

# Nádraží Bečov nad Teplou



## Průvodce historií i současností pro milovníky železnice

*„Malé, ale půvabné město na dráze Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Výchozí stanice odbočné trati do Rakovníka přes Žlutice.“*

### Obsah

Úvod – Bečov nad Teplou a jeho železniční odkaz

Historie nádraží

Výtopna (depo) – srdce lokomotivní péče

Hlásky na trati

Hotel Central u nádraží

Pila u nádraží

Restaurace (Stará) Pošta

Tunely v okolí Bečova nad Teplou

Jak to všechno fungovalo – provozní život nádraží

Současnost – nádraží, výpravčí, správci tratě, depo dnes

Současný stav hotelu Central a restaurace Pošta

Závěr – Místo, které stojí za návštěvu

## 1. Úvod – Bečov nad Teplou a jeho železniční odkaz

Bečov nad Teplou (německy *Petschau*) je malebné město v okrese Karlovy Vary v Karlovarském kraji, ležící přibližně deset kilometrů jižně od Karlových Varů v hlubokém údolí řeky Teplé. Historické jádro města bylo roku 1992 vyhlášeno **městskou památkovou zónou** a okolní kulturní krajina v roce 2014 **krajinou památkovou zónou Bečovsko**.

Město je světově proslulé především díky **relikviáři svatého Maura** – románskému zlatnickému mistrovskému dílu uloženému na zdejším hradě a zámku, považovanému po korunovačních klenotech za **druhou nejcennější movitou památku v České republice**.

Do tohoto idylického prostředí koncem 19. století vtrhla železnice – a proměnila Bečov v důležitý železniční uzel na křižovatce dvou tratí. Nádraží, výtopna, točna, hotel, restaurace i okolní tunely se staly součástí každodenního života obyvatel i návštěvníků. Tato kniha vás provede jejich příběhem – od zlatých časů lázeňských expresů až po dnešek.

## 2. Historie nádraží

### Příchod železnice – rok 1898

Železnice přišla do Bečova ve dvou vlnách, obě v témže roce – **1898**. Nejprve dorazila trať od severu:

**20. listopadu 1898** otevřela svůj provoz společnost **Místní dráha Rakovník–Bochov–Bečov** v úseku ze Žlutic do Bečova nad Teplou. Samotnou trať z Rakovníku do Žlutic zprovoznila již **27. června 1897**. Bečov se stal **koncovou stanicí** této trati, a proto zde bylo nutné vybudovat odpovídající zázemí – lokomotivní výtopnu a točnu.

**17. prosince 1898** zahájila provoz druhá trať, tentokrát díky společnosti **Místní dráha Mariánské Lázně–Karlovy Vary**, která propojila Bečov se světoznámými lázeňskými metropolemi – na severu s **Karlovy Vary** a na jihu s **Mariánskými Lázněmi**.

Bečov se tak ocitl přesně v **polovině délky trati Karlovy Vary – Mariánské Lázně** a stal se jejím nejvýznamnějším mezilehlým uzlem.



## Budova nádraží

Výpravní budova bečovského nádraží vznikla podle **typizovaného stavebního vzoru**, typického pro menší stanice tehdejší doby. Přesto jde o patrovou budovu se symetrickým průčelím, která dodnes dominuje přednádražnímu prostoru. Areál byl dokončen kolem roku **1901** a zahrnoval:

výpravní budovu č.p. 331

lokomotivní výtopnu (rotundu) se třemi stáními

točnu

vodní jeřáb

dražní vodárnu

obytnou budovu č.p. 329

oplocení

## Správa v průběhu věků

**Tabulka** Kopírovat tabulku

Období	Správce
1898–1908	Dvě soukromé místní dráhy
1908–1918	Císařsko-královské státní dráhy (kkStB)
1918–1993	Československé státní dráhy (ČSD)
Od 1993	České dráhy (ČD), poté Správa železnic (SŽ)

Po **zestátnění soukromých drah** po roce 1908 v Rakousku-Uhersku převzaly správu stanice kkStB. Po roce 1918 přešla správa na nově vzniklé **Československé státní dráhy**. Za **první republiky** zažívalo nádraží svůj zlatý věk – tudy projížděly **lázeňské expresy** do Mariánských Lázní a Karlových Varů, kterými cestovaly tisíce movitých hostů z celé Evropy i zámoří.

## Bečov nad Teplou: Když nádraží bylo centrem světa

Dnešní pohled na opuštěné perony a zamčené čekárny nás často nutí zapomínat, jakou prestiž a servis železnice kdysi nabízela. Typickým příkladem je **nádraží v Bečově nad Teplou**. Tato budova nebyla jen „přestupním uzlem“, ale soběstačným organismem, který hýčkal cestující i personál s precizností rakousko-uherské éry.

Standard, o kterém se nám dnes zdá

Představte si nádraží, kde je **vyhřívána čekárna otevřená 24 hodin denně**. To nebyl luxus, ale základ. Na peronu čekala na cestující **pitná voda v umyvadle**, k dispozici byla kvalitní restaurace a – pro dnešního cestovatele věc nevídaná – **bezplatné veřejné toalety** pro dámy i pány v bezchybném stavu.

Co se skrývalo za zdmi budovy?

Nádražní budova v Bečově však nabízela mnohem víc než jen servis pro veřejnost. Byla to strategická pevnost železnice:

- **Služební byty:** V patrech budovy pulzoval rodinný život. Bydlel zde nejen přednosta stanice, ale i další klíčoví zaměstnanci. Být „u dráhy“ znamenalo mít prestižní adresu přímo nad pracovištěm.
- **Nocležny pro vlakové čety:** Bečov byl místem, kde končily směny. Strojvedoucí a vlakvedoucí zde měli své zázemí – čisté nocležny, kde nabírali síly před dalším ranním spojem.

- **Poštovní úřad:** Železnice a pošta byly spojené nádoby. V budově se třídily zásilky a noviny, které se sem svážely z celého okolí v poštovních vozech.
- **Dopravní tepna:** Srdcem byla dopravní kancelář s telegrafem, později telefonem, odkud se řídil provoz na tratích do Mariánských Lázní, Karlových Varů i Rakovníka.

## Více než jen cihly a koleje

Bečovské nádraží, doplněné o přilehlé depo (výtopnu), bylo důkazem, že dráha si vážila svých lidí i zákazníků. Bylo to místo, kde technická dokonalost potkávala lidskou péči. Dnes nám tyto historické detaily připomínají, že železnice nebyla jen o přepravě z bodu A do bodu B, ale o kultuře cestování, která dnes znovu hledá svou tvář.

Nádraží v Bečově nad Teplou bylo během druhé světové války strategickým bodem. Jakožto důležitý železniční uzel v Sudetech (tehdy pod správou Říšských drah – *Deutsche Reichsbahn*) zažilo události, které odrážely jak vojenský význam trati, tak tragický závěr války.

