

Ústecké  
proměny

## ŽELEZNICE V ÚSTÍ NAD LABEM



Současná budova hlavního nádraží, která byla postavena až po druhé světové válce, už sice nemá hodnotu původního nádraží, avšak půlkruhový typ oken zůstal v jisté podobě zachován.

Cestování mezi Ústím nad Labem a Prahou, právě tak jako mezi dalšími městy a místy u nás, ale i v zahraničí, bývalo v dávných dobách značně zdoluhavé, ale také někdy i dost dobrodružné. Na nijak nebezpečných a neudržovaných cestách koňské povozy a kočáry drkotaly jen pomalu a se značnými obtížemi. Často přitom cestující uvidli na rozmáčeném terénu nebo ve vodě, v zimě pak zase pro množství sněhu byla jízda téměř ne-

možná. Ke zlepšení cestování dochází teprve až koncem 18. století a zejména pak v 19. století, díky zřízení silnic, které svým dílem přispěly k příznivějšímu cestování.

Mnohem pohodlnější a nesrovnatelně rychlejší, než v drkotajících dostavnících a kočárech, byla doprava po železnici. Když roku 1845 dorazil první vlak do Prahy, bylo už jen otázkou času, kdy se železnice rozšíří rovněž na severozápad až na Ústecko. Když přijel

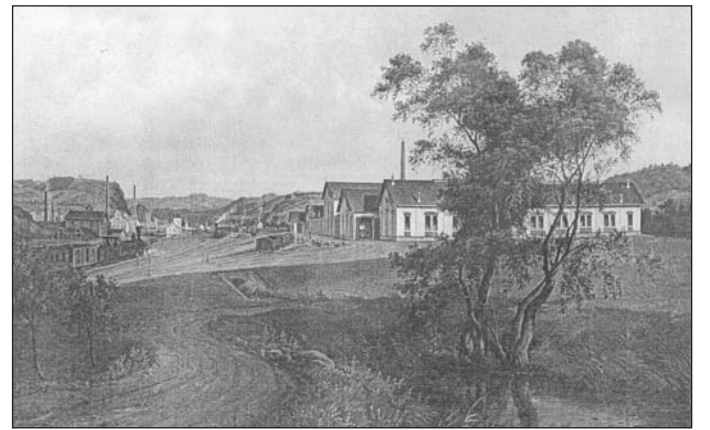
vlak poprvé do stanice, byl bouřlivě uvítán.

K Ústí nad Labem se první železnice začala blížit od Prahy koncem čtyřicátých let 19. století. Jednalo se o tzv. Severní dráhu, kde na úseku Praha-Lovosice probíhaly zkušební jízdy už od května 1850. Slavnostní provoz do Lovosic byl zahájen 1. června roku 1850 a ještě téhož roku došlo k prodloužení trati do Ústí nad Labem. Železnice v následujícím období pokračovala směrem do Podmokel (dnes součást Děčína) a odtud až do

Drážďan, takže již 6. dubna 1851 i tudy začaly jezdit vlaky. Ústí nad Labem se tak stalo jedním z prvních měst na severozápadě Čech s železniční dopravou, navíc napojenou na jednu z nejdůležitějších evropských tratí - Vídeň - Praha-Drážďany - Berlín.

Pro dopravu severočeského uhlí se pak stala z obchodního hlediska velmi významnou druhá železniční trať, která dostala název Ústecko-teplická dráha. O ní blíže ve druhé části Teplických proměn.

PAVEL KOVÁŘ



Kresba E. G. Doerella zachycuje nádraží Ústecko-teplické dráhy, jak vyhlíželo ještě v sedmdesátých letech 19. století.



Vpravo stará budova hlavního nádraží v Ústí n. L. zachycená kolem roku 1910 se dnešních dnů nedočkala, neboť byla bombardována a vážně poškozena při náletu koncem války v roce 1945



Původní budova hlavního nádraží na přelomu 19. a 20. století.

Teplické  
proměny

## ŽELEZNICE V TEPLICÍCH

Budování železnice na severozápadě Čech úzce souvisí s dějinami severočeského uhlí. A právě nejtýpicetější uhelnou trasou se u nás stala Ústecko-teplická dráha. Po vzniku železnice z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan se začala stále aktuálněji 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 tahaň a bojů byla v roce 1856 koncesována společnost Ústecko-teplické dráhy, 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. Příjímání nádražní budovy byly postaveny v Teplících, Bohosudově, Chabařovicích, Trmicích a Ústí nad

Labem, zastávky vznikly v Proboštvě a Tuchomyšlí.

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. Přímým spoje-

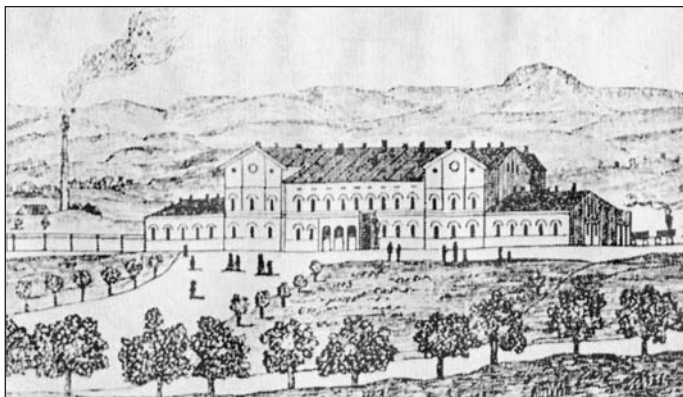


Pohled z kolejiště hlavního nádraží směrem k nástupišti a odbavovací budově. Na první koleji stojí ještě starý typ parního vlaku připravený k mimořádné jízdě v roce 1987.

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.

[www.tp-a.cz](http://www.tp-a.cz)

DENNĚ NOVÉ ZPRÁVY A AKTUALITY Z TEPLICKA



ZÁKAZNICKÉ  
TELEFONICKÉ  
CENTRUM  
840 111 111  
[www.scvk.cz](http://www.scvk.cz)

[www.tp-a.cz](http://www.tp-a.cz)

DENNĚ NOVÉ ZPRÁVY A AKTUALITY Z TEPLICKA