

# Železničář

ČÍSLO 9 | ROČNÍK XIX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČD DRÁHY

3. KVĚTNA 2012 | CENA 12 Kč

## KTERÉ RUBRIKY SE VÁM LÍBÍ

Za poznáním	41%	
Provoz a technika	32%	
Zpravodajství	11%	
Zahraničí	10%	
Lidé a příběhy	10%	

Hlasující obvykle vybrali více rubrik, proto součet není 100%.

## ČEHO CHCETE VÍCE

Křížovka	11%	
Historie	8%	
Soutěže	6%	
Tipy na výlety	5%	
Názory lidí	3%	



## Odhalili jsme touhy a přání našich čtenářů

Nejoblíbenější rubrikou Železničáře je cestopis na poslední straně, technicko-provozní články jsou pro jednu část čtenářů velmi důležité, druhá část je naopak přechází. Největší hlad panuje po křížovkách a tématech spojených s párou, nostalgií a historií. To jsou hlavní závěry z anketního průzkumu, který jsme vyhlásili spolu se soutěží Poznejte klenoty naší země.

V pátek 20. dubna skončila velkonoční soutěž Železničáře, která byla zaměřena na podporu cestování po České republice. Čtenáři měli za úkol poznat na čtrnácti fotografiích doporučená výletní místa, každé z jednoho kraje. U snímku jsme vždy zveřejnili i textovou nápovědu. Podmínkou uznání každého hlasu bylo zodpovězení tří jednoduchých otázek týkajících se obsahu Železničáře. Ptali jsme se, co se vám líbí nejvíce, co naopak nejméně a co vám nejvíce chybí, resp. jakou rubriku rozšířit.

### Reakce ze všech krajů

Celkem nám do redakce dorazilo 256 odpovědí. Hlasy přicházely ze všech krajů republiky, nadprůměrně ze středních Čech, Vysočiny, Moravskoslezského, Olomouckého a Jihočeského kraje. U dvou listků, které hlasující odeslali klasickou poštou, jsme se rozhodli zahrnout oko a zařadit je mezi ty ostatní. Více než čtvrtina soutěžících byly ženy.

Kdo vyhrál jednotlivé ceny, si můžete přečíst v boxu u tohoto článku. Všem výhercům blahopřejeme!

Když jsme soutěž vyhlášovali, domnívali jsme se, že je lehká. Proto nás překvapilo, že 15 procent odpovědí obsahovalo minimálně jednu chybu. Pouze u čtyř fotografií se nespětl nikdo – u Plzně, Mariánských Lázní, Ještědu a Dlouhých Strání. Naopak Zvíkov jste často zaměňovali za Orlík, Litomyšl za Telč a Želiv za Sázavu. V případě Náchoda jste uváděli rozmanité názory, o jaké místo by se mohlo jednat. Psali jste, že na snímku je Javorník, Nové Město nad Metují, Frýdlant nebo Ratibořice. Někteří rovněž považovali Mikulov za Valtice a Mnichovo Hradiště za Český Krumlov.

### Spor o techniku

Výsledky ankety, která byla součástí soutěže, nám poskytly alespoň orientační obrázek, co si naši čtenáři o obsahu novin myslí. V popularitě jednoznačně zvítězil

### Kdo dostane ceny

1. Maketa RegioPantera od společnosti Škoda Transportation.
  - Ota Hrbáček, Ústí nad Labem
2. Tuzemský zájezd s cestovní kanceláří ČD travel za 9 tisíc Kč.
  - Arnold Gruhn, Benátky n. Jizerou
3. Fotografická publikace se snímky Jiřího Bergera z nakladatelství Starý Most. (Na výběr jsou tituly Brno z nebe, Plzeňský kraj z nebe a Karlovarský kraj z nebe.)
  - Petr Votava, Moravská Třebová
  - Aneta Křenková, Olomouc
  - Pavel Chalouš, Pačejov
  - Vlasta Volgemutová, Adamov
  - Karel Braun, Brno

cestopis (rubrika Za poznáním), který jako oblíbený označily více než dvě pětiny hlasujících. Na druhém místě skončila rubrika Provoz a technika, u které ale vnímáme odtažitý postoj některých čtenářů, především žen. Více než 20 procent hlasujících napsalo, že tuto rubriku vynechává nebo ji nemá v oblíbě. Zde ale redakce zastává jednoznačný názor, že tyto články do Železničáře patří. Jinak by totiž naše noviny sklouzly na úroveň společenského magazínu.

