

## Z histórie železničnej dopravy v Prievidzi

Koncom 19. storočia sa začali na hornej Nitre ozývať podnikatelia, ktorí svoje produkty a výrobky z remeselných dielní a prvých tovární potrebovali umiestniť na trh. O vybudovanie železničnej siete prejavili záujem aj samotní obyvatelia hornej Nitry. Železničná stanica v Prievidzi sa stala po dokončení súčasťou nadregionálnej železničnej trati 2. kategórie, na ktorej dnes pravidelne premávajú vlaky č.140 na trase Prievidza – Zbehy – Nové Zámky, č. 145 na trase Prievidza – Horná Štubňa a do konca decembra 2012 aj trať č. 144 spájajúca Prievidzu s Nitrianskym Pravnom.



Železničnú trať spájajúcu Veľké Bielice s Prievidzou postavila Rakúska spoločnosť štátnych dráh. Železnica priniesla na hornú Nitru pokrok a nové pracovné miesta. Od svojho vybudovania patrila železničná stanica Prievidza svojou rozlohou k menším. Súčasťou areálu stanice od jej slávnostného otvorenia v apríli 1896 bola hlavná budova, vedľajšia výpravná budova a koľajisko prechádzajúce pozemkom za budovami železničnej stanice. Stanica vtedajšej miestnej železnice sa rokmi zväčšovala, a krátko po jej otvorení bola prestavaná z trojkoľajovej na päťkoľajovú. Z oboch strán nachádzajúce sa koľajisko bolo obklopené ďalšími budovami slúžiacimi ako skladové priestory. Po dostavbe železnice spájajúcej Veľké Bielice s Prievidzou dostala železničná stanica pomenovanie Privigye – Bajmócz fürdő. Železničná stanica v Prievidzi mala počas svojej existencie viacero pomenovaní: Privigye – Bajmóc furdö v rokoch 1896 – 1900, Privigye v rokoch 1900 – 1913, opäť Privigye – Bajmóc furdö v rokoch 1913 – 1918, Prievidza – Bojnické kúpele v rokoch 1918 – 1962 a od roku 1962 nesie stanica názov Prievidza.

Na úseku Veľké Bielice – Prievidza bolo pri výstavbe vybudovaných 76 mostov a priepustov, pričom najdlhšími boli oceľové mosty cez rieku Nitru s dĺžkou 65 m a cez rieku Handlovka s dĺžkou 40 m. Na trati boli postavené 3 stanice, 3 nákladné zastávky, 1 malá zástavka, postavilo sa 7 výpravných budov a skladov a 1 výhrevňa. Trať s 12 strážnymi stanovišťami križovalo 52 úrovňových priecestí. Pravidelná doprava na tomto 28,4 km dlhom úseku začala 18. apríla 1896.

Druhým vystavaným úsekom bola trať spájajúca Prievidzu s Nitrianskym Pravnom s predpokladom predĺženia výstavby na Turiec cez Kláštor pod Znievom. Na trati dlhej 11,1 km boli okrem koncovej stanice dve zástavky s čakárňami, a to v Nedožeroch a Pravenci. Trať s jedným strážnym stanovišťom križovalo 11 úrovňových priecestí bez závor. Prvý vlak do stanice Nitrianske Pravno prišiel 31. novembra 1909.

Poslednou dotovanou štátnou železnicou na území Slovenska bol úsek banskej železnice spájajúcej Prievidzu s Handlovou. Trať dlhá 19,2 km zabezpečila export handlovského čierneho zlata. Trať smerujúca na handlovskú stanicu pri banský triedič a nakladač uhlia bola postavená v stúpaní 15 ‰. Najkrajším stavebným objektom a architektonicky najnáročnejším bol Handlovský viadukt postavený na kamenných andezitových pilieroch v oblúku, ktorým vlaková súprava prekonala pohoria Vtáčnik a Žiar v oblúku o svetlosti 10 m a oceľovou konštrukciou 2 x 26 + 3 x 31 + 26 m.

Pri prestavbe železničnej stanice v Prievidzi v rokoch 1912 – 1913 bola vybudovaná výhrevňa, slúžiaca ako pobočné rušňové depo. Najvýznamnejšou stavbou depa sa stala rušňová remíza, kruhová stavba určená na uskladnenie a opravu parných rušňov. Päť krytých deponovacích miest dlhých 25 metrov bolo vybudovaných na koľajach s kanálmi slúžiacimi pre opravu parného rušňa odspodu. Na druhom deponovacom mieste od staničných koľají bolo umiestnené špeciálne zariadenie pre vyvezovanie – demontáž rušňového dvojkoľesia. Koľaje z týchto deponovacích miest viedli na točňu s priemerom 18 metrov. Súčasťou prievidzského depa bola vodáreň so zavodňovacími žeriavmi, pri ktorých sa nachádzali odvodňovacie a odkaľovacie jamy. V koľajisku sa nachádzali i dve skládky uhlia.

Otázka: ***Koľké výročie si v tomto roku pripomína Prievidzské rušňové depo?***

Spracovala: Jana Oswaldová

© Hornonitrianske múzeum v Prievidzi, Prievidza 2013