

**Teplické
proměny**

ŽELEZNICE V TEPLICÍCH

Budování železnice na severozápadě Čech úzce souvisí s dějinami severočeského uhlí. A právě nejtýpější uhelnou trasou se u nás stala Ústecko-teplická dráha. Po vzniku železnice z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan se začala stále aktuálnější vynořovat myšlenka návaznosti na tuto trať z celého kraje pod Krušnými horami. Přeprava uhlí z Teplíc do Ústí se tehdy uskutečňovala koňskými povozy. Se stále se zvyšující těžbou však bylo naprosto jasné, že se uhlí musí vozit po železnici. Navíc se zde jevila rovněž aktuálně přeprava lázeňských hostů do Teplíc.

A tak po letech různých tanců a bojů byla v roce 1856 koncesována společnost Ústecko-teplická dráha, která požádala rakouskou státní správu o stavbu železnice z Ústí nad Labem do Teplíc, aby tak



Nádraží Ústecko-teplické dráhy kolem roku 1905.

navázala na Severní státní dráhu. Po vojenské revizi trasy a po vydání povolení ke stavbě se hned veškeré práce rozběhly naplno. Příjímací nádražní budovy byly postaveny v Teplících, Bohosudově, Chabařovicích, Trmčicích a Ústí nad

Labem, zastávky vznikly v Proboštvě a Tuchomyšli.

První vlaky vyjely po nové trati roku 1858. Zavedením železnice do Teplíc se tak pro nejstarší lázeňské město v Čechách otevřely nevídané perspektivy. Teplíce totiž získaly nejen spojení s Ústím nad Labem, ale rovněž s dalšími důležitými metropolemi, jako Drážďanami, Lipskem, Hamburkem, Prahou, Vídní a Budapeští. Postupně prodlužované traťové úseky jihozápadním směrem na Duchcov, Most, Chomutov, Karlovy Vary a Cheb tak napomohly spojení i do dalších míst.

Teplické nádraží stálo původně velice osamělé v místech, kde se dříve nacházely cihelny. V dalších desetiletích se ale situace podstatně změnila. Původní nádraží vypadalo také 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 prostor za nejlepší v tehdejší Rakousku i Německu. Budova je dílem architekta Turby, který se podílel také na plánech starého teplického divadla. V rozlehlé budově nádraží sídlilo ředitelství společnosti Ústecko-teplické dráhy. Přítomnost této instituce byla pro město výhodná, neboť dávky, které platila obci, tvořily značnou část příjmů města. V držení soukromé společnosti zůstala tato dráha až do roku 1923, kdy přešla do vlastnictví československého státu.

Teplícemi dnes denně projíždí 21 párů osobních vlaků, jeden pár spěšných vlaků, 7 až 8 párů rychlíků a jeden pár expresních vlaků. Příjímým spoje-



Pohled z kolejíště hlavního nádraží směrem k nástupišti a odbavovací budově. Na první koleji stojí ještě starý typ parního vlaku připravený k mimořádné jízdě v roce 1987.

ním se kromě základní tratě dostanete z Teplíc do Lovosic, Kolína, Děčína, Prahy, Liberce, Brna, Košic, Karlových Va-

rů a Chebu. Za pomoci přestupů se pak dá cestovat prakticky do celé Evropy.

PAVEL KOVÁŘ



Kresba zachycující nádraží Ústecko-teplické dráhy ve druhé polovině 19. století, které se tehdy ještě nacházelo mimo zástavbu Teplíc.



Pohled na otlučenou a na první pohled ne právě vábně vyhlížející budovu hlavního nádraží v roce 1973.