Pro desetinu čtenářů je důležitá a oblíbená rubrika se zahraničním zpravodajstvím, přibližně stejně velká část by ji klidně oželela. Opakovala se doporučení, abychom se věnovali spíše sousedním státům než exotickým zemím. Asi 10 procent čtenářů pozitivně hodnotilo rubriku Lidé a příběhy, naopak 7 procent se o ní vyjadřovalo s kritickými připomínkami. Psali jste nám také, že se máme více věnovat lidem z provozu a méně politikům.

## SLOUPEK

### Vaše názory jako důležitá zpětná vazba

Po dobu dvou týdnů jsme od vás dostávali doporučení a rady, jak Železničáře vylepšit. Mezi čtenáři se objevily dvě velmi početné skupiny. Jedna navrhuje klást větší důraz na cestopisy a tipy na výlety a ubrat na technických tématech. Druhá zase volá po prohloubení odborných článků s vazbou na vozidla nebo infrastrukturu a případně chce i omezit cestopisy, především ty bez přímé vazby na železnici.



**Petr Horálek**  
šéfredaktor  
Železničáře

V redakci jsme se shodli, že máme zájem nadále oslovovat čtenáře z obou skupin. Železničář je už historicky zaměřen především za zaměstnance Českých drah včetně těch, kteří pracují v náročných podmínkách v provozu. Pro ty jsou technická témata jistě zajímavá, protože se úzce dotýkají jejich profese. Na druhou stranu Železničáře čtou i lidé mimo dráhu, zejména fanoušci, studující středoškolaři či úředníci a manažeři. Ti mají tendenci vyhledávat i oddechovější články. Vzhledem k dlouhodobému poklesu počtu drážních zaměstnanců musíme čím dál víc hledat čtenáře ve druhé zmíněné skupině.

Některé návrhy, které k nám přišly, jsme už zohlednili. Týká se to například zahraničního zpravodajství, kde už v posledních číslech píšeme především o sousedních zemích. Minule jsme téměř tři strany věnovali nostalgickým jízdom, které vás tolik zajímají. Zavedli jsme i pravidelnou rubriku Historie. Jiná doporučení teprve budeme vyhodnocovat. Určitě ale platí, že jsme vděční za každý nápad, který nám pošlete. A nemusí to být jen v rámci další soutěže.

FOTO MICHAL MÁLEK

## První akreditace školení strojvedoucích patří DVI

Na přelomu března a dubna letošního roku získal Dopravní vzdělávací institut jako první v republice Osvědčení o akreditaci školicího střediska pro strojvedoucí. Zaměstnanci společnosti České dráhy a ČD Cargo z řad strojvedoucích byli dosud u DVI sice školeni, ale novelizace zákona o dráhách na jaře 2011 a nová vyhláška č. 16/2012 Sb. přinesly v tomto ohledu podstatné změny. „Kdybychom nesplnili nové podmínky,

tak by DVI nemohl strojvedoucí školit. Protože je to jedna z nosných profesí našich zákazníků, o které nechceme přijít, museli jsme na tuto skutečnost zareagovat. Půlroční příprava na akreditační proces se vyplatila a náš vzdělávací institut je od konce března jako první v České republice připraven školit strojvedoucí všech trakcí pro celou infrastrukturu,“ vysvětluje generální ředitel DVI Jan Bitter. → Pokračování na straně 5

## Z vnučky Českých drah se stala dcera

K 29. února se České dráhy staly jediným akcionářem společnosti ČDT - Informační Systémy. Po zařazení společnosti do Skupiny ČD došlo k 18. dubnu ke změně jejího názvu na ČD - Informační Systémy, a.s., zkráceně ČD - IS. Vzhledem k tomu, že původním vlastníkem byla ČD - Telematika, z „vnučky“ Českých drah se stala „dcera“. Po vzoru jednotného vizuálního stylu dceřiných společností Českých drah vznikl i grafický návrh nové značky v korporátních barvách (viz obr.).

## ČD Informační Systémy

Člen Skupiny ČD

Hlavní podnikatelský směr, který byl stanoven již při vzniku společnosti, se ani po vyčlenění úseku Systémy a technologie z ČD - Telematiky nemění. Společnost se nadále bude orientovat především na zákazníky ze Skupiny ČD. Dlouhodobým cílem společnosti je za-

ujmout pozici strategického partnera jako integrátora informatických služeb pro Skupinu ČD, a to dodávkou ICT produktů se záměrem podpořit České dráhy při dosahování jejich podnikatelských záměrů a cílů. V ČD - IS dnes pracuje asi 270 zaměstnanců. (hop)

### Za chvilku nepozornosti můžete platit celý život

Žáci základních a středních škol se v Preventivním vlaku učili, jak předcházet tragédiím.

