

Co přinesla Teplicku železnice

Teplický region je nejen bohatý na síť železničních tratí, ale zároveň se chlubí i nejruznějšími pozoruhodnostmi, památkami a jedinečnostmi železniční architektury.

Od roku 1858, kdy došlo ke zprovoznění Ústecko-teplické dráhy, začala v Teplicích sloužit nádražní budova, ve které sídlilo zároveň i ředitelství této železnice. Dnešní vzhled budovy je výsledkem přestavby z roku 1871. Hlavní nádraží v Teplicích bylo tehdy považováno jak architektonicky, tak vnitřním vybavením za nejkrásnější nejen v Čechách, ale v celém Rakousko-Uhersku i Německu. Budova je dílem architekta Turby, který se později podílel též na plánech prvního teplického městského divadla. Teplické hlavní nádraží, jehož budova je chráněna památkovým úřadem, prochází v současné době rozsáhlou rekonstrukcí.

Jak na vodu

V souvislosti s železnicí se stavěla řada mostů, viaduktů a tunelů, z nichž mnohé se staly ukázkou odvážné technické architektury. Mezi takové stavby patřily rovněž akvadukty. Jeden z nich, technickou stavební památku na těžbu rudy, najdeme v Krupce. Klene se nad železniční trať Děčín - Oldřichov u Duchcova nedaleko zastávky Krupka - město. Tímto jedinečným zachovalým akvaduktem se v devatenáctém století přiváděla voda pro zařízení k zpracování rud.

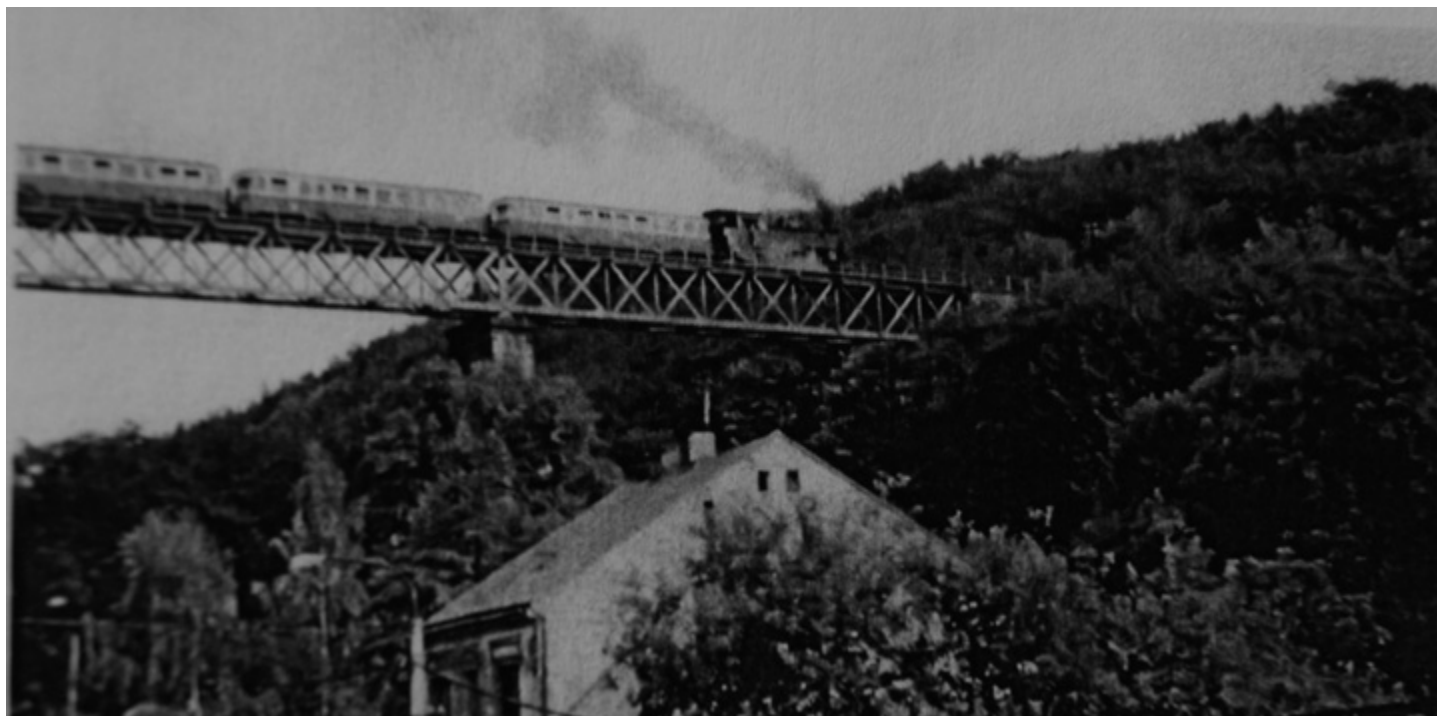
Vzhůru do kopců

Mezi romantické tratě s největším stoupáním ze všech evropských železnic a zároveň nejstarší tratě regionu se řadí železnice spojující Most s rekreační horskou Moldavou. S její stavbou začala soukromá společnost již v roce 1883 a vlastně tak prodloužila železnici Praha - Most - Hrob. Později byla odkoupena státem a zahrnuta do sítě státních drah.

