trať Prievidza Nitrianske Pravno (vtedy Nemecké Pravno) bola budovaná v rokoch 1908 – 1909 ako pokračovanie železničnej trate Veľké Bielice – Prievidza. Výstavba trate bola ukončená dňa 30.10.1909. Výstavba miestnych železníc bola stanovená zákonom ktorý ukladal štátu prispievať na výstavbu železníc. Úlohou týchto miestnych tratí bolo najmä zaistiť zvoz záťaže pre hlavné trate, a takto zabezpečiť železničnú prepravu v celej oblasti. Veľmi často boli v minulosti tieto miesta spojené aj úzkorozchodnými železnicami hlavne pre prevoz dreva, uhlia, štrkov, repy a pod. Možno sa nám zdá, že sa jedná o málo významné trate, každá z nich má svoju históriu. Sto rokov prevádzky železnice na trati Prievidza – nitrianske Pravno je dôvod, aby sme si pripomenuli jej históriu.

Nitrianske Pravno bolo do výstavby železnice odkázané len na cestnú dopravu, ktorá v Uhorsku veľmi zaostávala za ostatnými štátmi v Európe. Cez Hornú Nitru v tom čase viedla jedna z najvýznamnejších poštových ciest, bolo to málo. Pripravovala sa rozšírená výstavba cestnej siete, napokon túto predstihla výstavba železníc. Už v roku 1837 sa začala stavať prvá európska železničná magistrála ( Severná železnica cisára Ferdinanta ) ktorá viedla z Viedne cez Břeclav do Krakova, kde sa už od začiatku počítalo s jej odbočením na Slovensko. Exportné záujmy Uhorska mali viesť k vybudovaniu spojnice, medzi Viedňou a Budapešťou



s pokračovaním k Čiernemu moru, ako aj so spojením Budapešti s Bratislavou. Po náročnej trati dňa 20. augusta 1848 z Marchegu do Bratislavy prišiel mostom cez rieku Moravu, Červeným mostom, Lamačským priesmykom a tunelom pri Bratislave prvý parný vlak ťahaný lokomotívou BIHÁR.

Železničná stanica Nové Zámky z roku 1850.

V roku 1850 bola ukončená výstavba železnice medzi Bratislavou, Novými Zámkami a Vácom. Takto sa železnica dostala aj na Ponitrie. Dňa 15. decembra prešiel parný vlak z Viedne do Budapešti ťahaný lokomotívou ARAD. Obdobie pred rokom 1867 výstavbe železníc na Slovensku veľmi neprialo, a to i napriek tomu, že v rokoch 1848 – 1849 (počas uhorskej revolúcie) vypracoval vtedajší Uhorský minister dopravy a verejných prác István Széchenyi veľkorysý projekt výstavby uhorskej železničnej siete, oblasti Ponitria sa tento nedotýkal.



## Maďarské kráľovské železnice

1867 - 1918



Zmenu v intenzite výstavby železníc prinieslo až Rakúsko – uhorské vyrovnanie v r. 1867. Pre zanedbávanú oblasť dopravy bolo zriadené ministerstvo dopravy a verejných prác, ktorého hlavnou náplňou sa stala výstavba dopravných komunikácií nezávislých na rakúsku so zbiehaním sa v Budapešti. Pre Slovensko to znamenalo pomerne rozsiahlu výstavbu železníc, najmä Košicko – Bohumínska železnica (Košice – Žilina – Bohumín), Uhorská severná železnica (Budapešť – Fil'akovo – Lučenec – Zvolen – Vrútky) a časť Považskej železnice (Bratislava – Trenčín). Toto tvorilo základ Uhorských kráľovských železníc (MÁV).

Uhorsko sa snažilo na výstavbu tratí použiť súkromný kapitál motivovaný garanciou z výnosov postavených železníc. Hoci železničná výstavba po Rakúsko – uhorskom vyrovnaní bola spojená s celým radom korupčných škandálov a poznamenaná ziskuchtivosťou Uhorskej šľachty, podnikateľov a politikov, predsa sa v tomto čase položili základy siete najdôležitejších žel. tratí na Slovensku.

Rastúci deficit štátneho rozpočtu spôsobil, že v roku 1854 boli všetky Rakúske štátne

železnice odpredané francúzskemu konzorciu vedenému finančnými podnikateľmi bratmi Pereirovcami. Tak vznikla na začiatku roku 1855 privatačná spoločnosť Rakúskej štátnej dráhy (StEG) ktorá potom dominovala na juhozápadnom Slovensku až do roku 1891. Pre oblasť Ponitria bolo významné to, že sa do roku 1884 vybuďovala žel. trať z Palárikova cez Ivanuku pri Dunaji, Nitru, Topoľčany až po Veľké Bielice.



