

Z aktuálních událostí

■ Ve středu 24. 4. se v Praze konalo pravidelné zasedání Ústředí OSŽ. V rámci kontroly plnění úkolů zazněla z úst předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého informace o stavu právních sporů vedených s bývalým předsedou OSŽ Ing. Jaromírem Duškem: „**Nazákladně posledního osobního jednání s bývalým předsedou OSŽ musím bohužel konstatovat, že smírná cesta k ukončení sporu o neplatnost pozastavení výkonu funkce a odvolání z funkce předsedy OSŽ se s největší pravděpodobností uzavřela a soudní řešení sporu bude dále pokračovat. Včera došlo k odročení dalšího jednání na září,**“ řekl Martin Malý telegraficky.

Předseda OSŽ se krátce vrátil k režijním výhodám a mluvil také o posílení pozice ČD při vyjednávání s kraji o uznávání slev včetně režijních jízdních výhod a zmínil se i o Železniční konferenci v Dříteči (podrobnosti v samostatném článku). V závěru svého vystoupení Martin Malý informoval o právě probíhající návštěvě gruzinských železničářů v České republice.

I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun mluvil rovněž o režijních výhodách a snaze Českých drah vysvětlit krajům, že jízdni výhody jsou dány zákonem a takto je třeba je vnímat. „**Například Olomoucký kraj režijní jízdenky dle našich informací uznávat bude i nadále,**“ prohlásil Vokoun.

Také Radek Nekola, místopředseda OSŽ, hovořil o návštěvě gruzinské delegace v ČR a krátce se zmínil i o jednání Dozorčí rady ČD Cargo, které probíhalo téhož dne odpoledne (24. 4.). Mluvil též o interních normách a ambicích OSŽ snížit věkovou hranici u KOP a nutnosti „**podívat se na povolání s tříletým cyklem**“.

Situaci v TSS (dlouhodobě zde probíhá ko-

lektivní vyjednávání) se poté věnovala místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková. Dále uvedla, že u OHL ŽS kolektivní vyjednávání ještě probíhá. Co se týká ZO u MOVO Plzeň, tato organizace se bude rušit. Řešení si podle jejích slov vyžaduje i situace u společnosti HMS Louny, kde nebyla zaměstnancům v termínovaném PKS vyplacena mzda. Poslední informace z úst Renaty Douskové se týkala začlenění odborů Dopravního podniku města Brna pod křídla OSŽ. „**Bylo doporučeno tuto ZO přijmout,**“ dodala.

Závěr Informací ze zásadních jednání patřil moderujícímu Petru Štěpánkovi, místopředsedovi OSŽ, a dění u Správy železniční dopravní cesty. Mimo jiné mluvil o jízdniích výhodách a možnosti poskytování příspěvku na dopravu zaměstnanců SZDC tam, kde dopravu bude zajišťovat soukromý dopravce. Předseda Podnikového výboru OSŽ SZDC informoval i o jednání ohledně poskytování příspěvku na rekreaci z C-FKSP v roce 2020 s tím, že záležitost má být uzavřena nejspíše v září. Petr Štěpánek dále informoval o personálních změnách u OŘ Brno k 1. 5. 2019 i o poskytování motivační odměny od 1. 4. pro provozní zaměstnance infrastruktury, řízení provozu a stavebních správ.

Po přestávce Ústředí OSŽ mimo jiné vzal na vědomí zprávu jednatele a členů DR CK ČD travel, o činnosti společnosti v roce 2018, schválil žádost o udělení souhlasu s prodejem nemovitosti a návrh na začlenění odborů Dopravního podniku města Brna do organizační struktury OSŽ. V samotném závěru jednání pak předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balážová informovala o činnosti Revizní komise OSŽ.

-red-

Více na www.osz.org.