Zde jsou nejvýznamnější momenty:

### 1. Strategický význam a vojenské transporty

Trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary sloužila jako důležitá spojnice pro přesuny wehrmachtu. Bečovské nádraží se svou **výtopnou (depem)** zajišťovalo servis lokomotivám, které musely zdolávat náročné horské stoupání.

- V objektu nádraží byla trvale přítomna vojenská stráž.
- Nádraží fungovalo jako překladiště pro suroviny vytěžené v okolí (např. v dolech na Slavkovsku), které byly klíčové pro německý válečný průmysl.

### 2. Hloubkaři a nálety (1945)

Ke konci války, zejména v dubnu 1945, se české dráhy staly terčem spojeneckých stíhačů, tzv. **hloubkařů**.

- Bečovské nádraží a vlaky v jeho okolí byly několikrát napadeny. Cílem byla snaha ochromit zásobování a znemožnit německým vojskům ústup na západ.
- Údolí Teplé s mnoha tunely a zářezy poskytovalo vlakům určitý úkryt, ale stanice samotná byla nebezpečným místem, kde vlaky musely zastavovat, což z nich dělalo snadné cíle.

### 3. Vlaky smrti (Transporty vězňů)

Jednou z nejtemnějších kapitol bečovského nádraží jsou **pochody a transporty smrti** v dubnu 1945. Přes Bečov projížděly vlaky s vězni z koncentračních táborů (zejména z Flossenbürgu a podpoboček Buchenwaldu).

- Tyto transporty často stály na nádraží nebo na vedlejších kolejích dlouhé hodiny.
- Docházelo zde k tragickým scénám, kdy vězni umírali hlady a vyčerpáním přímo ve vagonech. Některé oběti těchto transportů jsou pohřbeny na místním hřbitově v Bečově, kde jim byl později vybudován památník.

## 4. Konec války a odsun

V květnu 1945 se nádraží stalo svědkem chaosu ustupující německé armády a příchodu amerických jednotek, které Bečov osvobodily (město leželo na demarkační čáře).

- Nádraží následně sloužilo jako shromaždiště a odjezdové místo pro **odsun německého obyvatelstva** z Bečova a okolních obcí. Pro mnoho generací bečovských rodin byl právě peron zdejšího nádraží posledním místem, které ze svého domova viděli.

Bečovské nádraží mělo pro Československou lidovou armádu (ČSLA) po roce 1945 značný strategický význam. Nebylo to jen obyčejné venkovské nádraží; díky své poloze a vybavení se stalo klíčovým bodem pro vojenské operace v západních Čechách, a to hned z několika důvodů:

### 1. Výcvikový prostor Prameny (Císařský les)

Krátce po válce vznikl v nedalekém Slavkovském lese (tehdy Císařském lese) rozsáhlý **Vojenský výcvikový prostor Prameny**. Bečov nad Teplou sloužil jako jedna z hlavních „vstupních bran“ do tohoto prostoru.

- **Vojenské transporty:** Na nádraží se vykládala těžká technika, tanky a dělostřelectvo, které sem přijížděly po železnici z vnitrozemí.
- **Logistika:** Bečov disponoval dostatečně dlouhými manipulačními kolejemi a rampami, které umožňovaly efektivní vykládku a nakládku celých vojenských ešalonů.

### 2. Strategický uzel „Slavkovský Semmering“

Armáda si velmi dobře uvědomovala, že trať 149 je v případě konfliktu se Západem zranitelná, ale zároveň nezbytná.

- **Zabezpečení trati:** V rámci vojenských plánů byl Bečov určen jako bod, kde musela být zajištěna nepřetržitá průjezdnost údolím Teplé. Budova nádraží a zejména místní **výtopna (depo)** byly v plánech brány jako záložní kapacity pro opravy lokomotiv v případě poškození hlavních uzlů (jako jsou Karlovy Vary nebo Cheb).
- **Pohotovostní zásoby:** V okolí trati byly udržovány kapacity pro rychlou obnovu mostů a tunelů, které by byly v případě války prioritním cílem náletů.

### 3. Přeprava uranu

V 50. letech probíhala v nedalekém Horním Slavkově masivní těžba uranu. Ačkoliv byla vybudována vlečka přímo do Slavkova, Bečov hrál roli záložního a kontrolního bodu.

- Vlaky s vězni (nuceně nasazenými v uranových dolech) i transporty s vytěženou rudou podléhaly přísnému utajení a dohledu ozbrojených složek, včetně vnitřní stráže a armádních složek spolupracujících s tehdejším ministerstvem národní bezpečnosti.

### 4. Civilní obrana a úkryty

Samotná historická budova nádraží byla zahrnuta do systému **Civilní obrany**.

- Masivní sklepy budovy byly udržovány tak, aby mohly sloužit jako provizorní kryty pro železniční personál, který musel zajistit provoz i během vyhlášení bojové pohotovosti.
- U nádraží byly sklady materiálu pro „traťové čety“, které měly v případě útoku za úkol okamžitě sanovat poškozené koleje v hlubokém údolí.

V dobách nejtěžší studené války (50. a 60. léta) bylo běžné, že na nádraží v Bečově stály vojenské vlaky, které čekaly na křižování s běžnými osobními spoji. Strojvedoucí „Singrovek“ nebo „Hurvínků“ tak běžně vídali na vedlejších kolejích naložené tanky nebo děla přikrytá celtami.



## Kulturní památka

Od **29. března 1995** je celý areál nádraží zapsán jako **kulturní památka** (rejstříkové číslo v ÚSKP: 10158/4-4997). Ochrana se vztahuje na všechny klíčové objekty areálu.

## Rekonstrukce 2025

V roce 2025 byla zahájena **kompletní rekonstrukce výpravní budovy** s cílem vrátit jí **původní podobu z konce 19. století**. Celkové náklady přesahují **90 milionů korun** (financování z evropských dotací, státního rozpočtu a úvěru). Součástí projektu jsou také:

bezbariérový přístup pro cestující

úpravy přednádražního prostoru

nové zázemí pro cyklisty

zachování historické podstaty objektu



### 3. Výtopna (depo) – srdce lokomotivní péče

#### Vznik a účel

Výtopna v Bečově nad Teplou byla vybudována spolu s nádražím v roce 1898. Na rozdíl od velkých uzlových stanic zde nevznikla kruhová rotunda s točnou, ale **obdélníková remíza se třemi stáními**. Tento typ stavby byl typický pro horské a lokální dráhy, kde byl kladen důraz na účelnost a ochranu strojů před drsnými klimatickými podmínkami Slavkovského lesa.

#### Technické vybavení

K výtopně přináležela klíčová technická infrastruktura:

**Točna** – umožňovala otočení celé lokomotivy o 180°, aby mohla vyjet čelem vpřed. Točna se zachovala dodnes, i když její ovládání je fyzicky náročné (dle dobových svědectví si poradí čtyři lidé).

