

# ŽELEZNICE Z ŘETENIC DO LOVOSIC SI PŘIPOMÍNÁ 110. JUBILEUM



Současný snímek z nádraží Teplice - Zámecká zahrada při nástupu cestujících do motorového osobního vlaku řady 810-3.



Před dvaceti lety - u příležitosti 90. výročí vzniku trati z Řetenic do Lovosic, byl z teplického hlavního nádraží vypraven historický vlak s parní lokomotivou.

V roce 1856 získala koncesi na provozování železniční dopravy společnost Ústecko-teplické dráhy a její první stavbou se stala trať z Ústí nad Labem do Teplic, po které vyjely první vlaky v květnu 1858. Poté se společnost pustila do budování dalších tratí, takže postupně vznikly spoje do Duchcova a Chomutova a též z Bíliny přes Úpořiny do Trmic.

Těžko dnes říci, zda by vedení Ústecko-teplických drah dobrovolně přistoupilo ke stavbě další náročné tratě z Řetenic do Lovosic,

prodloužení trati až do Liberce. Po získání koncesního oprávnění ke stavbě a provozu normálně rozhodné (1435 mm) místní dráhy se začalo hovořit o vznikající „Severočeské transversálce“.

Samotná stavba dílčí dráhy z Řetenic do Lovosic byla zahájena již na podzim 1896 a pokračovala i za velmi ztížených povětrnostních podmínek v roce 1897. Nakonec se podařilo ještě v roce 1897 celý 36,1 km dlouhý úsek dokončit a v prosinci odevzdat do provozu i se všemi stanicemi. Prvním nádražím za Ře-

tenicemi, vzdáleném 3 km, se stala stanice Teplice – Zámecká zahrada (Schlossgarten) a odtud vedla trať přes Prosetice do Bystřan.

Nový úsek z Řetenic do Lovosic byl dosti náročný vzhledem k tomu, že trať překonávala hřeben Českého středohoří se značným stoupáním. Ústecko-teplická dráha proto v letech 1899 až 1910 zakoupila ve Vídeňském Novém Městě 22 lokomotiv typu D, dvojčítých na mokrou páru a označila je řadou IV c, inventárních čísel 111 až 132. U ČSD byly později přecíslovány jako řada 413.201 – 22. Měly výkon 537 kW, hmotnost 55,6 tun a dosahovaly maximální rychlosti 45 km/hod. K dalším parním lokomotivám, které na této trati jezdily, patřily tendrové lokomotivy řady 354, ale i některých dalších řad. Velice známým a oblíbeným se stal později především motorový vůz M 131.1, který se též

zapsal pod názvem „Hurvínek“. V letech 1948 až 1956 jej vyráběla Tatra Kopřivnice, a to v několika výrobních sériích. Vůz měl hmotnost 16,4 tun a jezdil maximální rychlostí 60 km za hodinu.

Trať Teplice - Řetenice - Lovosice - Liberec nesla číslo označení 18 a v roce 1913 na ní bylo z Teplic vypravováno šest vlakových spojů denně, z nichž jeden byl dokonce rychlíkový. Dnes na této trati pod označením 097 žádné rychlíky nejezdí a oproti předchozím desetiletím, kdy se jejich počet zvyšoval, spojů opět ubylo. Zcela zrušeny byly pozdně večerní a noční spoje. Naštěstí však zatím nedošlo k již několikrát uvažovanému úplnému zrušení trati.

Původní C.K. priv. Ústecko-teplická dráha tvořila velmi silnou ekonomickou základnu německých podnikatelů na severu Čech a houževnatě dlouho odolávala i všem požadavkům na zestátnění až do 1. 1. 1923, kdy se zpozděně stala součástí Československých státních drah. Železnice z Teplic do Lovosic prošla od začátku své existence před 110 lety až do dnešních dní řadou různých úprav, modernizací, změn, ale v posledních letech též značným omezením provozu stávajících budov, počtem kolejí ve stanicích i minimalizací obsluhujícího personálu. Postupně trať opustily také staré parní lokomotivy a později i motorové vozy M 131.1. Dnes zde motorové vozy řady 810-3 využívají nejen místní občané, ale po celý rok i četní turisté a výletníci, kteří se jezdí osvěžit do různých míst Českého středohoří.

PAVEL KOVÁŘ



Snímek nádraží Teplice - Zámecká zahrada i s tehdejší parní lokomotivou byl pořízen nedlouho po zahájení provozu zdejší dráhy v roce 1897.

nic přes malebný, ale zároveň i náročný terén Českého středohoří. Avšak díky tehdejší konkurenci, která by mohla ohrozit odklonění přepravy mimo rozšiřující se síť společnosti, se raději přistoupilo i ke stavbě tratě, která se v Řetenicích napojila na již stávající trať. V roce 1894 byl už předběžný projekt hotov a správní rada nakonec navrhla



Nádraží v Řetenicích ještě před přestavbou budovy na přelomu 19. a 20. století, kdy odtud již odbočovala místní dráha do Lovosic.



Setkání dnes již historického motorového vozu M 131.1405 s historickým trolejbusem ŠKODA 9 TrHT na přejezdu v Bilinské ulici v září roku 1996.