Celkem pět dopravců se bude od prosince podílet na železniční dopravě v Ústeckém kraji. Vedle Českých drah a společnosti AŽD, která na tzv. Svestkové dráze provozuje linku U10, se budou na železniční dopravě podílet i společnosti ARRIVA, RegioJet a Die Länderbahn. Poslední jmenovaná společnost nahradí České dráhy i na lince U12 Osek město – Most – Louny – Rakovník. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 6786 Českých drah opouští železniční stanici Bečov u Mostu. I tyto spoje nahradí od prosince RegioSpidery společnosti Die Länderbahn.

V Dříteči na Pardubicku proběhla 5. železniční konference

Za velkého zájmu odborné veřejnosti napříč železničním odvětvím proběhl ve dnech 11. a 12. dubna již 5. ročník mezinárodního diskusního setkání, letos pod názvem „**Česká a evropská železnice pro 21. století – jeden společný trh**“, kterou každoročně pořádá poslanec Martin Kolovratník. Letos se konala v kongresovém centru v Dříteči nedaleko Kunětické hory.

Hlavní náplní prvního diskusního dne (11. 4.) byla Evropská železnice, její inovace, 4. železniční balíček či vytváření jednotného evropského železničního prostoru.

V posledním bloku čtvrteční diskuse se hovořilo o **liberalizaci v Česku**. Jako první vystoupil Ladislav Němec (náměstek MD), který hovořil o novele zákona o dráhách, kde je mj. zakotveno, že s ohledem na provedení testu hospodářské vyváženosti (zda komerční služba neohroží dotovanou) bude nutno o nové trasy komerčních spojů žádat už 18 měsíců před zahájením platnosti JŘ. Dále pohovořil o soutěžích a „rozštělelech“ u dálkových linek a vstupu dalších dopravců do závazkové dopravy.

Generální ředitel SZDC Jiří Svoboda zmínil, že v rámci interoperability je nutno omezovat národní pravidla ve prospěch vytváření jednotného železničního prostoru a přesunovat pravomoci na Evropskou železniční agenturu.



Konference se po oba dny zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Za ČD vystoupil generální ředitel Miroslav Kupec, který zdůraznil obrovský plánovaný objem investic na obnovu vozidel a to až ve výši 50 mld. v osobní a 20 mld. Kč v nákladní dopravě. Kritizoval způsob liberalizace v Česku, neboť dochází k tříštění železnice nejen na kraje, ale v rámci krajů na další malé provozní soubory. Celkem tak budou mít ČD přes 40 smluv a proti letošním úrokům přijdou v roce 2020 asi o 4% výkonů, což označil za velmi dobrý výsledek.

Za Sdružení nákladních dopravců ŽESNAD vystoupil Oldřich Sládek, který na příkladu srovnání Rakouskem kritizoval nedostatečné zaplacení silniční sítě, což vede k tomu, že přes naše území tranzitují kamiony.

Petr Koehler z Leo Expressu hovořil o růstu tohoto dopravce a dovozu motorových jednotek do Česka za účelem nasazení na Letohradsku. Zdůraznil, že podporuje soutěže a otevírání trhu a že Leo Express působí ve 4 evropských zemích.

Za Drážní úřad vystoupil Jiří Kolář, který zmínil, že otevírání trhu na železnici začalo už v roce 1995. Nyní máme na síti přes 100 dopravců. Upozornil na nedostatek strojvedoucích a na to, že Drážní úřad bude dozorovat, aby všichni strojvedoucí ze zahraničí splnili požadovanou jazykovou úroveň. Do budoucna všichni strojvedoucí podstoupí také trénink na simulátorech.

Jako poslední v tomto bloku vystoupil předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře Pavel Kodým, který varoval před některými návrhy úpravy pracovní doby strojvedoucích, které by mohly vést k většímu počtu odstavování vlaků na tratích z důvodu vyčerpání fondu pracovní doby.

Následně proběhla krátká debata, v níž např. zaznělo, že ČD plánují v roce 2020 vyhlásit první soutěž na hybridní vozidla, nebo že přechod na střídovou soustavu má vyjít asi na 80 mld. Kč. Zhovů bylo poukázáno na nákladnost zavádění ERMTS (a ETCS) a na další náklady spojené se zaváděním tzv. tichých vozů. Přenášet náklady na zákazníky však prakticky nejde, protože zboží by skončilo na silnicích.