Železničná stanica Topoľčany (1901)

Miestna žel. Veľké Bielice – Prievidza bola postavená Detrichom Péterom, ktorý mal v úmysle postaviť trať napojenú až na Uhorskej severnej železnice do Kláštora pod Znievom. Aj keď sa mu podarilo poraziť záujemcov o vybudovanie úzkorozchodnej železnice zo Zlatých Moraviec cez Veľké Uherce, Nováky, Prievidzu, do Nitrianskeho Pravna a ďalej do Rajca nepochodil pre nezáujem Turčianskej župy so svojim plánom, a tak postavil trať s normálnym rozchodom len po Prievidzu, ktorá bola ukončená v roku 1896.

Takto ostala veľká obec N. Pravno bez železničného spojenia, hoci práve v tomto období, na prelome storočí, zaznamenáva obec svoj rozkvet. Obec sa nachádza v severnej časti Hornonitrianskej kotliny obklopenou horami a to, zo západu Malou Magurou a Magurou (1146m), severu Malou Fatrou a Kľakom (1353 m), a Revňanom (1205 m), na východe pohorím Žiar s Vyšehradom (829 m). Na juh je dolina otvorená a jej stredom preteká rieka Nitra, Prameniaca pod Revňanom vo výške 340 m. n. m.

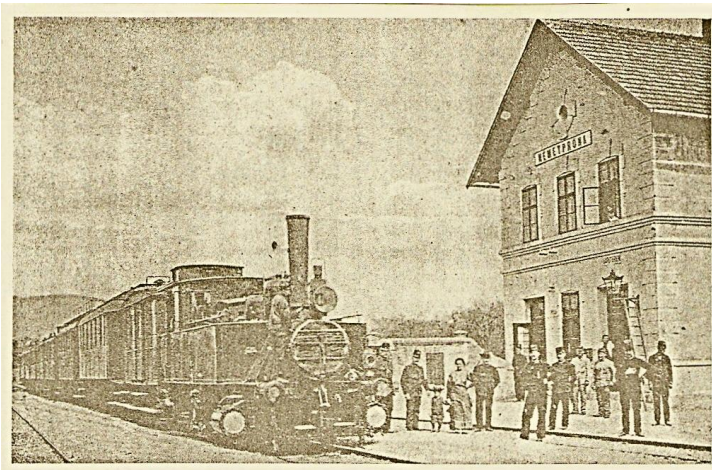
Nitrianske Pravno patrí medzi významné lokality Horného Ponitria. Osudy mestečka ako aj okolitých obcí úzko súvisia s hradným panstvom Bojníc. Rozvoj obce v dávnej minulosti súvisel z náleziskami zlata v jej okolí. Výnosy z ťažby zlata museli byť, čo podnietilo príliv obyvateľstva, a obec získala aj prívlastok „Zlaté“. Banské podnikanie tu, ale aj v iných oblastiach Slovenska znamenalo príchod nového Nemeckého obyvateľstva. Keď dolovanie zlata ustupovalo, pokračuje rozvoj remesiel. Kvalitné súkno tunajších tkáčov bolo známe

v širokom okolí. Úrodné polia v okolí rieky Nitry umožňovali rozvoj poľnohospodárstva a ovocinárstva. V čase výstavby železnice sa obec stala veľkou a svojim charakterom sa približovala k mestu. Počet obyvateľov bol asi 2400, ktorí bývali asi v 431 domoch. Domy boli na námestí a v šiestich uliciach. Bola tu súkenická fabrika, pivovar, pálenica, banka, pošta, školy, radnica, kláštor a chudobinec. Začiatkom storočia zaviedli osvetlenie ulíc, zriadili žandársku stanicu, otvorili lekárňu, prestavali kostol i radnicu, a otvorili filiálku Prvej Prievidskej banky a ďalšie..



Obnovený kostol a radnica v Nitrianskom Pravne zo začiatku 20. storočia.

