

TEPLICE PŘED STO LETY - Železnice

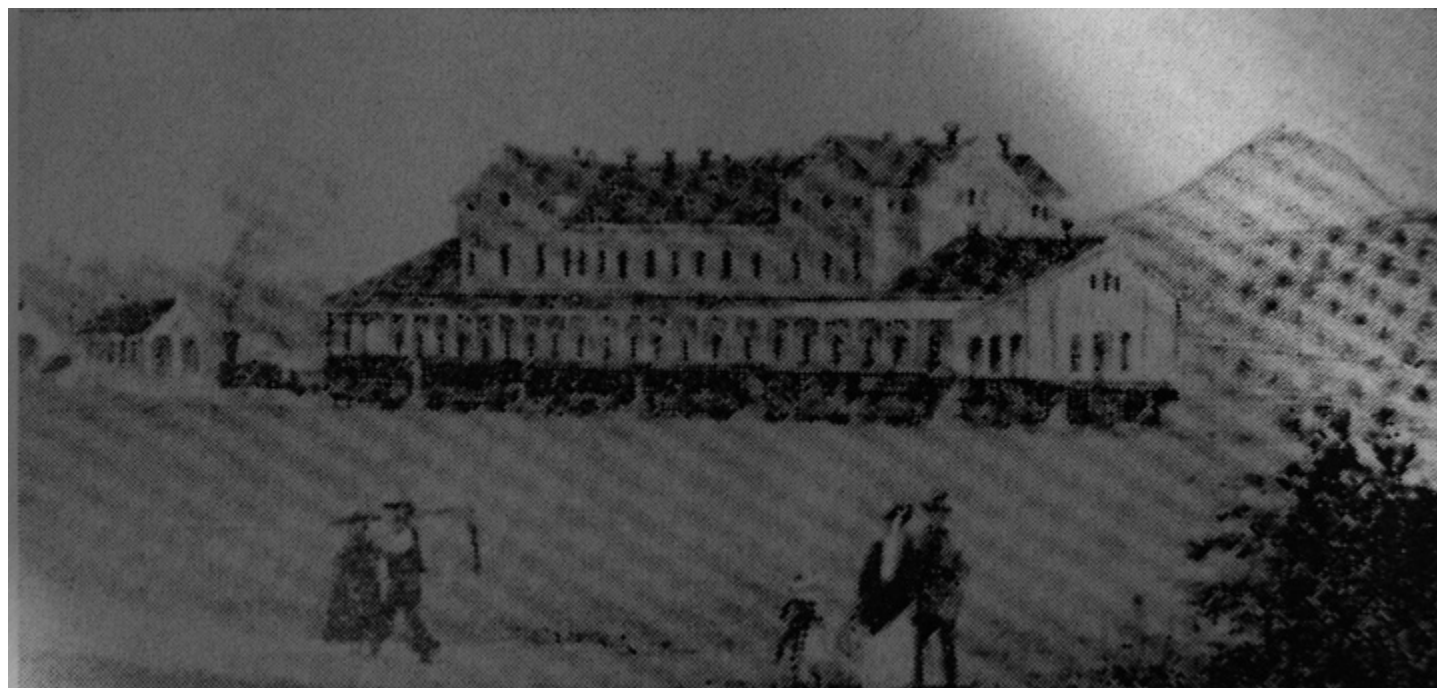
Bezesporu největším impulsem pro rozvoj uhelné těžby a tím i pro přeměnu krajiny pod Krušnými horami v průmyslovou oblast bylo vybudování železniční sítě. V roce 1858 byly spojeny železnicí Teplice s Ústím n. L. Rozšiřováním Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) a výstavbou dalších železnic byl propojen v 70. letech uhelný revír a umožněna doprava uhlí, nejdůležitějšího zdroje energie, k průmyslovým odběratelům. Jeden z těch, kteří stáli u vzniku ÚTD, byl teplický advokát Franz Stradal. V historii Teplic 19. století se s jeho jménem setkáváme často - byl radikální řečník schůzí roku 1848, městský radní, člen různých spolků a správních rad, typický představitel gründerké buržoasie, který se vrhal stále do nového podnikání. Z vedení ÚTD byl záhy vytlačen a tak zakládá konkurenční Duchcovsko-podmokelskou dráhu, vybudovanou v letech 1868 až 1871. Nádraží Lesní brána bylo úmyslně postaveno nedaleko teplického, aby mu odčerpávalo zásilky nákladní dopravy. Na rozdíl od ÚTD byl tento podnik nepřilíživě úspěšný, železnice se stále potýkala s finančními problémy a nepomohla ani státní podpora, o kterou Duchcovsko-podmokelská železnice v roce 1875 zažádala. ÚTD se pokusila její síť koupit, ale narazila na odpor vlády, která později Duchcovsko-podmokelskou dráhu zestátnila.

Roku 1875 měla ÚTD 63 km kolejí a 74 vleček, spojující její zastávky s uhelnými doly a průmyslovými podniky. V síti rakousko-uherských drah patřila k nejvýnosnějším. Za rok 1876 kupříkladu přepravila 829 927 osob, ale hlavní zdroj příjmů byl v nákladní dopravě, především v přepravě uhlí

- zisk na 1 míli (asi 7,6 km) za jeden měsíc byl 8000 zlatých, což bylo o 3000 více, než činil průměr všech rakouských a uherských drah. Ústecko-teplická dráha umožňovala spojení s Prahou, Vídní, Drážďany, Karlovými Vary a samozřejmě se všemi místy, do nichž vedly přípoje z nádraží v uhelném revíru. Do Chomutova se cestující dostal z Teplic za časově stejnou dobu jako dnes, spojení do Ústí n. L. bylo o 15 minut delší a do Prahy trvala cesta téměř 5 hodin.

Budova nádraží, postavená v místech, kde kdysi stávaly cihelny, je dílem arch. Turby, ten se později podílel i na plánech teplického divadla. Zde bylo umístěno také ředitelství ÚTD. Přítomnost této instituce byla pro město výhodná, dávky, které platila obci, tvořily značnou část příjmů města. Mnoho úředníků ředitelství i techniků a správních zaměstnanců dráhy bylo českého původu a mělo vliv i na aktivizaci české menšiny v Teplicích.

Poměrně dobré postavení zaměstnanců dráhy v letech 50. a 60. se zhoršovalo v dalších desetiletích, když výstavba železnice byla v podstatě dokončena a bylo také dost vyškoleného personálu. Sociální požadavky, prosazované na ÚTD po roce 1900 formou pasivní rezistence, přinášely částečné zlepšení pracovních podmínek, ale nikdy nebyly splněny tak, aby přinesly zlepšení poměrů nejpotřebnějším. V držení soukromé společnosti zůstala ÚTD až do roku 1923, kdy přešla do vlastnictví čs. Státu.



NÁDRAŽNÍ BUDOVA V TEPLICÍCH KOLEM ROKU 1860. REPRODUKCE J. KAŠPAR