

Nádraží Řetenice



Pohled na kryté nástupiště nádraží v Řetenicích.

Ve válečném roce 1866, který se do dějin zapsal především tzv. rakousko-pruskou válkou, započala stavba 10,1 km dlouhé železniční tratě Teplice - Duchcov, která navazovala na stávající Ústecko-teplickou dráhu. Přes všechny strastiplné válečné události však 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 se ovšem nenacházelo v takové podobě, jakou známe dnes. Původní dráha se stavěla jako jednokolejná, až teprve roku 1873 došlo k jejímu zdvoukolejnění do Řetenic a následujícího roku až do Oldřichova.

Zřízení dráhy znamenalo velký pokrok, v jehož důsledku se z původní vsi Řetenice, obývané zejména sedláky a čeledíny, stala významná průmyslová zóna. V blízkosti dráhy vznikaly různé podniky, které měly s nádražím vlečkové spojení. Ještě více stoupala 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 jejich značnému rozšíření. Roku 1901 prošla přestavbou a zvětšením rovněž stará přijímací budova, což změnilo rozlohu i kolejiště řetenického nádraží. Došlo k vybudování celého nového zhlaví a přijímací budova, příliš vysazena do kolejiště, musela ustoupit. Část jí byla proto odbourána a nastavěna na straně

vchodu. Nádraží dostalo také kryté nástupiště a zvýšení postranních částí o jedno patro. Vzniklo tak nádraží, které známe ze současnosti.

První světová válka sice zpomalila veškerý průmyslový rozvoj, ale doprava po železnici stále sílila. Zprávu o vyhlášení samostatného československého státu přijal český železniční personál i obyvatelstvo s velkým jásotem. Krátkodobě tahanice a dočasné podřízení stanice německému ředitelství státních drah skončilo 9. prosince 1918 po rozpuštění německé zemské vlády. V první lednový den roku 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 rovněž na železnici doprava nákladní i osobní. Po pronikavém snížení mezd a platů železničních zaměstnanců bylo zároveň přistou-



Původní řetenické nádraží krátce před přestavbou v roce 1900 ještě bez krytého nástupiště. Drážní domek vpravo už také dávno nestojí.



Tímto směrem přicházejí k nádraží v Řetenicích cestující od Tolstého ulice přes lávku pro chodce.

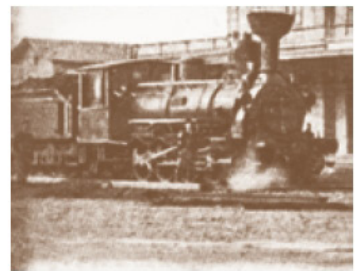
peno ke snížení stavu personálu a tak se i mnozí železničáři ocitli mezi nezaměstnanými. Jak je patrné, krizový scénář kapitalismu se příliš nezměnil ani po osmdesáti letech.

Neblahý zábor pohraničí v září 1938 se silně dotkl i všech českých zaměstnanců ve stanici, kteří tak byli nuceni odejít na řadu let do vnitrozemí. Ale pak přišel květen 1945 a s ním i toužebné osvobození od německých okupantů. Stanice Řetenice pak byla znovu převzata do správy ČSD 22. května 1945. Pohled na stanici však vypadal velmi neutěšeně. Vše zašlé a špinavé, v kolejišti kupy použitého obvažového materiálu a dalších nečistot - zbytky po exportovaných lazaretních vlcích, které zde byly na delší dobu odstaveny. V těchto lazaretních vlcích se dokonce vyskytlo též několik případů moru, což vážně ohrožovalo zdraví zdejších obyvatel a zaměstnanců. Rozhodným zásahem vojenských lékařů však došlo k rychlé likvidaci i těchto mimořádně nebezpečných případů. S pravi-

delnou osobní dopravou se přes Řetenice započalo 6. června 1945. Tou dobou už na nádraží pracovali jen zase čeští železničáři, neboť němečtí byli na rozkaz propuštěni a později odsunuti.

Řetenickým nádražím dnes prochází hlavní trať číslo 130 z Ústí nad Labem do Mostu a z uzlové stanice rovněž odbočuje trať 097 do Lovosic. Železniční stanice Řetenice je ještě s několika dalšími stanicemi začleněna pod řízení teplického hlavního nádraží.

(Př)



Tento typ parní lokomotivy jezdil od roku 1897 po nově otevřené železniční trati z Řetenic do Lovosic.



Pohled z ptačí perspektivy na budovu řetenického nádraží, nástupiště i kolejiště. V pozadí vpravo komíny a objekt sklárny AGC.