

Řetenické nádraží pochází z doby prusko – rakouské války

Původní dráha mezi Teplicemi a Duchcovem byla jednokolejná, roku 1873 došlo k jejímu zdvoukolejení

V roce 1866 započala stavba 10,1 km dlouhé železnice tratě Teplice - Duchcov, která navazovala na stávající Ústecko – teplickou dráhu. Přes všechny všeobecně nepříznivé události tehdejší prusko - rakouské války otevření trati nastalo již 15. července 1867. A právě tehdy byla veřejnému provozu odevzdána stanice Řetenice, první zastávka na prodloužené trati z Teplic do Duchcova. Nádraží ovšem vypadalo jinak než dnes. Původní dráha byla jednokolejná, až roku 1873 došlo k jejímu zdvoukolejení do Řetenic a další rok do Oldřichova. Zřízení dráhy znamenalo velký pokrok, v jehož důsledku se z původní vesnice Řetenice, obývané zejména sedláky, stalo poměrně rušné průmyslové místo. V blízkosti dráhy vznikaly významné průmyslové podniky, které měly s nádražím vlečkové spojení. Ještě více stoupla přeprava z Řetenic po výstavbě a otevření tratě Řetenice - Liberec, jejíž dílčí část Řetenice - Lovosice byla předána do provozu roku 1897.

Na přelomu 19. a 20. století už nestačila stávající drážní zařízení neustále stoupajícímu provozu a proto došlo k jeho značnému rozšíření. Roku 1901 prošla přestavbou a zvětšením stará přijímací budova. Nádraží dostalo kryté nástupiště a zvýšení postranních částí o jedno patro. 1. svět. válka zpomalila veškerý průmyslový vývoj, ale doprava po železnici ještě více zesílila. Zpráva o vyhlášení samostatného československého státu před osmdesáti lety byla českým železničním personálem i obyvatelstvem přijata s velkým jásotem. Krátkodobé tahanice a dočasné podřízení stanice ně-

meckému ředitelství státních drah skončilo 9. prosince 1918 po rozpuštění německé zemské vlády.

1. ledna 1923 došlo k zestátnění Ústecko - teplické dráhy, která tak byla přidělena ředitelství státních drah v Praze. V období velké hospodářské krize na počátku třicátých let s klesající průmyslovou výrobou i těžbou uhlí klesala zároveň doprava nákladní i osobní. Po pronikavém snížení mezd a platů železničních zaměstnanců, bylo přistoupeno také ke snížení stavu personálu.

Neblahý zábor pohraničí v září 1938 se silně dotkl i všech českých zaměstnanců ve stanici, kteří byli nuceni odejít na řadu let do vnitrozemí. Až přichází květen 1945 a s ním i toužebné osvobození od německých okupantů. Stanice Řetenice byla znovu převzata do správy ČSD 22. května 1945. Vše bylo ale zašlé a špinavé, v kolejišti kupy použitého obvažového materiálu a nečistot - zbytky po deportovaných lazarétních vlacích, které zde byly delší dobu odstaveny. V těchto vlacích se vyskytlo též několik případů moru. Rozhodným zásahem vojenských lékařů však došlo k jejich rychlé likvidaci. 6. června 1945 se mohlo zahájit s pravidelnou osobní dopravou. Tou dobou už byli na nádraží zaměstnáni jen čeští železničáři, Němci byli na rozkaz propuštěni a později odsunuti.

Pavel Kovář