

Ústecké
proměny

Nádražní budovy v Ústí nad Labem



Nádraží na Střekově začalo sloužit roku 1873, kdy byla zprovozněna tzv. Severozápadní dráha. Náš snímek z období první světové války, konkrétně pořízený 16. května 1916, zachytil právě rukující rekruty.

Když roku 1850 došlo k prodloužení železnice od Lovosic do Ústí nad Labem, zařadila se tak severočeská metropole mezi první česká města s železniční dopravou u nás. Navíc se pak jednalo o napojení na jednu z nejdůležitějších evropských tratí Vídeň - Praha - Berlín. A právě tehdy začalo také sloužit první ústecké, dnes hlavní nádraží.

Původní hlavní nádraží mělo dříve zcela jiný vzhled, než jaký známe ze současnosti. Jednalo se totiž o mnohem vznosnější budovu, která symbolizovala důležitost dráhy pro Ústí nad Labem. Nad vysokými obloukovými okny v prvním poschodí směrem do města dominovala také charakteristická výzdoba, kterou tvořily plastické drážní znaky - kola a křídla. Tato charakteristická budova však byla vážně poškozena při americkém náletu koncem druhé světové války v roce 1945.

Proto došlo po válce k její demolici a přestavbě na poněkud prostší stavbu, jakou známe už dnes.

V srpnu 2002 pak při rozsáhlých povodních, jaké u nás nemá období, došlo k zaplavení hlavního nádraží více než stoletou vodou z Labe, která zde způsobila značné materiální škody.

Prodloužením železnice z Ústí nad Labem do Podmokel a směrem na Drážďany, začalo v roce 1851 sloužit další ústecké nádraží, dnes známé jako Ústí nad Labem - sever. Vzniklo 3 km od hlavního nádraží v oblasti Krásného Března, kde množství nejrůznějších podniků začalo tratě využívat především pro svoji nákladní dopravu.

Druhou ústeckou tratí se stala Ústecko-teplická dráha, otevřená roku 1858, která vedla středem tehdejší hnědouhelné pánve. Byla postavena jako čistě účelová - tzv. uhelná dráha, jejímž poslá-

ním, vedle cestování lázeňských hostů do Teplic, se stala přeprava uhlí z jednotlivých dolů. Aby mohla být propojena s lodní dopravou po Labi, byla dána do provozu též 315 metrů dlouhá vlečka k Labi, která spojovala dnešní stanici Ústí nad Labem - západ s labským překladištěm. Nádraží Ústí nad Labem - západ tak získalo mimořádnou důležitost pro dopravu uhlí, ale též i pro dopravu dalších významných průmyslových podniků, zejména z blízké chemické továrny. Kromě toho je dnes toto nádraží i významnou uzlovou stanicí pro vlaky směrem na Lysou nad Labem, na Prahu a také do Úpořin i Bíliny.

Poslední železniční tratí, která bezprostředně zasáhla do charakteru v oblasti Ústí nad Labem,

byla tzv. Severozápadní dráha Lysá nad Labem - Děčín, s jejímž provozem se započalo v roce 1873. Vedla sice po pravém labském břehu a tudíž se města bezprostředně nedotýkala, ale právě její napojení na již existující železniční soustavu v Ústí nad Labem mělo dalekosáhlý význam. Za tímto účelem byl totiž mezi Střekovem a Ústím nad Labem postaven dvoupatrový, 300 metrů dlouhý, železniční most, který sloužil jak vlakům, tak i chodcům. Díky nádraží na Střekově tak Ústí nad Labem získalo další železniční uzel, odkud se dalo cestovat a provozovat nákladní dopravu na nejrůznější směry také od pravého břehu Labe.

PAVEL KOVÁŘ



Nádraží Ústí nad Labem-západ na našem současném snímku slouží jak cestující veřejnosti, tak také rozsáhlé nákladní dopravě už od zahájení provozu Ústecko-teplické dráhy v roce 1858.



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. Charakteristická byla její výzdoba průčelí, kterou tvořily plastické drážní znaky - kola a křídla. Na tehdejších snímků spatříme, že koňským povozům už také začínají zvolna konkurovat osobní automobily.



Druhým zprovozněným ústeckým nádražím se stalo Ústí nad Labem-sever, v oblasti Krásného Března. Je vzdáleno 3 km od hlavního nádraží směrem na Děčín a Drážďany. Vzhled nádražní budovy se do dnešních časů prakticky nezměnil, jak je patrné ze současného záběru.

Teplické
proměny

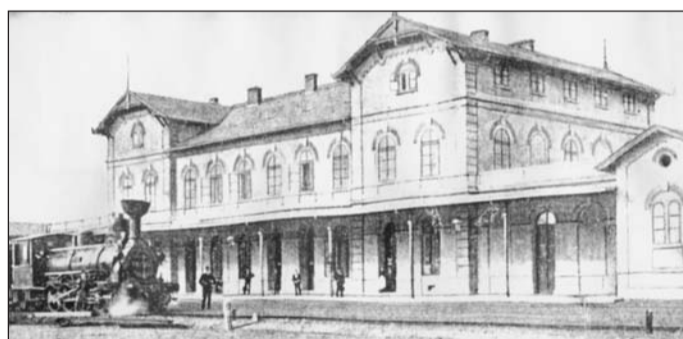
Nádražní budovy v Teplicích

Hustou železniční sítí a tedy i několika nádražními se mohou pochlubit 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 tratí 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 nejvelkolepějším 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 vozíkáře 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 Řetic do Lovosic v prosinci 1897, kdy tudy začaly projíždět i první vlaky.

rodním památkovým ústavem v Praze sloužilo.

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 Řetic 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.

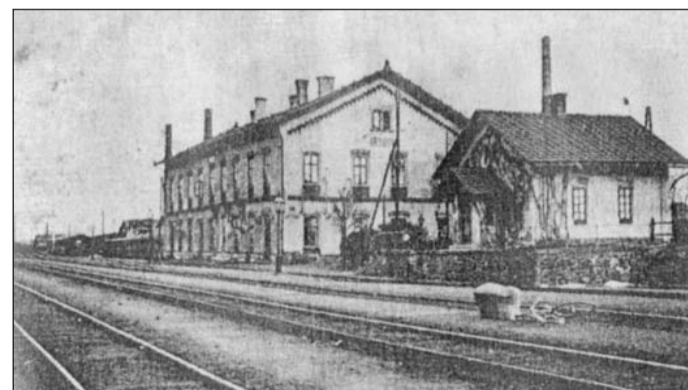
Ke čtvrtému teplickému nádraží, zprovozněnému však ještě před tím u zámecké zahrady, patřilo nádraží Teplice-Lesní brána. Když se totiž zakladatel Ústecko-teplické dráhy Franz Stradal s touto společností rozešel, založil si konsorcium pro výstavbu další dráhy z Duchcova do Podmokel. A tak již v roce 1871 na této uhelné trati jedyly i první vlaky. Dráha se pak významně podílela na velkém vzestupu hnědouhelného revíru jak vývozem uhlí, tak i těžařskou 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



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



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.

SD Severočeské doly a.s.
www.sdas.cz

www.tp-a.cz
DENNĚ NOVÉ ZPRÁVY A AKTUALITY Z TEPLICKA

SCVK
ZÁKAZNICKÉ
TELEFONICKÉ
CENTRUM
840 111 111
www.scvk.cz