Pravnu a okolitým obciam však veľmi chýbala železnica. Tento nedostatok neustále pôsobil ako brzda pre ďalší hospodársky rozvoj, lebo výrobky súkenníkov, hrnčiarov, roľníkov, tehliarov, drevárov mohli byť železnicou ľahšie rozvezené do iných oblastí aj mimo Slovenska. Správu o tom, že železničná trať z Veľkých Bielic bude predĺžená až do Prievidze prijali obyvatelia Pravna s radosťou, a obec prispela na jej výstavbu sumou 80 000 guldenov. Po dokončení výstavby železnice do Prievidze sa obec stále usilovala o povolenie na stavbu miestnej železnice do Nitrianskeho Pravna a s možnosťou výstavby ďalej do Rajca a Žiliny. Pre tento účel sa obecné zastupiteľstvo obrátilo na experta Dr. Ewgena Rudnianskeho, ktorý mohol na ministerstve obchodu v Budapešti vybaviť koncesiu pre stavbu železnice. Prípravné práce pre tento účel prevzala založená akciová spoločnosť Veľké Bielice – Prievidza lokálna dráha. Táto spoločnosť zadala aj práce firme Merkúr, ktorá v rokoch 1908 – 1909 železnicu postavila. Náklady na stavbu železnice z Prievidze do N. Prava boli 999 000, ktoré okrem iných zložili štát 180 000, Nitriansky komitát 50 000, Nemecké Pravno 132 000, a železničná



spoločnosť 63 700 korún vtedajšej maďarskej meny. Pre iné práce súvisiace s výstavbou trate prispela ešte obec sumou 2 020 korún a 94 halierov. Trať bola odovzdaná do pravidelnej prevádzky ako je uvedené v úvode dňa 30.10.1909 a slávnostne dňa 31.10.1909 sem došiel prvý parný vlak. Takto vznikla miestna železnica NagyBélic – Privigye – Nemetpróna s celkovou dĺžkou 39,3 km.

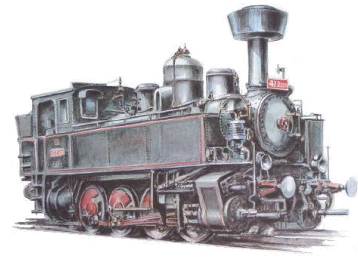
Železničná trať vychádza z Prievidze pozdĺž obce Necpaly nad Nitrou, (dnes súčasť mesta Prievidza) kde križuje cestu do Žiliny a pokračuje len miernymi oblúkmi a miernym stúpaním cez viacero nekrytých priecestí s poľnými cestami do obce Nedožery – Brezany, kde je zastávka pre cestujúcich. Budova na zastávke je prízemná s jednoizbovým bytom a miestnosťou pre výdaj cestovných lístkov (dnes už slúži len ako byt). Pokračuje popri rieke





## Československé štátne dráhy

1918 - 1938



Po rozpade monarchie a vzniku Československej republiky vznikajú aj nové podmienky pre prevádzku železníc v rámci nových hraníc. Pre Slovensko to predovšetkým bolo presonálne obsadiť miesta po odchode maďarských železničiarov. Novoutvorené ministerstvo železníc v roku 1919 muselo riešiť úlohy poštátneho železníc. Nakoľko železnica bola budovaná pre potreby Rakúsko – Uhorskej monarchie, trate sa zbíjali do centier Viedeň a Budapešť, bolo potrebné posilniť žel. sieť v smere východ – západ. Už v roku 1920 bol prijatý zákon č. 235 pomocou ktorého mal byť tento nedostatok odstránený. Jednalo sa hlavne o postavenie spojovacích tratí Veselý nad Moravou – Nové mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky nad Nitrou – Prievidza – Handlová – Horná Štubňa – Zvolen – Košice – Užhorod. Tu sa rozpútal takmer 6 – ročný spor o výstavbu trate medzi návrhmi Handlová – Horná Štubňa, alebo N. Pravno – Kláštor pod Znievom. Realizovaný bol plán z Handlovej do H. Štubne, a tak N. Pravno zostalo zas len konečnou stanicou. Počas tohto obdobia dochádza aj k zmene názvu stanice z Nemetpróna na Nemecké Pravno. Odchodom maďarských železničiarov sa stal prednostom stanice Jozef Vlasák, ktorý bol v tejto funkcii 26 rokov.

Železničnej doprave začína konkurovať automobilizmus. Železničiam sa čiastočne podarilo konkurovať súkromným autodopravcom, vytvorením spoločného zasielateľstva. Vytvorili si vlastné automobilové linky pre rozvoz a zvoz tovaru na žel. stanice. Mali dokonca aj vlastné autobusy. Na autobusovú dopravu udeľovalo koncesiu ministerstvo dopravy. V roku 1929 bola okrem iných otvorená aj autobusová linka Nemecké Pravno – Kláštor pod Znievom. Pre uspokojenie verejnosti vzhľadom k tomu, že nebola vybudovaná železnica v roku 1930 bola otvorená ďalšia autobusová linka do Rajca a Žiliny. Po roku 1948, po zoštátnení bola autobusová doprava začlenená pod novo vzniknutú organizáciu ČSAD.