**Vodní jeřáb** – sloužil k doplňování vody do tenderů parních lokomotiv.



**Drážní vodárna** – zásobovala vodní jeřáb i celý areál.

**Uhelné zásoby** – pro zásobování lokomotiv palivem.

Za kolejištěm výtopy vedly ještě **dvě další koleje** mimo vlastní rotundu. Původní kolejiště obsahovalo **tři angličáky** (výhybky anglického typu), z nichž se do pozdější doby dochovaly dva.

### **Provoz a provozní ruch**

Za Rakouska-Uherska a za první republiky panoval v bečovské výtopně čilý provoz. Lokomotivní posádky zde připravovaly stroje na další jízdy, prováděly drobné opravy a údržbu. Tudy projížděly:

**Lázeňské expresy** spojující Mariánské Lázně s Karlovými Vary

**Osobní vlaky** na obou tratích

**Nákladní vlaky** zásobující místní průmysl a pily

**Motorové vozy** – například historický **M230.001** od Tatry Kopřivnice ( 2 motory N.A.G. po 75 koňských silách), který byl přidělen na trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně.

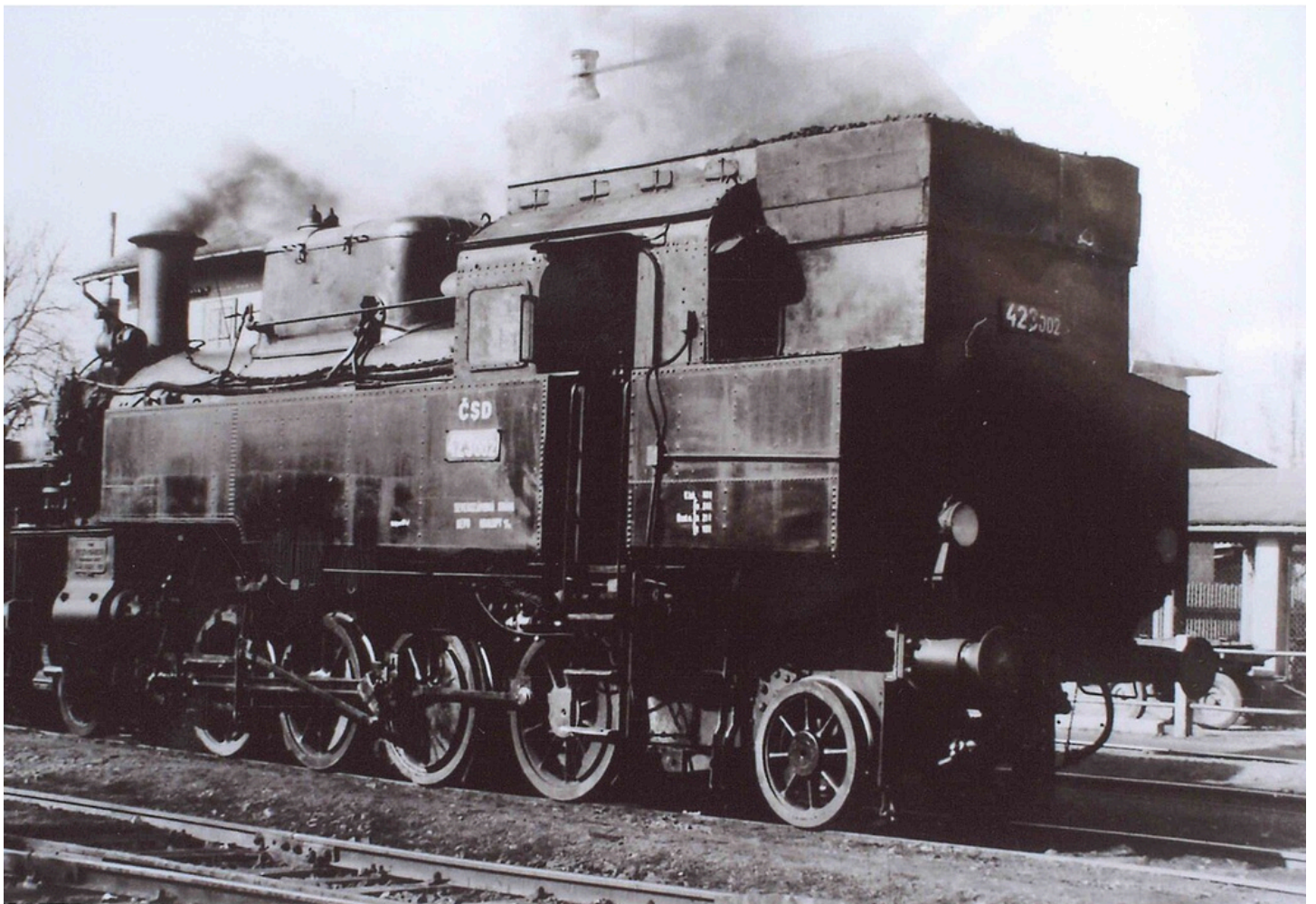
Kdy byly nahrazené parní lokomotivy na trati 149 motorovými vlaky?

Přechod z parní trakce na motorovou na trati **149 (Karlovy Vary – Mariánské Lázně)** nebyl okamžitým skokem, ale postupným procesem, který vrcholil v **60. letech 20. století**. Tato trať, přezdívaná „Slavkovský Semmering“ pro svůj horský charakter a náročné stoupání, byla pro parní lokomotivy velkou výzvou.

Zde je časová osa té nejdůležitější změny:

### 1. První vlašťovky (30. léta)

První motorové vozy se zde objevily už před druhou světovou válkou (např. řady **M 131.1** – rané verze Hurvínků). Sloužily ale spíše jako doplněk pro lehké osobní vlaky v méně vytížených časech. Hlavní tíha dopravy stále ležela na parních lokomotivách řad **423.0 (Velký Bejček)** nebo **433.0**.



Autor: Neznámý



## 2. Hlavní vlna motorizace (přelom 50. a 60. let)

Zásadní zlom přišel s masivní výrobou legendárních „**Hurvínků**“ (řada **M 131.1**). Ty v 50. letech začaly vytlačovat páru z vedlejších tratí po celém Československu.

- **V Bečově a okolí:** Hurvínky postupně převzaly většinu osobní dopravy. Pára zde ale stále zůstávala pro nákladní vlaky a těžší osobní soupravy, protože Hurvínky měly v prudkých stoupáních do Bečova limity.



### 3. Éra Singrovek a definitivní konec páry (60. léta)

Klíčovým rokem pro trať 149 byl nástup „Singrovek“ (řada M 240.0), které se začaly vyrábět v roce **1959** a do plného provozu nabíhaly v první polovině 60. let.

- Tyto vozy byly konstruovány právě pro náročné sklonové poměry horských tratí.
- **Kolem roku 1965** už byla většina osobních vlaků na trati 149 motorizována právě Singrovkami nebo Hurvínky.



