

Teplické proměny

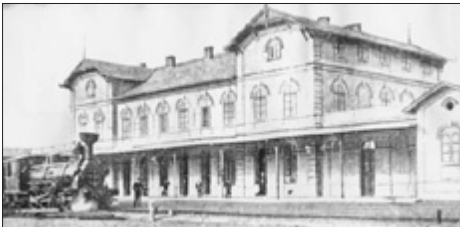
Nádražní budovy v Teplicích

Hustota železniční sítě a tedy i několika nádraží se mohou pochubit také Teplice, neboť touto oblastí je vedeno hned několik železničních tratí. Nejstarší a zároveň nejdůležitější z nich - tzv. Ústecko-teplická dráha, která zahájila svůj provoz v roce 1858, má pak na území města hlavní nádraží a když byla později napojena ještě trať směrem na Duchcov a Chomutov, vzniklo ještě nádraží v Řetenicích.

Teplické hlavní nádraží bylo situováno do míst, kde se dříve nacházely cihelny. Zprvu stálo dost osaměle za městem a teprve pozdější domovní výstavba je přiblížila více k městu. Původní vzhled budovy vypadal poněkud odlišně od dnešního, který je dílem přestavby z roku 1871. Nádraží s kompletním vy-

bavením služeb, na jehož realizaci se podílel architekt Turba, patřilo ve své době k největším a nejmodernějším zařízením v celé Evropě.

Hlavní nádraží významného lázeňského města, kudy je dnes vedeno množství vlakových spojů, by se mělo konečně v dohledné době dočkat po dlouhé době modernizace v podobě vybudování ostrovního nástupiště s podchodem a výtahy pro vozíčkáře do odbavovací haly. Zahájení samotné stavby by mělo nastat v květnu 2004, dokončení pak roku 2005. Během dalších let se počítá též s úpravou zabezpečovacích zařízení a snad dojde i na opravu samotné nádražní budovy, která v současné době nepůsobí příliš důstojně, jak by se na historickou stavbu chráněnou Ná-



Fotografie nádraží Teplice - zámecká zahrada byla zhotovena nedlouho po otevření trati z Řetenic do Lovosic v prosinci 1897, kdy tudy začaly projíždět i první vlaky.

rodním památkovým ústavem v Praze slouželo.

V roce 1866 započala stavba 10,1 km dlouhé železniční trati Teplice - Duchcov, která navazovala na stávající Ústecko-teplickou dráhu. Její otevření nastalo již roku 1867. A právě tehdy byla také veřejnému provozu odevzdána stanice Řetenice, která se nacházela pouhé 2 km západním směrem od hlavního nádraží. Původní nádražní budova se ovšem nacházela v poněkud jiné podobě než dnes. Na přelomu 19. a 20. století už nestačilo stávající drážní zařízení vzrůstajícímu provozu a proto došlo k jeho značnému rozšíření. Roku 1901 prošla přestavbou a zvýšením rovněž stará přijímací budova, jejíž stavba změnila rozlohu a kolejiště.

Došlo k vybudování celého nového záhlaví a přijímací budova, příliš vysazena do kolejiště, musela ustoupit. Část jí byla proto odbourána a nastavěna na stranu vchodu. Nádraží dostalo také kryté nástupiště a zvýšení postranních částí o jedno patro.

Ještě více stoupla přeprava z Řetenic po výstavbě tratě Řetenice - Lovosice roku 1897. První stanicí na této odbočné trati, vzdálené z řetenického 3 km, se stalo nádraží Teplice, zámecká zahrada. To bylo dáno do provozu v prosinci 1897, kdy tudy rovněž projely první vlaky a kde se počítalo i s přepravou uhlí. Výstavba této trati, vedené hornatou krajinou Českého středohoří, byla technicky a finančně dost náročná a také provoz na ní byl trvale pasivní.

Nádraží Teplice-zámecká zahrada však i přes uvažované zrušení nevýnosné tratě, slouží cestující veřejnosti dodnes.

Ke čtvrtému teplickému nádraží, zprovozněnému však ještě před tím u zámecké zahrady, patřilo nádraží Teplice-Lesní brána. Když se totiž zakladatel Ústecko-teplické dráhy Franz Stradal s touto společností rozešel, založil si konsorcium pro výstavbu další dráhy z Duchcova do Podmokel. A tak již v roce 1871 na této uhelné trati jezdily i první vlaky. Dráha se pak významně podílela na velkém vzestupu hnědohlehného revíru jak vývozem uhlí, tak i těžářskou činností. Velké zadlužení společnosti však vedlo od roku 1884 k tomu, že přešla pod



Nádraží Teplice - Lesní brána slouží železniční dopravě již od roku 1871. Snímek nádražní budovy, stojící na tehdejší významné uhelné trase, pochází z posledních let 19. století.

správu státu, který ji nakonec roku 1892 odkoupil. Dnes se jedná o jednu z lokálních tratí, kde nádraží Lesní brána stojí v dosti odlehle části za Teplicemi.

PAVEL KOVÁŘ



Pohled na kolejiště s perónem teplického hlavního nádraží směrem od severu pochází z prvních let 20. století, kdy už Ústecko-teplická dráha sloužila provozu dobrých 45 let.



Snímek z přelomu 19. a 20. století zachytil nádraží v Řetenicích ještě ve své původní podobě před rekonstrukcí.