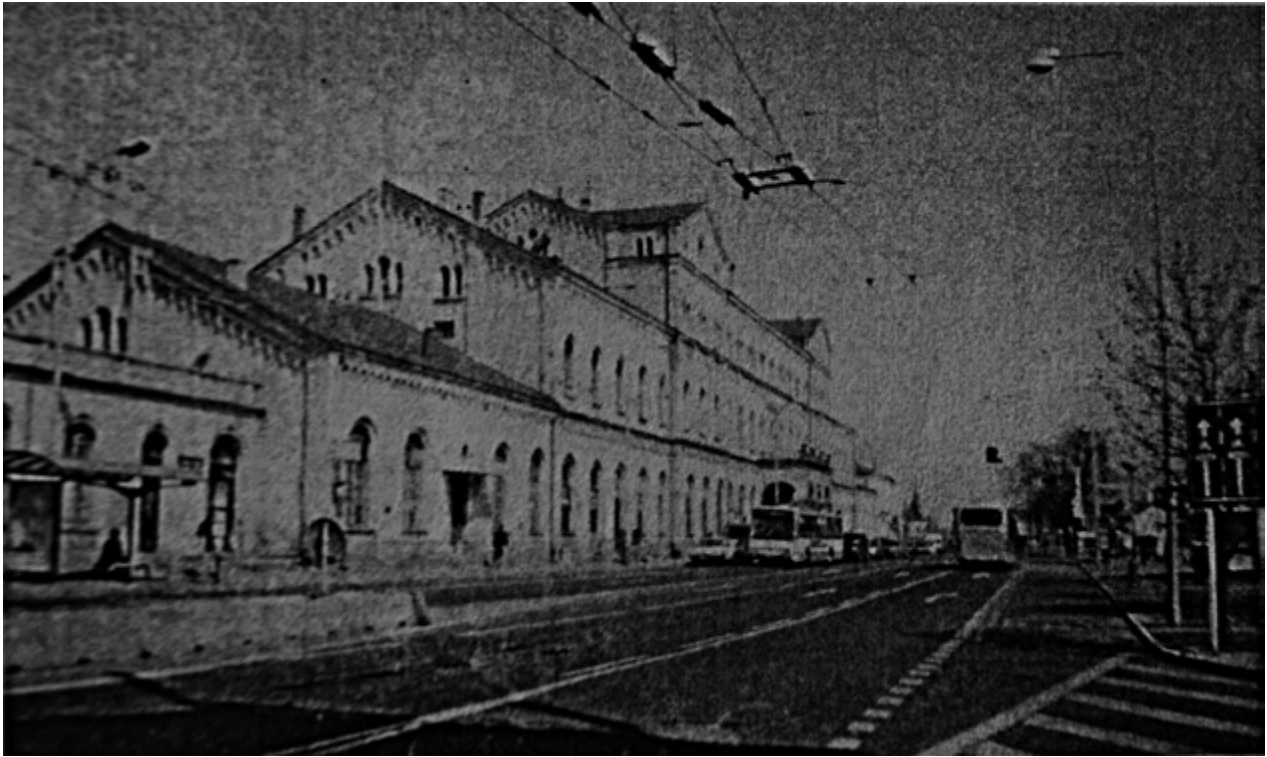
Na přelomu 19. a 20. století jezdilo po této trati 24 vlaků denně. Dnes zde frekvence již podstatně poklesla. Motorové vlaky s výletníky však stále projíždějí jehličnatými a listnatými lesy s čarokrásným pohledem na mikulovské údolí i na další podhorské oblasti. Trať prostupuje pomocí tunelů dvě mohutné skály a stále stoupá. V Mikulově už jede vlak ve výšce 720 metrů nad mořem, v Novém Městě 775 metrů a v cíli čtyřicetikilometrové trasy na Moldavě dokonce ve výšce 785 metrů nad mořem. Technickými památkami neobvyklé důležitosti jsou železniční viadukty v Mikulově, Hrobu a v Křížanově.

Napříč Středohořím

První podnět ke stavbě železnice z Řetenic do Lovosic byl dán roku 1894. Aby se vedení Ústecko-teplické dráhy zbavilo hrozící konkurence, pustilo se v letech 1896 až 1897 raději samo do budování tzv. „Severočeské transversálky“, jejíž první etapu tvořila trať z Řetenic do Lovosic. Výstavba této tratě, po níž koncem roku 1897 vyjely první vlaky, byla technicky i finančně značně náročná, neboť vedla přes členitý terén Českého středohoří. Železnice překonávala značná stoupání a v úseku mezi Úpořinami a Hradištěm vedla v oblouku poměrně dlouhým tunelem, čímž obohatila železniční architekturu i v této oblasti. Přestože provoz na trati zůstal ztrátový, jako výletní lokálka se uplatnila skvěle. Při historických jízdách se na této trati těší oblibě vlaky tažené parními lokomotivami.



Viadukty na horské silnici Most - Moldava jsou technickými památkami



Teplické nádraží bývalo vyhlášené svou krásou.