STRANA 2

### SŽDC má nového generálního ředitele

Přinášíme rozhovor s Jiřím Kolářem. Jaké personální a organizační změny chystá?

STRANA 3

### Před 60 lety vyjela legenda zvaná Štokr

Připomínáme si českou řadu parních lokomotiv, které dominovaly v nákladní dopravě.

STRANA 10

### Jak jsme zrychlili vlaky od poloviny 20. století?

Cestovní časy na hlavních tratích se oproti minulosti zkrátily i o hodiny.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7









# V nymburských dílnách jsou přeborníci na opravy

Po několika měsících jsme zavítali do Provozního střediska oprav (PSO) v Nymburce společnosti DPOV, člena Skupiny ČD. Změn je tu dlouhá řada, vždyť celá akciová společnost prochází na všech stupních restrukturalizací a zaváděním procesního a projektového řízení, které má zajistit pružnější reakce na požadavky zákazníků a lepší organizaci.



**ČLOVĚK A STROJ.** Zaměstnanci DPOV pracují především na zakázkách pro České dráhy, ČD Cargo a SŽDC. Opravují moderní i historická vozidla.

FOTO AUTOR (3x)

Na hodnocení nového ekonomického systému DPOV, který byl zaveden v lednu, je ještě příliš brzy. Společnost se nyní zaměřila na jasnější cenotvorbu a řízení priorit zakázek. Vedení chce také zkrátit doby oprav, zvýšit kapacity a zmenšit dobu prostojů. Výroba je v DPOV od počátku roku 2012 řízena prozákaznický, o což se starají noví projektoví manažeři, řídicí zakázky od okamžiku jejich vzniku přes výrobu, realizaci až po finální předání zákazníkovi. V čele DPOV nově stojí František Bureš jako předseda představenstva a generální ředitel, který tak vystřídal ve vedení Josefa Plachého (ten odešel do důchodu).

I v nymburském Provozním středisku oprav pokračují v modernizaci. Vedle drobnějších investic se například realizuje první etapa prací na lakovně. Bývalý vedoucí nymburského Provozního střediska oprav, který je nově obchodním ředitelem DPOV, Arnošt Kohl mě doprovodil při návštěvě zdejšího areálu. Těžištěm prací jsou zde vyvazovací opravy motorových lokomotiv a vozů řad 714, 750, 742, 854, ale i přípojných vozů řady 054 nebo řídicích vozů 954 pro České dráhy, ČD Cargo, Správu železniční doprav-

ni cesty, případně další dopravce. Jedná se tedy o různé typy oprav pro širokou paletu vozidel často doprovázených individuálními požadavky zákazníka.

## Rozmanitá skupina zakázek

Při mé návštěvě se na dílně právě vyráběl zcela nový elektrorozvaděč pro lokomotivu řady 754, protože lokomotiva obdrží elektronický řídicí systém MSV. Jiný Breljovec právě „potil krev“ při plném výkonu na vodním odporu – zařízení, které umožňuje odzkoušet motorové a elektrické okruhy vozidla, aniž

by ujelo jediný metr. Samozřejmě pokračovaly vyvazovací opravy na jednotlivých Pendolino, které společnost DPOV vysoutěžila.

Zajímavostí pro milovníky dobových vozidel by jistě byla oprava soupravy tvořené vozy 820 a ozo pro Depo historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Tady se v Nymburce obzvláště spěchalo, protože zakázka se musí stihnout do zahájení sezony. Kdo zná korozí poznamenaný stav skříní těchto řad vozů, ví, jaká to musí být pro nymburské odborníky námaha. Ještě jsem byl svědkem

přestavby dvou starších motorových vozů 851, z nichž se mají zrodit měřicí vozy na zakázku SŽDC.

## Zaměřeno na Orchestriony

Spolu s kolegy v Provozním středisku oprav ve Veselí nad Moravou nyní pracují Nymburští na pilotním projektu modernizace kdysi nejrozšířenějšího vozidla ČD – vozu řady 810 přezdívaného Orchestrion, přesněji těch, které neprojdou „reinkarnací“ na Regionovu. Vyvinuty jsou dvě varianty: komplexnější a tedy i dražší veselské „áčko“, které obnáší nový motor TEDOM, novou převodovku, zesílené nápravy (podobné jako má řada 814) a nové WC. Ta už byla slavnostně představena ve Veselí nad Moravou. „Běčko“ má technických novinek méně, ale cestující bude čekat rovněž zbrusu nový interiér. Pětice těchto vozů jezdí v obvodu DKV Plzeň nebo čekají v Nymburce či Veselí na dokončení.