Okrem prepravy osôb začala na trati dominovať nákladná doprava. Mimo spomínaných druhov tovaru sa rozšírila preprava dreva. Bratislavská drevárenská spoločnosť si na stanici postavila rampu na nakladanie dreva, ku ktorej viedla úzkokoľajka z miestnej parnej píli. K preprave dreva a drevárskych výrobkov, významne prispela firma Baťa, ktorá zahájila výrobu v Pravenci. Firma spracovávala drevo z vlastných lesov vlastnými píliami. Mimo týchto vlastnila tehelne, a veľké príjmi mala aj z Bojnických kúpeľov. Bola ukážkou moderného podnikania. Okrem výroby venovala veľkú pozornosť svojim zamestnancom. V širokej miere pre nich zabezpečovala rôzne sociálne vymoženosti, vzdelanie, ubytovanie, osvetu a zdravotnú starostlivosť.



## Slovenské železnice

1939 - 1945



V roku 1939 vznikom Slovenského štátu boli železnice zverené do správy štátnemu podniku Slovenské železnice, a podliehali ministerstvu dopravy a verejných prác v Bratislave. Za prednostu stanice bol menovaný Jozef Fleischman. Názov stanice bol v nemčine Deusch Proben. V celej obci boli zavedené dvojjazyčné označenia, nakoľko takmer 98% obyvateľov sa hlásilo k nemeckej národnosti. Mnohý z nich odchádzajú za prácou do Nemecka. Z výhodných zárobkov stavajú hlavne nové domy, čo malo vplyv i na nákladnú dopravu pri preprave stavebného materiálu. V osobnej doprave sa to tiež prejavilo zvýšeným počtom turistov prichádzajúcich z Nemecka. Toto obdobie znamená veľký rozmach pre celú Hornú Nítru, keď prebieha výstavba Baťových závodov v Šimonovanoch, chemická továreň v Novákoch, a Pravňanskej doline Baťov drevársky podnik.

Motorizácia sa presadzuje i v železničnej doprave kedy do N.Pravna začínajú premávať motorové vozne radu M 130.1 a M 120.4 s toho dôvodu je upravená i miestna výhrevna ktorá bola predelená na dve polovice , pre parnú a motorovú prevádzku. V parnej prevádzke boli do vozobnej stanice prievidza dodané z rakúska parné rušne rady 431. a zachádzali sem i parné vozne M 273.



Tienistou stránkou tohto obdobia je 2 sv. vojna. Pri oslobodzovaní N. Pravna bola nemeckými vojskami pri ústupe poškodená staničná budova. Výhrevňa rušňového depa aj s ubytovacími kasárňami bola vyhodená do vzduchu. Zničená bola točna aj výhybky. K oslobodeniu obce došlo 6.4.1945. Veľkým úsilím železni-

čiarov, ale aj iniciatívou občanov bola železničná prevádzka obnovená už 10.6.1945.



Osobný vlak s parným rušňom 431.0 vykoľajený deštrukčnou akciou partizánov pri obci Pažit.



## Druhé obdobie ČSD

1945 - 1966



Po skončení 2. svetovej vojny bol spolu s Československou republikou obnovený aj podnik ČS. Záležitosti železníc na Slovensku spravovala do roku 1946 prevádzková správa povereníctva dopravy a verejných prác.

Komunistický prevrat v roku 1948 bol začiatku intenzívnej sovietskej ČS. Zákonný rámec pre tento proces bol daný ústavou 9. mája. Došlo k rozsiahlym zmenám k 1. januáru 1949 boli zoštátnené všetky súkromné železnice. Automobilová doprava bola začlenená pod novo vzniknutú ČSAD. Vplyv novej situácie na železniciu vyjadril zákon č. 67/1950.



Nová ústava z roku 1960 definovala Československo ako socialistickú republiku. V súvislosti s týmto bol prijatý nový zákon o dráhach č. 51/1964.

Industrializácia Slovenska mala významný vplyv i na rast frekvencie nákladnej a osobnej žel. prepravy. V osobnej doprave to boli cesty najmä za prácou a do škôl aj na pomerne veľké vzdialenosti. K poklesu došlo až počas 70-tých rokov v dôsledku rozvoja individuálneho motorizmu.