(Pokračování na str. 2)



Snímek z 5. ročníku mezinárodní železniční konference.

Snímky zř-

ČSOB Motivační program pro členy OSŽ

Odborové sdružení železničářů v souladu s usnesením VII. sjezdu OSŽ trvale usiluje o rozšiřování škály benefitů pro své členy. Ke stávajícím benefitům, k nimž patří zejména poskytování právní pomoci i pracovní právní pomoci v trestním řízení, poskytování finanční pomoci z Podpůrného fondu OSŽ členům v obtížných životních situacích, velice výhodného pojištění odpovědnosti za škody způsobené členy OSŽ zaměstnavateli při výkonu povolání i pojištění Kooperativa a další produktová zvýhodnění u jiných pojišťoven, bonusy nebo cenová zvýhodnění pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky při účasti na rekreaci v za-

řízeních, která jsou v majetku OSŽ v tuzemsku i v zahraničí (hotel Skalka na Slovensku, APT dům Orion v Řecku), nyní přibývá další benefit. Odborové sdružení železničářů uzavřelo smlouvu o spolupráci při poskytování ČSOB Motivačního programu pro členy OSŽ – zaměstnance vybraných zaměstnavatelů, kde naše odborová organizace působí. Jedná se o zvýhodněnou nabídku produktů poskytovaných bankou ČSOB (včetně Poštovní spořitelny) klientům, kteří o to projeví zájem. **Seznam vybraných zaměstnavatelů, popis nabídky zvýhodněných produktů a informační linka jsou uvedeny na stránkách**



www.motivacniprogram.csob.cz

(uživatelské jméno: osz, heslo: osz111).

Členové, kteří budou mít o nabídku zájem, se na pobočkách banky budou prokazovat členským průkazem OSŽ a služebním průkazem zaměstnavatele, případně potvrzením o zaměstnání pro účastníka ČSOB Motivačního programu.

Mgr. Martin Malý,
předseda OSŽ

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Oči pod červenou čepicí dnes chybějí.“

Hovoříme se **ZBYŇKEM GAZÁRKEM**, strojvedoucím a členem ZV OSŽ Slovácko, Veselí nad Moravou

Jste strojvedoucí, který má licenci prakticky na všechny trakce, používané u Českých drah, včetně trakce parní. Co vás na práci strojvedoucího přitahuje tak, že nelitujete času ani námahy, abyste se jí mohl naplno věnovat? Prozradíme navás, že také patříte do party nadšenců, kteří kompletně zrekonovovali ve veselském depu parní lokomotivy řady 525.101 a prototyp dieselové lokomotivy T 478.1002.

Práce na železnici má v naší rodině tradici, takže volba zaměstnání byla jasná. I když to bylo na začátku 90. let, kdy na železnici probíhaly velké organizační změny, propouštěli se lidé a dráha se takzvaně zeštíhovala. Nakonec se ale můj sen splnil a já mohu dělat práci, kterou mám rád a kterou bych asi neměnil. Souvisí s tím i práce na opravě zmíněných lokomotiv, kterou provádíme takřka zadarmo, a která je spíše koníčkem. Lidé, kteří se tomu věnují, a to nejen u nás ve Veselí, není málo a je to pro ně skutečně radost a zábava.

Napřelomu února a března postihla České dráhy celá řada mimořádných událostí, v nichž byli jako hlavní viníci označeni strojvedoucí. Co si o tom myslíte?