#### 4. Úplný konec páry

Pravidelný provoz parních lokomotiv na trati 149 definitivně skončil v **první polovině 70. let**.

- Jako poslední se loučily nákladní vlaky, které parní lokomotivy (často řady **524.1**) tahaly až do doby, než je nahradily diesellové lokomotivy (např. „Hektoři“ řady **T 435.0** nebo později „Kocouři/Bangle“).

#### Zánik provozu

S postupným přechodem na **motorovou trakci** v druhé polovině 20. století přišla výtopna o svůj původní smysl. Parní lokomotivy nahradily motorové vozy a diesellové lokomotivy, které nevyžadovaly tak náročnou péči. Výtopna byla **uzavřena a předána traťovákům** (pracovníkům traťové správy) pro údržbářské účely. Přesné datum ukončení provozu jako aktivního depa není v dostupných pramenech přesně doloženo.

V pozdějších letech se v rotundě využívalo již jen **jedno stání**, ostatní chátrala. Budova se dostala do žalostného stavu – pražce v přilehlých kolejích byly místy zcela shnilé, krov poškozený.



## 4. Hlásky na trati

### Co je hláska?

Hláska (také *strážní domek* nebo *hlásné místo*) je malý objekt podél železniční trati, ze kterého drážní zaměstnanec – **hlásničář** nebo **traťový dělník** – sledoval provoz na přilehlém úseku trati. V případě poruchy, překážky nebo nebezpečí byl povinen **zastavit vlak výstražnými návěstidly** (červeným nebo žlutým praporkem, lampou, nebo zvukovým signálem) a neprodleně podat hlášení nadřízenému.

### Hlásky v okolí Bečova

Trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně i trať Rakovník – Bečov vedly členitým terénem s mnoha mosty, přejezdy a tunely. Proto zde existovala **hustá síť hlásek**. Hlásničáři obývali přidělené drážní domky – malé cihlové či kamenné stavby s malou zahrádkou – a starali se o přidělený úsek trati. Jejich povinností bylo zejména:

#### **Pochůzková kontrola svěřeného úseku** (zpravidla několik kilometrů)

Kontrola stavu kolejnic, pražců, kolejnicových spojek

Hlídání přejezdů a signalizace

Hlášení závad dispečerovi nebo výpravčímu

V zimě: odstraňování sněhu z trati a přejezdů

Hláskové domky byly vždy číslovány a přiděleny konkrétnímu zaměstnanci. Celá rodina hlásničáře zpravidla bydlela přímo v domku, který patřil dráze. Tato profese byla typická svou **izolací** – hlásničář a jeho rodina žili doslova u trati, daleko od vesnic.

V úseku kolem Bečova, kde trať procházela **hlubokým údolím řeky Teplé** s mnoha tunely a mosty, měly hlásky zvláštní důležitost. Při průjezdu tunelem nebylo možné sledovat celou trať z jednoho místa, a proto bylo nutné mít obsazené body před i za tunely.

S modernizací železniční techniky, zavedením automatického zabezpečovacího zařízení a snižováním počtu zaměstnanců ve 2. polovině 20. století **většina hlásek zanikla**. Drážní domky buď chátrají, nebo byly prodány do soukromého vlastnictví.



## 5. Hotel Central u nádraží

Vznik a první majitelé

Téměř současně s nádražím vznikl naproti přes silnici **Hotel Central** – budova, která si zasluhuje zvláštní pozornost. Prvním vlastníkem pozemku byl v roce **1876 Georg Röhm**. Dne **23. května 1892** prodal pozemek **Marii Schmidtové**, jejíž rodina nechala budovu přestavět v **novobarokním duchu se secesními prvky**.

Po dokončení přestavby koupil dům roku **1901** podnikatel **Franz Bachmann**, Němec židovského původu, a zahájil zde provoz **luxusního hotelu s restaurací**. Výhodná poloha přímo naproti nádraží přinesla hotelu od počátku bohaté hosty.

## **Zlatý věk – první republika**

Hotel Central se záhy stal proslulým místem. Využíval výhodné polohy v srdci lázeňského trojúhelníku a díky blízkosti nádraží hostil cestovatele z celé Evropy. Mezi jeho slavné návštěvníky patřili:

**Císař František Josef I.**

**Prezident T. G. Masaryk**

Četné osobnosti kulturního a společenského života

Počet hostů dosáhl svého vrcholu ve **20. letech 20. století**, kdy trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně zažívala největší provozní ruch.

## **Druhá světová válka a poválečný osud**

V roce **1945** byl Franz Bachmann spolu s rodinou **odsunut** v rámci poválečného vysídlení Němců z Československa. Jejich majetek, včetně hotelu, byl **zkonfiskován**. Bezprostředně po válce sloužil hotel k **ubytování vojáků Rudé armády**. Po jejich odchodu byl objekt znárodněn a přeměněn na **ubytovnu pro horníky z okolních uranových dolů**. Ti zde bydleli přibližně do **poloviny 50. let** a za svého pobytu stavbu do značné míry poškodili.



## Chátrání a pokusy o záchranu

Po odchodu horníků budova postupně chátrala. V roce **1978** se skupina dobrovolníků z Bečova a okolí pokusila o svépomocnou záchranu v rámci tehdy populární „**Akce Z**“. Povolení k opravě však nedostali s odůvodněním, že **stát nemá na záchranu prostředky**.

Po sametové revoluci v roce **1991** získala objekt firma **Agro Karlovy Vary** za pouhých **54 791 korun**. V průběhu 90. let a první dekády 21. století budovu vlastnilo několik společností (mj. Teplatour s.r.o.), žádná se však o ni náležitě nestarala – zřejmě šlo jen o **finanční spekulace s nemovitostí**.

Od roku **2003** je hotel zapsán jako **kulturní památka**, ani to však situaci nezlepšilo. V roce **2013** Památkový ústav konstatoval: „*Stropy 1. patra jsou propadlé, chybí okenní a dveřní výplně, narušena je krovová konstrukce, částečně chybí střešní krytina. Celkový stav je havarijní a stále se zhoršuje. Dům je volně přístupný.*“

V roce **2018** byla na tehdejšího majitele vyhlášena **exekuce** a dům šel do série neúspěšných dražeb. V roce 2019 byl již prodáván dokonce jen jako **pozemek**.

## Světlo na konci tunelu – 2020 až současnost

V srpnu **2020** dům konečně získal nového majitele – **Marek Macháček z Karlových Varů** – a na konci roku 2020 začala **postupná rekonstrukce**. V rámci **Dnů evropského dědictví 2024** byl objekt poprvé po dlouhé době zpřístupněn veřejnosti a přišlo se podívat **více než 200 lidí**. Majitel zároveň získal mnoho cenných informací od **pamětníků**, kteří hotel zažili v různých fázích jeho existence.