Toto plne platí i o trati Prievidza – N. Pravno, keď doprava na tejto trati stúpa napríklad v roku 1955 bolo prepravených 582 000 cestujúcich a vypravených 6028 nákladných vozňov. Takže pre stúpajúcu prepravu musela byť upravená i trať, keď v roku 1959 bol zvýšený osový tlak z 12 na 16 ton, podobne bola obnovená i stanica v Pravne.

V 60. rokoch nákladná preprava neustále stúpa, keď najväčšími prepravcami sú Tatra nábytok Pravenec, Ipeľské tehelne, Štátne lesy Žilina, Zornica, Poľnohospodársky podnik Prievidza z toho dôvodu je stanica preradená zo IV do III triedy.



Pôvodná tehelná





## Druhé obdobie ČSD

1966 - 1993

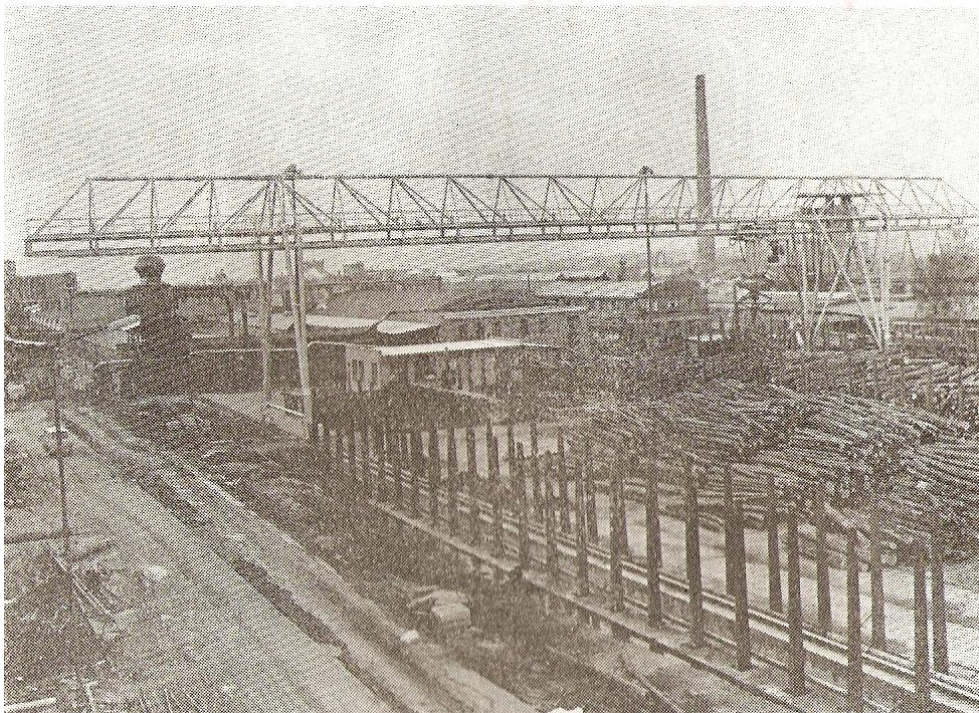


V 70. rokoch už zaznamenáva i táto trať klesajúcu tendenciu v osobnej doprave spôsobenú prechodom na autobusovú dopravu. Pre nákladnú dopravu sa zlepšujú podmienky úpravou trate, čím sa zvýšil osový tlak zo 16 na 18 ton na nápravu, takže je lepšia priechodnosť pre rušne radu 534 a 524. V tomto období stúpa preprava Tatra nábytku zavádzaním kontajnerovej dopravy, ako i z novovybudovanej vlečky kovošrotu.



Pracovníci žel. stácie N.Pravno s prednostom Jozefom Zimánim v 70. rokoch „Na konci sveta“.

V 80. rokoch po zrušení parnej prevádzky i na tejto trati slúžia len motorové a diesel – elektrické rušne. Doprava osôb síce klesá, ale v nákladnej doprave sa stále nakladá okolo 10 000 vozňov i vďaka vysoko mechanizovanému nakladaniu v Tatra nábytku a vo vlečke Štátnych lesov. V roku 1989 bola generálna oprava trate železničným vojskom vďaka čomu je táto trať aj dnes v pomerne dobrom stave.