Odpověď na tuto otázku je nesmírně složitá. Co ale mohu s určitostí podepsat, je fakt, že při odjezdu vlaků ze stanic často doslova chybějí jedny oči – ty pod červenou čepicí, které hlídaly spolu s očima strojvedoucího odjezdová návěstidla. Je-li to chyba systému, nedokážu posoudit, ale domnívám se, že se zrušením výpravčích měla přijít plnohodnotná náhrada ve formě techniky, která by tyto oči nahradila. Od svého dědy vlakvedoucího vím, že vlakvedoucí dříve byli za pozorování návěstidel také odpovědní, a pokud by strojvedoucí selhal, zakročili třeba stáhnutím záchranné brzdy. I tato „brzda“ dnes chybí.

Bývalé veselské depo se od 1. března 2019 stalo kompletně součástí DPOV Přerov, které je dceřinou společností Českých drah. Jak se zdejší lidé s touto změnou vyrovnali?

Pro mnohé z nich to nebylo vůbec lehké, neboť v souvislosti s touto změnou přišli o některé výhody, které vyplývaly z takzvaného retenčního programu, který platil pouze pro České dráhy. Ten se týkal udržení zaměstnanosti v určených profesích. Pokud se lidé zavázali setrvat ve svém zaměstnání (které trpělo nedostatkem pracovníků určených profesí), mohli dostat až 60 000 Kč jako mzdovou motivaci. Poté, co se tato organizační změna uskutečnila (přechod pod DPOV), dostali pouze část této náhrady, což je dost citelný postih. Retenční program se totiž týkal pouze Českých drah, nikoliv DPOV. Snažili jsme se za pomoci OSŽ této změně zabránit, ale vedení Českých drah bylo naprosto neústupné a nakonec prosadilo svoji vizi.

Vzali jste si z tohoto případu nějaké poučení?

Domnívám se, že při tzv. „boji“ se zaměstnavatelem se vyplátí jednotá. Dnes jsme svědky naprostého rozříštění odborových sil na železnici, existuje víc než deset odborových svazů a to je k ničemu, z toho zákonitě těží druhá strana. Ke zlepšení situace by určitě pomohlo, kdyby se alespoň dva nejsilnější odborové svazy na železnici (OSŽ a Federace strojvedoucích) dokázali dohodnout na společném jednotném postupu ve všech otázkách, které trápí současné zaměstnance Českých drah a to zdaleka ne jen strojvedoucí. Společnými silami, domnívám se, by se mohlo dosáhnout toho, že zaměstnavatel bude muset přistoupit na oprávněné a nepochybné požadavky zástupců zaměstnanců.



Před časem jste spolu s dalšími členy OSŽ ve veselském depu posílili řady ZO OSŽ Slovácko, kde jste nyní jedním z členů ZV OSŽ. Proč jste se rozhodli pro přechod právě do této ZO OSŽ?

Naše základní organizace OSŽ patřila původně pod ZO OSŽ DKV Brno Horní Heršpice jako jeden z dílenských výborů. Poté, co v roce 2017 skončil ve své funkci odchodem do důchodu náš předseda tohoto dílenského výboru, rozhodli jsme se přejít pod ZO OSŽ Slovácko. Do Veselí to máme všichni blíž a kromě toho dobře známe současnou organizaci ZO OSŽ Slovácko a jejího předsedu Jožku Matušů. Spolu s částí strojvedoucích přešli do této základní organizace OSŽ také mechanici, vozništní a další profese bývalého depa, celkem dvacet až třicet lidí.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský



Zvláštní parní vlak „Párou Prahou“ projíždí po trati 173 kousek před zastávkou Praha Holyně.

Párou Prahou

Novým produktem Nostalgie Českých drah jsou občasné jízdy „Párou Prahou“. Ve vybrané termíny dvakrát za den vyjíždí zvláštní parní vlak z pražského Smíchova vstřík Dalejskému údolí do Rudné a přes Hostivici tzv. „Pražským semmeringem“ zpět do stanice Praha-Smíchov. První jízdy, které se uskutečnily v sobotu 6. dubna 2019, byly svěřeny nejmohutnější parní

lokomotivě 556.0506, známé pod přezdívkou „Štokr“, pro kterou nebyla souprava historických vozů Ce a Bai žádným problémem.