## 6. Pila u nádraží

### Železnice jako záchrana pro lesní průmysl

Příchod železnice do Bečova v roce 1898 byl pro místní **dřevařský a lesní průmysl** doslova spásou. Rozsáhlé lesy Slavkovského lesa a Doupovských hor skýtaly bohatou surovinu, ale bez vhodné dopravy bylo obtížné dřevo efektivně zpracovávat a odvézt na vzdálenější trhy.

V okolí bečovského nádraží proto záhy vznikla **pila**, která využívala železniční spojení k zásobování i expedici zpracovaného dřeva. Dřevo se přiváželo z okolních lesů koňskými potahy nebo úzkými lesními cestami, zpracovávalo se na místě a hotové řezivo se nakládalo do nákladních vagonů a odváželo do průmyslových center.

### Provoz a napojení na dráhu

Napojení pily na železnici probíhalo prostřednictvím **vlečky** nebo manipulačních kolejí přímo na nádraží. Dřevo a řezivo bylo klasifikovaným **nákladem** přepravovaným v dobytčích nebo plošinových vagoněch. Za první republiky tvořil lesní a dřevařský průmysl jeden z pilířů místní ekonomiky.

### Zánik a dnešní stav

S postupnou proměnou místní ekonomiky ve druhé polovině 20. století a s úbytkem průmyslové výroby v regionu pila jako provozní podnik **zanikla**. Přesné datum jejího uzavření není v dostupných pramenech jednoznačně doloženo. Dnes po ní na místě nezůstaly výraznější stopy.



## 7. Restaurace (Stará) Pošta

### Původ – přepřahací stanice 18. století

Restaurace Stará Pošta má historii sahající hluboko do **18. století**. Budova původně sloužila jako **přepřahací stanice** pro poštovní vozy. Bylo to strategické místo, kde mohly být zajištěny veškeré služby:

výměna a ošetření koní

odpočinek a občerstvení vozků, kurýrů i cestujících

uchování a předání poštovních zásilek

krátkodobé ubytování pro cestující

Poštovní vozy jezdily přes Bečov po staré obchodní stezce spojující Karlovy Vary s Mariánskými Lázněmi. Budova stojí **za mostem přes řeku Teplou, směrem k nádraží**, pár minut od náměstí – tedy na přirozeném vstupu do města od strany nádraží.

### Konec éry poštovních vozů

Doprava pošty poštovními vozy přes Bečov trvala do roku **1895**, kdy ji **nahradila železnice**. Po dobudování trati ztratila přeprahací stanice svůj původní smysl. Objekt byl **prodán** a v jeho prostorách vznikl **hotel s restaurací**. Z bývalých stájí pro koně tak doslova vznikly hotelové pokoje.

## Válka a znárodnění

Po skončení druhé světové války byl objekt **zestátněn** a původní majitelé odsunuti. V dalších desetiletích sloužil různým účelům.

## Současnost

Dnes je v budově opět v provozu restaurace pod názvem **Restaurace Stará Pošta** (adresa: Nádražní 112, Bečov nad Teplou). Provozovatelkou je Jana Dyedeková. Restaurace nabízí:

přibližně **70 míst k sezení** uvnitř

v létě velkou **venkovní terasu**

vlastní **parkoviště** v areálu objektu

## připojení k Wi-Fi

od **1. července 2016** také **ubytování** v renovovaných 2 až 4 lůžkových pokojích s koupelnami

Na objektu v současnosti probíhá **postupná rekonstrukce**. Restaurace se prezentuje jako místo na křižovatce turistických tras v **lázeňském trojúhelníku** (Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Františkovy Lázně) v srdci CHKO Slavkovský les.



## 8. Tunely v okolí Bečova nad Teplou

### Stavba trati – italsíí mistři

Železniční trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně (č. 149) prochází romantickým, ale terénně velmi náročným **údolím řeky Teplé**. Úzké skalnaté údolí vyžadovalo od stavitelů mimořádné technické úsilí. Na výstavbě tratě pracovalo na **700 dělníků italské firmy Emilio Faletti (Paletti)**, kteří razili tunely přímo do žulového masivu. Trať byla dána do provozu v roce **1898** a je na ní celkem **sedm tunelů**.

### Přehled tunelů

**Tabulka** Kopírovat tabulku

Název tunelu	Délka	Umístění
Bečovský tunel	248,2 m	km 33,995–34,243, mezi zastávkou Vodná a stanicí Bečov
Dolnohamerský tunel I	132,38 m	km 27,702–27,834
Dolnohamerský tunel II	40,60 m	km 28,569–28,604
Dolnohamerský tunel III	115,10 m	km 28,720–28,835
Dolnohamerský tunel IV	134,60 m	km 29,484–29,619
Vlkovický tunel	—	trať 149
Doubský tunel	—	trať 149

Kromě toho na trati Rakovník – Bečov (č. 161) procházejí dva tunely:

**Borecký tunel** (km 56,667)

**Žlutický tunel** (km 54,033) – se svými pouhými **25 metry** je **nejkratším jednokolejným tunelem v České republice!**

### Bečovský tunel – podrobněji

Bečovský tunel je pro nás nejdůležitější, leží přímo u stanice. Jeho parametry:

**Délka:** 248,2 m

**Umístění:** mezi zastávkou Vodná a stanicí Bečov nad Teplou

**Nadmořská výška:** 505 m

**Průběh:** celá stavba je vedena v **oblouku**

**Konstrukce:** vyražen v žulovém nadloží pod Kočičím vrchem v **podkovovitém profilu**, po celé délce vyzděn **kamennými bloky**

**Výklenky:** původně 4, po rekonstrukci v roce 2023 celkem 9 (vzdálenost mezi nimi 25 m)

V roce **2023** prošel Bečovský tunel **rozsáhlou rekonstrukcí** provedenou firmou Swietelsky – oba portály byly kompletně sanovány.

## Dolnohamerské tunely

Čtyři Dolnohamerské tunely se nacházejí v úseku **Bečov nad Teplou – Louka u Mariánských Lázní** a byly postaveny v období **1896–1898**. Všechny jsou jednokolejné a v provozu od 17. prosince 1898. V roce **2016** prošla celá trať 149 rekonstrukcí.



## 9. Jak to všechno fungovalo – provozní život nádraží

### Výpravčí – pán stanice

Srdcem každého nádraží byl vždy **výpravčí** (železniční výpravčí, zkratka „vp“). V Bečově to platilo dvojnásob, protože šlo o **uzel dvou tratí**. Výpravčí seděl v **stavědle** a jeho úkolem bylo:

**Řídit provoz vlaků** v obvodu stanice

Dávat souhlas k odjezdu vlaků (*odbavovat vlaky*)

Nastavovat výhybky a signály (v dřívějších dobách ručně, dnes automaticky)

Komunikovat s výpravčími sousedních stanic

Vést **provozní dokumentaci** (knihu jízd, hlášení)

Koordinovat křižování vlaků (na jednokolejné trati musí jeden vlak čekat, než projede druhý)

V dobách největšího provozu (1. republika) zde pracovalo několik výpravčích ve směnách, protože provoz byl celodenní.