MARTIN NAVRÁTIL



Modernizace vozů řady 810 probíhá ve dvou variantách.



Opravy železničních vozidel zahrnují i namáhavou fyzickou práci.

**ČD DPOV**  
Člen Skupiny ČD

## MIMOŘÁDNOSTI

### Hradec Králové

6. dubna  
Dopoledne v žst. Hradec Králové hlavní nádraží vykolejil při posunu motorový vůz 854.213-6 na výhybce číslo 82. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 23 tisíc korun.

### Bakov nad Jizerou

11. dubna  
V dopoledních hodinách mezi železniční stanicí Bakov nad Jizerou a odbočkou Záluč se na přejezdu v km 83,121 střetl osobní automobil Škoda Favorit s rychlíkem 1138, v jehož čele byl motorový vůz 854.027-0. Řidič favoritu a jeho spolujezdkyně při střetnutí s motorovým vozem zemřeli. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečova-



cím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 45 tisíc korun.

### Nejdek – Nové Hamry

12. dubna  
Dopoledne mezi žst. Nejdek a dopravnou Nové Hamry se na železničním přejezdu v km 21,828 střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 17108, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.343-7. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 85 tisíc korun.

### Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem

12. dubna  
Ve večerních hodinách mezi žst. Jaroměř a Dvůr Králové nad Labem se na přejezdu v km 48,673 střetl osobní automobil Škoda Octavia s rychlíkem 996, v jehož čele byl motorový vůz 843.015-9. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 490 tisíc korun.

### Bohdíkov

13. dubna  
V ranních hodinách v obvodu železniční stanice Bohdíkov se na železničním přejezdu v km 64,107 střetl nákladní automobil Tatra, který na návěsu převážel dřevěné kulatiny, s nákladním vlakem Pn 69942, v jehož čele byla lokomotiva 742.360-1. Při střetnutí byl těžce zraněn spolujezdec v nákladním automobilu a byla proražena nádrž lokomotivy, ze které uniklo přibližně dva tisíce litrů nafty do řeky Moravy, čímž vznikla ekologická havárie. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 6 milionů korun.

(MirKo)

## První akreditace školení strojvedoucích patří DVI

→ Pokračování ze strany 1

Dopravní vzdělávací institut byl již potřetí za sebou úspěšně recertifikován podle standardů ISO 9001. Nyní si tedy připsal na své konto další úspěch, který dokazuje jeho vedoucí pozici na trhu odborného železničního vzdělávání. Udělení akreditace od Drážního úřadu předcházelo podrobné zkoumání podmínek. Šlo nejen o úroveň a vzdělání lektorů, ale také o prostorové zázemí pro frekventanty kurzů a technické vybavení učeben.

„Akreditační komise Drážního úřadu naštvila také Dopravní vzdělávací středisko v České Třebové, kde se podstatná část kurzů odehrává,“ říká Jan Bitter k průběhu samotného procesu. Samotná podstata změny na základě novelizace zákona se přitom dotkne všech strojvedoucích. Nový systém totiž jejich kvalifikaci rozděluje na udělování licencí a osvědčení.

### Licence k řízení vydá Drážní úřad, osvědčení dopravce

Všichni strojvedoucí musí v průběhu příštích pěti let požádat Drážní úřad o vydání licence, která je základem pro vykonávání profese. Na základě znalosti konkrétních lokomotivních řad a tratí jim následně vydává dopravce osvědčení. Pro stávající strojvedoucí znamená novelizace prakticky jen výměnu jednoho průkazu za dva, ti novopečení však získají kvalifikaci na základě zcela nových kritérií podle nové vyhlášky. Principiálně je systém shodný s kvalifikačními požadavky, které platí u železničních dopravců v Evropské unii.

Podle slov ředitele Jana Bittera se získání akreditace již pár týdnů poté pozitivně projevilo v poptávce privátních zákazníků, kteří si dříve zajišťovali vzdělávání svých strojvedoucích ve vlastní režii. Vzhledem k náročnosti akreditace se jim její získání pro malý počet



Ředitel DVI Jan Bitter s klíčovým osvědčením od Drážního úřadu. FOTO AUTOR

zaměstnanců zkrátka nevyplatí. „Mám zprávy, že někteří dopravci při vyhlášení výběrových řízení na proškolení i ostatních svých zaměstnanců budou ve svých podmínkách požadovat školení institucí s akreditací. To je pro DVI dobrá zpráva, protože nám přibudou noví zákazníci,“ dodává Jan Bitter. Půlroční příprava na získání akreditace, která obnášela mimo jiné zlepšení výukových prostředků, například dovybavení učeben nebo zvýšení vzdělání některých lektorů, se podle prvních indicií rozhodně vyplatila.