Další možnost obhlížet krásy Prahy z oken historického vlaku v čele s parní lokomotivou máte o sobotách 11. května, 22. června a 19. října 2019.

Vít Mareš

Zastávka Praha-Hlubočepy je využívána místními obyvateli i výletníky

Po rekonstrukci „Hrbaté“ (trať Praha-Smíchov-Rudná u Prahy-Beroun), která skončila v roce 2015, vznikla přeložením nová zastávka Praha-Hlubočepy, z bývalé žst. Praha-Hlubočepy se stala dálkově řízená výhybna.

Nová zastávka leží v centru Hlubočep a je hojně využívána jak výletníky do přírodní rezervace Popkopské údolí, tak místními obyvateli.

Navíc leží v těsné blízkosti lidové restaurace „Besedni“, v níž bylo svého času i kino. V restauraci jsou k dostání i jízděnky MHD, což hlásá i nápis na nástupišti.

Lidová restaurace má štěstí, protože nenáleží SŽDC a tudíž nebude nepřáteli lidových restaurací zrušena.

Martin Kubík



Os 1918 relace Praha-Smíchov-Rudná-Beroun zastavil v z. Praha-Hlubočepy 21. 4. v 16.50 h. Na snímku regionova 814.111-1.

ČD koupí od konsorcia Škoda Transportation – Škoda Vagonka až 55 regionálních vlaků

České dráhy koupí od konsorcia Škoda Transportation – Škoda Vagonka až 50 nízkopodlažních dvouvozových elektrických jednotek typu



RegioPanter (řada 650, na snímku) a 5 moderních patrových vlaků typu push-pull, které budou jezdit na severní Moravě (Frenštát pod Radhoštěm město – Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek-Místek – Ostrava) celkově za přibližně 7 miliard Kč. Prvních 31 souprav (z 50) se už začne vyrábět a v provozu by měly být na jaře 2021. Dopravce je využije především na tratích: Plzeň – Cheb – Karlovy Vary; Klatovy – Plzeň – Beroun; Strakonice/Písek – České Budějovice; Tábor/Jindřichův Hradec – České Budějovice; Jihlava/Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Kolín.

České dráhy se i kvůli vyjednávání o nových kontraktech s kraji na zajištění regionální dopra-

vy snaží postupně omladit svůj vozový park. Nedávno uzavřely kontrakt s konsorciem Siemens-Škoda na dodávku 50 klimatizovaných vozů pro expresní dopravu „Projíždí rády 2022“ (od prosince 2021) bychom měli mít k dispozici všech padesát vozů, které jsou určeny pro linky Praha-Ústí nad Labem-Cheb a Praha-Plzeň-Cheb,“ potvrdil mluvčí ČD Radek Joklík s tím, že v současné době navíc ČD vedou soutěž na dodávku 90 expresních vagonů. „90 vozů uvažujeme pro linku Praha – Hamburk s předpokládaným nasazením v roce 2023. A také běží soutěž na rámcové smlouvy až na 60 kusů EMU240 (elektrické jednotky s 240 místy k sezení) a až na 60 kusů DMU 120 (diesellové jednotky se 120 místy k sezení),“ dodal.

Michael Mareš

PEČKY 2019

Ve dnech 24. až 26. května se v Pečkách koná největší výstava modelových kolejišť v České republice. V rámci výstav uvidíte provozní modelová kolejiště 0, H0, TT, N, modely alpských železnic, výstavu malosériových i továrních modelů, sbírku exponátů a relikvií ze železniční historie i současnosti. Pořádá Spolek železničních modelářů Pečky a otevřeno pro veřejnost bude v sobotu od 9 do 17 h, v neděli od 9 do 15 hodin.

-mmč-

Letošní železniční muzejní sezonu obohatí Heligón

V letošním roce by měla na koleje vyjet jedna z nejstarších dochovaných lokomotiv u nás s přezdívkou Heligón. České dráhy ji po několika desetiletích odstavení opravují do provozuschopného stavu. Stane se tak jednou z nejstarších provozních lokomotiv v Evropě.