## **Strojvedoucí a topiči**

Parní lokomotivy obsluhovaly vždy **dvě osoby: strojvedoucí** (řídil lokomotivu) a **topič** (přikládal uhlí do topeniště a udržoval tlak páry). Po příjezdu do Bečova bylo nutné:

Lokomotiva s tendrem zajela na **točnu**, kde byla ručně otočena

Přejezd k **výtopně** – kontrola stavu stroje, doplnění maziva

Doplnění **vody** pomocí vodního jeřábu

Doplnění **uhlí** z uhelného zásobníku

Krátký odpočinek posádky

Příprava na další jízdu

## **Průvodčí a pokladní**

Na bečovském nádraží pracoval také **pokladní** prodávající jízdenky a **průvodčí** ve vlacích. Za první republiky bylo nádraží čilým místem – přijímal zavazadla, nákladní zásilky, přijímal peníze za přepravu dobytka či zemědělských produktů.

## **Traťoví dělníci**

Mezi nádražím a hláskami pracovala početná skupina **traťových dělníků** (dráteníků, trakařů). Jejich úkolem bylo:

Pravidelná **pochůzka tratě** a kontrola stavu kolejnic

Výměna vadných **pražců**

Utahování **kolejnicových spojů**

Posekání trávy a křoví podél trati

Udržování příkopů a propustků

Zimní **přehazování sněhu** z kolejiště

Traťový mistr řídil skupinu dělníků přidělenou k určitému **traťovému obvodu**.

## **10. Současnost – nádraží, výpravčí, správci tratě, depo dnes**

## Stanice dnes

Bečov nad Teplou je dnes **aktivní železniční stanicí** provozovanou **Správou železnic (SŽ)**. Leží na dvou tratích:

**Trať č. 149** – Karlovy Vary – Mariánské Lázně (km 33,218)

**Trať č. 161** – Rakovník – Bečov nad Teplou (km 87,692)

Stanice je klasifikována jako uzel a její obsazení je: **služebna je obsazena dirigujícím dispečerem**. Stanice spadá pod oblastní ředitelství **Ústí nad Labem**, provozní obvod **Karlovy Vary**.

## Dopravci

**Tabulka** [Kopírovat tabulku](#)

Trať	Dopravce
<b>149 (KV – ML)</b>	<b>GW Train Regio</b> (od 2006, dříve Viamont Regio)
<b>161 (Rakovník – Bečov)</b>	<b>České dráhy (ČD)</b>

GW Train Regio je česká firma se sídlem v Ústí nad Labem, zajišťující provoz několika regionálních tratí.

## Výpravčí dnes

Moderní výpravčí v Bečově pracuje v podmínkách **automatizovaného zabezpečovacího zařízení**. Výhybky a návěstidla ovládá z centrálního pracoviště pomocí **počítačového řídicího systému**. Přesto zůstává klíčovým článkem provozu:

Dohlíží na plynulý provoz na uzlu dvou tratí

Schvaluje odjezdy a příjezdy vlaků

Koordinuje křižování na jednokolejných tratích

Komunikuje s vlakovou četou a s dispečerským centrem

Řeší mimořádné události (zpoždění, technické závady, incidenty)

System **JOP (Jednotné obslužné pracoviště)** je v podstatě „mozkem i očima“ moderního nádraží. Pokud jste někdy viděli fotky z dispečinku, kde výpravčí sedí před několika monitory a v ruce má myš místo těžkých

ocelových pák, dívali jste se právě na JOP.

V Bečově nad Teplou po rekonstrukci v roce 2026 vypadá práce s tímto systémem následovně:

## 1. Jak vypadá obrazovka výpravčího?

Výpravčí před sebou vidí schéma kolejiště. Není to ale geografická mapa, nýbrž **schematický diagram**.

- **Šedé linky:** Koleje, po kterých nic nejede a není pro ně nic nachystáno.
- **Bílé linky:** „Vlaková cesta“ – výpravčí už klikl, kudy vlak pojedě, výhybky se přestavily a zamkly, ale vlak tam ještě nevjel.
- **Červené linky:** Kolej je obsazená vlakem (senzory v kolejích hlásí obsazení).
- **Žluté linky:** Posunová cesta (například když vyjíždí RegioSprinter z depa GWTR na nástupiště).

## 2. Jak se „staví cesta“? (Magie dvou kliknutí)

V éře pák musel výpravčí fyzicky přehodit několik výhybek a pak mechanicky odemknout návěstidlo. V systému JOP je to proces na pár sekund:

1. **Start a Cíl:** Výpravčí klikne na začátek (třeba vjezdové návěstidlo od Karlových Varů) a na konec (třeba 2. kolej u nástupiště).
2. **Logická kontrola:** Počítač (elektronické stavědlo) v milisekundě prověří, zda je cesta volná, zda nejsou jiné cesty v konfliktu a zda jsou všechny výhybky v pořádku.
3. **Provedení:** Pokud je vše OK, výhybky se automaticky přestaví, „zamknou“ (softwarově i mechanicky v kolejišti) a na monitoru se u návěstidla rozsvítí zelené světlo.

## 3. Zabezpečení proti lidské chybě

To je na technické stránce JOP to nejlepší. **Systém vám nedovolí udělat chybu.**

- Pokud by výpravčí chtěl omylem poslat vlak na obsazenou kolej, systém mu to prostě „nepustí“.
- Dokud vlak bezpečně neprojede celou trasu nebo dokud ji výpravčí složitým způsobem nezruší, výhybky pod vlakem se nehnou.

## 4. Specifika Bečova v systému JOP

V Bečově musí výpravčí na monitoru řešit několik specifických věcí:

- **Obsluha odbočky:** Vidí tam bod, kde se trať dělí na Mariánské Lázně a Rakovník. Musí si hlídat, aby vlaky z Rakovníka (které nemají tak moderní zabezpečení po celé délce trati) včas „přihlásil“ do systému.
- **Komunikace s depem GWTR:** Výjezd z depa je v JOP označen jako „výkolejka“ nebo „seřazovací návěstidlo“. Výpravčí na monitoru vidí, že mechanik v depu žádá o výjezd, a kliknutím mu „otevře vrata“ do stanice.
- **Číslo vlaku:** JOP je propojen s celostátním systémem. U každé červené linky na monitoru svítí i číslo vlaku (např. Os 7104). Výpravčí tak přesně ví, který konkrétní stroj mu právě stojí u peronu.

## 5. Deník dopravy

Už žádné ruční vypisování tlustých knih (i když se někde ještě jako záloha drží). Systém JOP si všechno pamatuje:

- Kdy přesně vlak vjel do stanice.
- Kdy se rozsvítila zelená.
- Kdo byl v tu chvíli přihlášen k terminálu.

