

Před 140 lety dokončili Ústecko - teplickou dráhu

Po zavedení železnice se lázeňským Teplicím otevřely nevídané perspektivy

Budování železnice na severozápadě Čech úzce souvisí s dějinami severočeského uhlí. A právě nejtypičtější uhelnou trasou u nás se stala Ústecko - teplická dráha.

Když vznikla železnice z Prahy přes Ústí nad Labem do Podmokel (dnes Děčín), začala se stále aktuálněji vynořovat myšlenka návaznosti na tuto trať z celého kraje pod Krušnými horami. Přeprava uhlí z Teplic do Ústí nad Labem se tehdy uskutečňovala koňskými povozy. Se stále se zvyšující těžbou hnědého uhlí bylo však naprosto jasné, že uhlí se do Ústí nad Labem musí vozit po železnici.

A tak po letech různých tahanic a bojů byla v roce 1856 koncesována společnost Ústecko - teplické dráhy, která požádala rakouskou státní správu o stavbu železnice z Ústí nad Labem do Teplic, aby tak navázala na Severní státní dráhu. Po vojenské revizi trasy a po vydaném povolení ke stavbě se hned práce rozeběhly naplno. Příjímácké nádražní budovy byly postaveny v Teplicích, Bohosudově, Chabařovicích, Trmicích a v Ústí nad Labem, zastávky potom v Probošově a v Tuchomyšli.

V roce 1858, tedy právě před 140 lety, byla trať dokončena, takže po ní mohly vyjet první vlaky. Zavedením železnice do Teplic se pro lázeňské město otevřely nové, dříve nevídané perspektivy. Teplice také získaly spojení s důležitými metropolemi jako s Drážďanami, Lipskem, Berlínem, Hamburkem, Prahou, Vídní a Budapeští.

Teplické nádraží stálo původně osaměle v místech, kde se dříve nacházely cihelny. V dalších desetiletích se situace

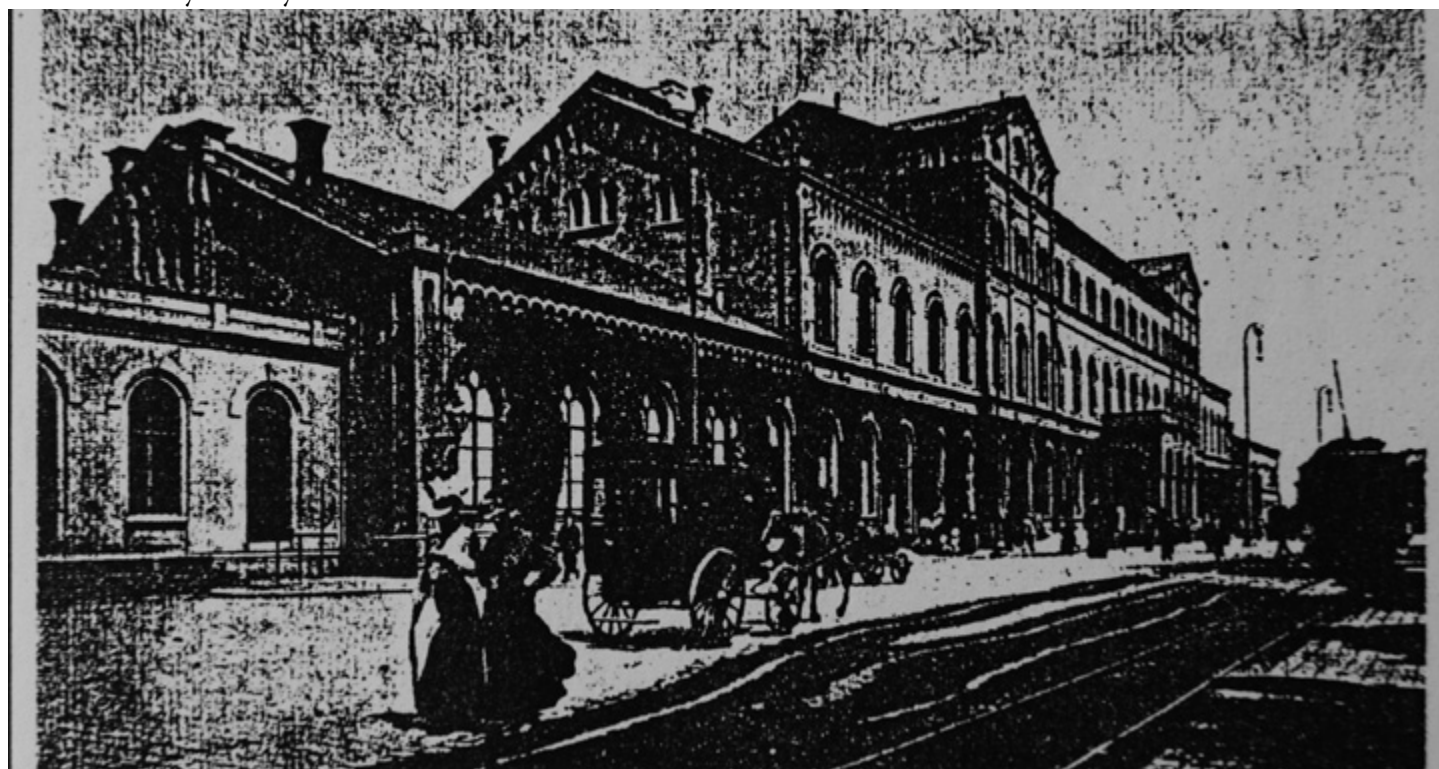
ale podstatně změnila. Původní nádraží vypadalo poněkud jinak a dnešní vzhled je výsledkem přestavby v roce 1871. Není bez zajímavosti, že teplické nádraží bylo poté považováno jak architektonicky, tak i vybavením vnitřních prostor za nejkrásnější v Rakousku i v Německu. Budova je dílem architekta Turby, který se později podílel také na plánech teplického divadla.

V rozsáhlé budově nádraží sídlilo ředitelství společnosti Ústecko - teplické dráhy. Přítomnost této instituce byla pro město výhodná, neboť dávky, které platila obci, vytvořily značnou část příjmů města. Mnoho úředníků ředitelství, ale také techniků a správních zaměstnanců dráhy bylo českého původu, což mělo vliv na aktivizaci české menšiny v Teplicích. V držení soukromé společnosti zůstala tato dráha až do roku 1923, kdy přešla do vlastnictví československého státu.

Mezi Teplicemi a Drážďanami jezdily roku 1862 zvláštní vlaky, od roku 1903 byl zaveden v lázeňské sezóně přímý lázeňský rychlík s jídelním vozem do Berlína.

Mezi Teplicemi a Ústím nad Labem jezdilo na přelomu 19. a 20. století denně 13 spojů, které překonávaly vzdálenost 19 km v průměru za 35 minut. Po přeložce tratě v sedmdesátých letech 20. století z důvodu těžební činnosti je trasa o celé 2 km kratší, takže měří 17 km. Tuto vzdálenost dnes ujedou osobní vlaky v průměru za 23 minut.

Pavel Kovář



Budova teplického hlavního nádraží v prvním desetiletí 20. století. Před nádražím již jezdí elektrické tramvaje.

Reprofoto: Pavel Kovář