Oprava více než stoletého stroje byla velmi náročná. Při jeho obnově nechaly České dráhy udělat ve specializovaných firmách jen kotel, dvojkolá a s využitím dotace Ministerstva dopravy ČR tendr, jinak byl historický unikát rekonstruován svépomocí v dílnách Centra historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Ohromný zájem železničních fanoušků i laické veřejnosti u nás a v zahraničí je pochopitelný.

Heligón, jak se lokomotivě přezdívalo pro její baňatý komín připomínající roztrub stejnojmenného žesťového hudebního nástroje, nebo služebně také řada 414.0 u tehdejších ČSD, má svůj původ ještě z dob Rakouska-Uherska. Vyráběly ji v letech 1885 až 1909 všechny významné rakouské lokomotivky. Během té doby vyprodukovaly 453 lokomotiv, které se po 1. světové válce rozdělily mezi nově vzniklé železnice Polska, Československa, Rakouska a menší počty byly přiděleny také do Itálie, Jugoslávie a Rumunska.

Heligón se letos po více než 50 letech od odstavení a po více než 110 letech od vyrobení dočkal dne 17. 4. zatopení. Na tuto událost s napětím čekali všichni, kdo se na opravě podíleli, i železniční fanové. „Předpokládáme, že v květnu si stroj odbyde technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ). Dále musíme předložit všechny potřebné dokumenty na Drážní úřad a počkat na schválení. Do prázdnin, pokud vše dobře půjde, bude hotovo a můžeme vyjet. TBZ si mašinka odbyde na tratích kolem Lužné a také hlavně zde by se měla letos objevit na nostalgických jízdách. Půjde o parní vlaky například do Rakovníka, Stochova nebo na známé dráze s muzejním provozem Kolečovce,“ říká Miloslav Kothera, ředitel Centra historických vozidel ČD.

Zachráněná a do provozu se vracící lokomotiva 414.096 měla původní označení u císařsko-královských státních drah k.k.St.B. 73.368 a byla vyrobena v lokomotivce SiEG ve Vídni v roce 1906. Na našem území jezdila například ve výtopnách Přerov, Praha-Smíchov a České Budějovice. Mgr. Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí ČD

(Redakčně kráceno. Více informací najde te na www.osz.org)



Zachráněná a do provozu se vracící lokomotiva 414.096.

Moudrost pro tento den

„Je-li utrpení velké, nemůže trvat dlouho, trvá-li dlouho, nemůže být velké, je tedy snesitelné.“

Epikuros ze Samu (341 – 270 př. n. l.), řecký filozof

Jarní putování stopou Orlické vlečky

V sobotu 4. května pořádá spolek Rakovnicko – protivínská dráha již osmý ročník turistického pochodu po tělese někdejší železniční vlečky z Tochovic k Orlické přehradě. Tato 16 km dlouhá železnice se hrála nezastupitelnou roli při stavbě vodního díla Orlik. Jen v letech 1958 – 1962 bylo poní přepraveno téměř pět tisíc vlaků s materiálem potřebným pro stavbu této přehradě.

Sraz účastníků pochodu bude v 8.15 na vlakovém nádraží v Tochovicích (odjezd osobního vlaku 7902 ze Zdic v 7.12 h, přípoje od Prahy i Plzně). Na startu budou zájemcům k dispozici itineráře s vyznačenou trasou, brožurka o historii železniční vlečky a speciální pamětní pohlednice. Pěší trasa je dlouhá něco málo přes sedmáct kilometrů. Volnější chůzí lze zvládnout za sedm hodin a to včetně případné prohlídky jinak nepřístupného zámku ve Zbenicích (dobrovolně vstupné), kde letos proběhne i plánovaná polední pauza s opékáním buřtů (špekáčky či další jiné občerstvení si každý účastník zajišťuje sám, případně je lze dokoupit v areálu zámku).