Pro technicky zaměřeného člověka je fascinující, že pod tímto „jednoduchým“ klikáním běží vrstvy softwaru s extrémní úrovní zabezpečení (tzv. **SIL 4** – Safety Integrity Level), což je nejvyšší možná úroveň bezpečnosti v průmyslu.

### **Správci tratě (Správa železnic)**

Správa železnic (dříve SŽDC) jako vlastník a správce infrastruktury zajišťuje:

**Traťové hospodářství** – údržba a opravy kolejiště, pražců, kolejnic

**Zabezpečovací zařízení** – automatické přejezdové signalizace, návěstidla

**Sdělovací technika** – telefonní a rádiové spojení

**Elektrotechnika** – osvětlení nástupišť a stanice

Traťoví dělníci a mistři dodnes vyjíždějí na pravidelné prohlídky trati, byť jejich počty jsou ve srovnání s dobou první republiky výrazně nižší díky mechanizaci.

### **Depo (výtopna) dnes**

Původní **lokomotivní výtopna** (rotunda) je dnes součástí areálu, který je **kulturní památkou**.

**Oprava pláště:** Výtopna dostala novou střechu a došlo k očištění zdiva, aby se zabránilo další degradaci.

- **Využití pro nostalgii:** Bečovské depo je dnes klíčovým bodem pro **historické jízdy**. Pokud se v regionu pořádá akce s parní lokomotivou, výtopna slouží jako přirozené zázemí.
- **Cíl pro turisty:** Existují plány (částečně už realizované v rámci nového infocentra), že část prostor výtopny nebo jejího okolí bude sloužit jako **expozice železniční historie Slavkovského lesa**.



[www.vonicidomov.cz/kava](http://www.vonicidomov.cz/kava)



[www.vonicidomov.cz/kava](http://www.vonicidomov.cz/kava)

-  Domovský přístav pro "RegioSprintery"
- GW Train Regio provozuje dopravu na trati č. 149 (**Karlovy Vary - Mariánské Lázně**) a Bečov nad Teplou je pro ně strategickým bodem přesně uprostřed trasy.

- **Zázemí pro údržbu:** Depo neslouží jen jako „garáž“, aby na vlaky nepršelo. Provádí se zde běžná provozní údržba, doplňování provozních kapalin a drobné opravy jejich typických oranžovo-zelených jednotek **RegioSprinter**.






- 
- **Logistické centrum:** Díky tomu, že je Bečov odbočnou stanicí směrem na Rakovník, je to pro dopravce ideální místo pro střídání směn strojvedoucích a deponování vozidel přes noc.
- **🔧 Proč je to důležité pro budovu?**
- V železničním světě platí jedno smutné pravidlo: **Opuštěná budova = mrtvá budova.**
- **Záchrana památky:** Tím, že GW Train Regio depo aktivně využívá, dává budově smysl existence. To byl jeden z hlavních argumentů, proč se do rekonstrukce celého areálu nádraží investovalo – budovy mají reálné využití a nebudou po opravě prázdné.
- **Symbióza historie a moderny:** Je to skvělý pohled, když z historické výtopy z roku 1901 s režným zdívkem vyjíždí moderní nízkopodlažní vlak. Ukazuje to, že stará architektura dokáže skvěle sloužit i dnešním potřebám.
- **🏗️ Rekonstrukce pod dohledem**
- V rámci té aktuální velké opravy (kterou jsme zmiňovali) se počítalo i s tím, aby technické zázemí pro GW Train Regio odpovídalo dnešním standardům, ale zároveň nenarušilo ten historický ráz, který si Bečov úzkostlivě hlídá.




- 
- **Zajímavost:** Pokud máte štěstí a jdete kolem depa ve chvíli, kdy jsou otevřená vrata, můžete vidět kontrast mezi starými trámy krovu a moderním diagnostickým vybavením, které mechanici používají.
- Zákulisí soukromých dopravců, jako je **GW Train Regio**, je v prostředí české železnice nesmírně zajímavé téma. Na rozdíl od národního dopravce (ČD) musí soukromníci v těchto lokálních uzlech, jako je právě Bečov, fungovat velmi efektivně a „rodinně“.
- Tady je pohled pod pokličku toho, co obnáší provozování depa a tratě v srdci Slavkovského lesa:
- 🛠️ **Proč právě Bečov jako „srdce“ provozu?**
- Z čistě logistického hlediska je Bečov pro dopravce strategický „zlatý střed“.
- **Dělení směn:** Trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně je poměrně dlouhá a členitá. Bečov leží zhruba v polovině, což je ideální pro střídání strojvedoucích a průvodčích, aniž by vlak musel jet „naprázdno“ do koncových stanic.
- **Operační základna:** Když se na trati cokoli stane (strom přes koleje, porucha), z Bečova je to všude blízko. Mají tu pohotovostní zázemí a náhradní díly, které by jinak museli vozit z daleka.
- 🛠️ **Život v historickém depu: High-tech v režném zdivu**
- Provozovat moderní (nebo modernizované) vlaky v budově z roku 1901 přináší specifické výzvy:
- **Diagnostika v terénu:** Mechanici v Bečově musí zvládnout vše od výměny brzdových špalíků až po složitou elektroniku jednotek **RegioSprinter**. Tyto vlaky jsou sice starší

(původem z Německa), ale pro tuto trať jsou ideální díky své akceleraci a schopnosti zvládat prudká stoupání.

- **Logistika náhradních dílů:** Soukromí dopravci často nakupují díly po celé Evropě. V bečovském depu tak můžete najít komponenty, které putovaly z Německa nebo Rakouska, aby udržely vlaky v pohybu.
- **Zázemí pro personál:** Součástí „zákulisí“ je i to, co cestující nevidí – nocležny pro personál, kde strojvedoucí odpočívají mezi směnami. V Bečově má tohle zázemí díky rekonstrukci konečně standard 21. století.
-  **Výzvy „Bečovského Semmeringu“**
- Z pohledu dopravce je trať 149 jednou z nejnáročnějších v Česku:
- **Opotřebení:** Četné oblouky (zatáčky) znamenají extrémní namáhání kol a kolejnic. Dopravce musí mnohem častěji hlídat tzv. „okolky“ (hrany kol) a mazat je, aby vlaky v zatáčkách „nepískaly“ a neničily trať.
- **Adheze:** V hlubokém údolí Teplé je vlhko a hodně listí. To je pro strojvedoucí noční můra – koleje kloužou jako namydlené. Zákulisí provozu v podzimních měsících je tak neustálý boj s pískováním (sypání písku pod kola pro lepší tření).
-  **Vztah se Správou železnic (SŽ)**
- Tady narážíme na zajímavou dynamiku:
- **Dopravce (GWTR)** vlastní a servisuje vlaky.
- **Vlastník infrastruktury (SŽ)** vlastní koleje a nádražní budovy.
- V Bečově se tito dva aktéři museli při rekonstrukci úzce domluvit. Pro GWTR bylo klíčové, aby během opravy nádraží nebyl omezen přístup k jejich depu, protože bez něj by se jejich provoz na celé trati v podstatě zastavil.
-  **Malá perlička ze zákulisí:**
- Víte, proč jsou RegioSprintery v Bečově tak oblíbené u personálu i fanoušků? Mají totiž extrémně velká okna a otevřený prostor. Pro strojvedoucího je jízda údolím Teplé „za odměnu“, protože výhled z kabiny je v tomto úseku jeden z nejkrásnějších v republice.