Pohľad na vlečku TATRA nábytku PRAVENEK – prevádzka drevosklad



## Železnice Slovenskej republiky

1993 - 2002



Novembrová revolúcia v roku 1889 priniesla Slovenským železničiarom zmenu organizačnej štruktúry. Podniková a štátna žel. správa sa oddelila a vzniklo ústredné riaditeľstvo ČSD, ktorému podliehali oblasťné riaditeľstvá, a tým bolo na Slovensku Bratislavské.

Dňom 1. januára 1993 vznikla samostatná Slovenská republika a v nej štátny podnik Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Vytvorilo sa Generálne riaditeľstvo ŽSR zo sídlom

v Bratislave a vzniká nová organizačná štruktúra na železnici.

Túto zmenu nepocítili len železnice ale zmeny sa začali zavádzať v celom našom hospodárstve. Žiaľ, treba konštatovať, že toto má za následok pokles v nákladnej ale aj osobnej preprave. V roku 1993 bolo naložené už len 2412 vozňov, čo je pokles takmer 50% oproti



Motorový vlak M 152 v žel. zastávke **Nedožery**

predchádzajúcim rokom.

Táto klesajúca tendencia žiaľ pokračuje i ďalej. V roku 1998 bolo naložených už len 1079 vozňov.

V roku 1994 GR-ŽSR zrušilo viacero menších žel. staníc. Železničná stanica Nitrianske Pravno bola pridelená k železničnej stanici Prievidza, kde je prednosta stanice Emil Vaňo. Tento vyslovil presvedčenie, že pokles v doprave sa zastaví, a dôjde k zvýšeniu prepravy aj keď už určite nie v takom množstve. Dôkazom toho nech je obnovujúca sa výroba v Pravnianskej tehelni.

Pre pokles výkonov bola s platnosťou od 23. 7. 1995 zavedená skrátaná dopravná služba v nočnej zmene od 23.00 do 4.00 hod. V nákladnej doprave sa používali rušne radu 435. a v osobnej doprave od roku 1984 namiesto M 262. používali motorové vozne M 152.



Vlečka podniku Štátne lesy .

Železnice slovenskej republiky v roku 2002 okrem iných zmien rozdeľujú i nákladnú a osobnú dopravu. V nákladnej doprave sa začína obnovovať doprava najmä z bývalých tehelní dnes firma BRAMAC a štátnych lesov. Vlečka TATRA NABYTOK Pravenec je v súčasnosti zrušená.

Dopravu týchto manipulačných vlakov zabezpečujú rušne radu 721,0 pôvodne 435 A 742. pôvodne 466 ktoré premávajú pod logom ZSSK CARGO (nákladná doprava)

V osobnej doprave staršie motorové vozne 810. pôvodne 152. su od roku 2008 nahradzované modernizovanými vozňami radu 913 – 813.



Nová motorová jednotka 913 – 813



Rušeň radu 742. v stanici N.Pravno

Personálne obsadenie stanice bolo prednosta (náčelník) stanice, štyria výpravcovia, štyria dozorcovia výhybiiek a dve komerčné pracovníčky. V stanici boli títo prednostovia (náčelníci):

Ján Vlasák po 26 rokoch služby odchádza v roku 1927 do starobného dôchodku

Jozef Danko od 1.8.1927 do 27.11.1939

Toth zastupoval od 1.12.1939

Jozef Fleischman od 6.2.1940 do 30.3.1945 (odchádza pred ukončením vojny do Plzne)

Jozef Danko od 5.7.1945 do 31.12.1958 odchádza do starobného dôchodku

Ľudovít Líška od 1.2.1959 do 22.11.1962 preradený za výpravcu

Jozef Zimáni od 1.12.1962 do 14.8.1972 odchádza do starobného dôchodku

Ladislav Šovčík od 1.11.1972 do 1.10.1995 odchádza do predčasného dôchodku

Emil Vaňo – prednosta žst. Prievidza od 1.10.1995 do 31.1.2002 odchádza do starobného dôchodku

Vladimír Barčiak – prednosta žst. Prievidza od 1.2.2002.

Od postavenia žel. trate sa veľa zmenilo. Výrazne sa zmenila technika, pracovné a životné podmienky železničiarov. Dnes už len spomíname na tých, ktorí túto trať budovali, vedľajšiu techniku. Nezapúdajme na obetavých pracovníkov, ktorí dňom i nocou zabezpečovali a zabezpečujú prevádzku na trati. Mnohý z nich už nežijú, alebo sú na zaslúženom odpočinku. Všetkým patrí vďaka a uznanie.

# **Technická príloha určená predovšetkým pre žel. historikov a modelárov**