Akce je určena jednotlivcům i skupinám takřka bez ohledu na věk. Nenáročný terén místy komplikuje vzrostlá vegetace nebo podmáčený terén, několik těchto míst obcházíme. Na cestu doporučujeme pevnou a nepromokavou obuv.

Zakončení proběhne mezi 15. a 16. hodinou u občerstvení Na hrázi (předmostí Orlické přehrady směr Milešov). I letos pak organizujeme pro předem přihlášené účastníky zpáteční dopravu do Příbrami zvláštním historickým autobusem (Škoda 706 RTO), který odjede z místa ukončení akce v 16.00 h. Tento spoj zastaví v Milíně, a před vlakovým nádražím v Příbrami. Ve směru Beroun a Praha tak bude možné stihnout R 1249 s odjezdem v 17.00 h, případně retro-cyklovlak Sp 1685 v 17.30 h. Nutno podotknout, že běžný linkový spoj do Příbrami odjíždí ze Solenic v 16.42 h.

Více informací o této akci a rezervaci míst v historickém autobusu na: www.rpdraha.cz nebo na tel.: 774 818 458, 725 397 434. RPD

Tip na výlet: na kávu s párou

Návštěvníci severočeských Litoměřic a především milovníci naší železnice by si rozhodně neměli nechat ujít návštěvu zdejší originální kavárny „Káva s párou“.

Kavárna se nachází v někdejší nádražní budově bývalého nádraží Litoměřice město. Dobrou kávu si zde můžete vychutnat jednak uvnitř, v prostoru bývalé čekárny, či za hezkého počasí venku na zastřešeném peronu. Součástí kavárny je i modelová železnice (což ocení zejména děti) s dominantami Litoměřic a s lanovou dráhou. Její provoz (zpravidla od měsíce dubna) je ale závislý na počasí. Revitalizace budovy a provoz kavárny je dozajista záslužným činem. Nádraží tak po dlouhých letech opět ožilo, byť nyní slouží jiným účelům. Je škoda, že takových počínů nenalezneme daleko více, neboť dnes se nejčastěji přistoupí k demolicí, jakožto „nejšetrnější“ řešení. Mnohé železniční stavby tak mohly být zachovány.

Dnes již jen pamětníci pamatují dobu, kdy těmito místy projížděly vlaky a na nádraží byl čilý dopravní ruch. Železniční trať z Lysé nad Labem do Ústí nad Labem západního nádraží (SŽDC č. 072) vybuďovala a dne 1. 1. 1874 zprovoznila společnost Rakouské severozápadní dráhy, jako součást své železniční magistraly, vedoucí z Vídně posléze až k zemské hranici u Děčína.

V Litoměřicích byl, na původně jednokolejné trati, proražen 290 metrů dlouhý tunel. U jeho západního portálu se nacházela stanice Litoměřice město. V roce 1958, po vybudování přeložky vedoucí blíže k řece, byl tunel i ná-



Venkovní posezení na zastřešeném peronu kavárny. V pozadí je vidět západní portál 290 metrů dlouhého tunelu, opuštěného v roce 1958.

dražní budova opuštěná a koleje vytrhány. Nádražní budova, postavená ve stylu střízlivé neorenesance, pak sloužila jako byty a kanceláře. Tunel byl využíván jeden čas jako sklad ovoce a zeleniny. V minulých letech jej koupilo město Litoměřice a pohrávalo si s myšlenkou vybudovat zde, v tunelu, parkoviště pro cca 160 aut.

Připosezení v kavárně na vás dýchne atmosféra starých časů, a to i díky historickým fotografiím na stěnách kavárny. Přijedete-li autem od Terezína, hned za mostem přes Labe zaháňte vlevo (pozor na přednost zprava) a zhruba po 200 metrech jste u kavárny, kde vás šípka navede k parkovišti. Příjemné posezení!

A. K. Kyzl



Pohled na východní portál někdejšího železničního tunelu, opuštěného v roce 1958.



U kavárny se nachází rovněž modelové kolejiště s dominantami Litoměřic a s lanovkou.