- 
-  **RegioSprinter: Technický profil "bečovského dříče"**
- Většina vlaků, které GW Train Regio (GWTR) v Bečově servisuje, jsou jednotky **RegioSprinter** (původně od výrobce Siemens/Duewag). Proč jsou technicky tak zajímavé?
- **Lehká konstrukce:** Jsou postaveny s důrazem na nízkou hmotnost (tzv. "lehká stavba"). To je klíčové pro trať 149, kde jsou mosty a podloží limitovány únosností.
- **Akcelarace:** Mají skvělý poměr výkonu k hmotnosti. Zastávky v údolí Teplé jsou blízko u sebe a trať neustále stoupá nebo klesá – vlak se musí umět rychle "odpíchnout".
- **Modulární podvozky:** Jsou navrženy tak, aby se dobře "skládaly" do ostrých oblouků, kterých je mezi Bečovem a Mariánskými Lázněmi nepočítaně.
- Technické parametry v kostce

<ul style="list-style-type: none"> <li>● Komponenta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Charakteristika</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Pohon</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Diesel-hydraulický (často motory MAN nebo Iveco)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Diagnostika</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Elektronické řídicí jednotky s CAN-bus sběrnici</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Brzdy</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kotoučové, s protismykovou ochranou (klíčové na podzim!)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Adheze</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Automatické pískovače pro sypaní písku pod kola</li> </ul>

- 
-  **Specifické úkony v bečovském depu**
- Co mechanici v té historické budově reálně dělají?
- 1. Boj s opotřebením okolků
- Tato trať je technicky "zatáčkový očištec". Při průjezdu obloukem se hrana kola (**okolok**) tře o kolejnici.
- **Technické řešení:** V depu se pravidelně kontroluje profil kola pomocí kalibrů. Pokud je okolek "ostrý", musí se kolo přebrousit.
- **Mazání:** Vlaky jsou vybaveny automatickým mazáním okolků, které se doplňuje právě v Bečově. Je to alchymie – namazat dost, aby se neničily koleje, ale ne tak moc, aby to neklouzalo.
- 2. Pískování a adheze
- V hlubokém údolí je vysoká vlhkost a na podzim vrstva tlejícího listí, která na kolejích vytváří "emulzi" kluzkou jako mýdlo.
- **Zákulisí:** Bečovské depo má zásobníky na speciální křemičitý písek. Strojvedoucí spotřebují v tomto úseku násobně více písku než na rovinných tratích u Prahy.
- 3. "Zimní režim" a temperování
- V zimě jsou v Bečově tuhé mrazy. Aby nafta nezmrzla a systémy ráno naběhly:
- **Předehřev:** Jednotky se v depu napojují na externí zdroje energie, které udržují motor a systémy v provozní teplotě. Rekonstrukce depa zahrnovala i posílení elektroinstalace právě pro tyto účely.
-  **Moderní dílna v historickém kabátě**
- Největší technický oříšek byl do historické budovy s metrovými zdmi dostat:
- **Ekologické hospodářství:** Oleje a provozní kapaliny se musí skladovat a likvidovat podle přísných norem (aby nic neuniklo do Teplé). V depu jsou speciální sorpční vany a odlučovače.
- **Zvedáky:** Instalace moderních sloupových zvedáků pro celé vlakové jednotky do prostoru, kde kdysi stály parní lokomotivy, vyžadovala v rámci rekonstrukce (dokončené teď v roce 2026) nové základové desky a statické zajištění.
- **Věděli jste, že?** Mechanici v Bečově jsou často univerzálové. Musí rozumět jak mechanice starých diesellových motorů, tak IT technice, když k vlaku připojují notebook pro vyčtení chyb z řídicí jednotky.

- **Můj tip:** Pokud se u výtopny zastavíte, podívejte se i na **vodárenskou věž**. Ta je technicky vzato „partnerkou“ depa a tvoří s ním jeden funkční celek, bez kterého by se v éře páry nepohnul ani jeden píst.

Točna se zachovala a je technicky funkční, ačkoliv její ovládání je ryze ruční a fyzicky náročné.

## 11. Současný stav hotelu Central a restaurace Pošta

### Hotel Central

Po dlouhých desetiletích chátrání se Hotel Central konečně dočkal naděje. Od roku **2020** jej vlastní **Marek Macháček** a probíhá **postupná rekonstrukce**. V roce **2024** byl hotel v rámci Dnů evropského dědictví poprvé zpřístupněn veřejnosti a zájem byl mimořádný – přišlo **více než 200 návštěvníků**.

Budova je zapsána jako **kulturní památka od roku 2003** a záměrem majitele je obnovit ji s respektem k její **historické architektuře s secesními prvky**. Rekonstrukce je finančně i technicky náročná, nicméně po dlouhých letech spekulací a zanedbání se zdá, že budova konečně dostane šanci na důstojnou obnovu.

### Restaurace Stará Pošta

Restaurace Stará Pošta funguje a je otevřena pro veřejnost. Je to jedno z mála míst v bezprostřední blízkosti nádraží, kde si návštěvníci Bečova mohou sednout na jídlo a pít. Provoz je stabilní a restaurace se postupně rozrůstá i o ubytovací kapacity.

Web: [www.becov-staraposta.cz](http://www.becov-staraposta.cz)



## 12. Závěr – Místo, které stojí za návštěvu

Bečov nad Teplou je místem, kde se prolíná **česká historie v celé své šíři** – od středověkého hradu s unikátním relikviářem přes zlatou éru habsburského lázeňství až po dramatické osudy 20. století. Nádraží a jeho okolí jsou toho živým dokladem.

Výpravní budova procházející rekonstrukcí, zachovaná točna a výtopna, vodní jeřáb, romantické tunely v údolí Teplé, pomalu se probouzející Hotel Central i fungující restaurace Stará Pošta – to vše tvoří jedinečný komplex **industriálního a kulturního dědictví**, který si každý milovník železniční historie zaslouží navštívit.

A pak si sednout do vlaku – nejlépe jedoucího přes tunely podél řeky Teplé – a nechat krajinu plynout za oknem, tak jako ji před více než sto lety viděli hosté lázeňských expresů.

*Zpracováno na základě dostupných historických pramenů, kronik, Wikipedie, stránek města Bečov nad Teplou, Památkového katalogu a odborných železničních zdrojů. Stav ke dni: květen 2026.*

© Průvodce pro milovníky železniční historie vytvořil web [www.vonicidomov.cz](http://www.vonicidomov.cz)