### Dílčí kvalifikace

Dalším úspěchem DVI je autorizace Ministerstva dopravy ČR pro dílčí kvalifikace. Za tímto poněkud nesrozumitelným názvoslovím se skrývá novinka v odvětví dopravy, podle které by mohl školení středně odborných

profesí zajišťovat stát prostřednictvím úřadů práce v rámci rekvalifikací. Toto školení provádí autorizovaná osoba, tedy i právě DVI. Potěší zejména zaměstnavatele, protože náklady na vzdělání uchazečů o zaměstnání hradí zmíněné úřady práce.

„Například České dráhy a SŽDC by tak mohly ušetřit u nových zaměstnanců pro devět profesí, jako jsou vlakvedoucí, průvodčí nebo tranzitěři. Naopak pro DVI by to mohl být další zajímavý byznys,“ dodává Jan Bitter. Je tedy vidět, že v deřině společnosti Českých drah neusnuli na vavřínech, ale že hledají další cesty rozvoje, aby se udrželi na špičce ve svém oboru, tedy v odborném vzdělávání na dopravním trhu.

**DVI**  
Člen Skupiny ČD

# Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA 7

## Čím rychleji pojedeme, tím více lidí oslovíme

**Jedním z významných důvodů pro volbu dopravního prostředku při plánovaných cestách je rychlost. Čím kratší dobu člověk stráví na cestě, tím větší je šance, že se pro daný dopravní prostředek rozhodne. To platí také o železniční dopravě. Ta může ve srovnání s letadly, autobusy nebo auty vyhrát pouze tehdy, pokud vede dobré ceny a komfortu raději také rychle a spolehlivě spojení. V tomto smyslu učinila železnice u nás za posledních šedesát let významný krok kupředu. Otázkou je, zda to bude stačit.**

**Vebláži zrychlování dopravy patří k nejuspěšnějším.**

**Na této dvoustraně přinášíme několik příkladů, jak se za posledních 60 let zrychlila doprava na některých důležitých tratích v České republice a k našim sousedům.**

**SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH DOB A PRŮMĚRNÉ CESTOVNÉ RYCHLOSTI**

PRÁHA - BERLÍN	PRÁHA - ÚSTÍ NAD LABEM	PRÁHA - VÍDEŇ	PRÁHA - BRATISLAVA
1962: 8 hod. 52 min., 89 km/h	1962: 5 hod. 25 min., 77 km/h	1962: 8 hod., 88 km/h	1962: 8 hod. 5 min., 78 km/h
1962: 8 hod. 44 min., 87 km/h	1962: 5 hod. 20 min., 82 km/h	1962: 8 hod. 20 min., 82 km/h	1962: 8 hod. 23 min., 77 km/h
1972: 8 hod. 40 min., 88 km/h	1972: 5 hod. 20 min., 86 km/h	1972: 8 hod. 40 min., 82 km/h	1972: 8 hod. 23 min., 77 km/h
1982: 8 hod. 34 min., 93 km/h	1982: 5 hod. 16 min., 90 km/h	1982: 8 hod. 57 min., 78 km/h	1982: 8 hod. 23 min., 78 km/h
1992: 8 hod. 30 min., 97 km/h	1992: 5 hod. 11 min., 95 km/h	1992: 8 hod. 40 min., 80 km/h	1992: 8 hod. 47 min., 81 km/h
2002: 8 hod. 27 min., 99 km/h	2002: 5 hod. 10 min., 96 km/h	2002: 8 hod. 38 min., 83 km/h	2002: 8 hod. 27 min., 83 km/h
2012: 8 hod. 25 min., 99 km/h	2012: 5 hod. 22 min., 80 km/h	2012: 8 hod. 40 min., 87 km/h	2012: 8 hod. 27 min., 83 km/h

**PRÁHA - VRAŠKA**

1962: 33 hod. 48 min., 48 km/h
1962: 34 hod. 8 min., 52 km/h
1972: 33 hod. 23 min., 58 km/h
1982: 32 hod. 23 min., 62 km/h
1992: 32 hod. 23 min., 62 km/h
2002: 32 hod. 23 min., 62 km/h
2012: 32 hod. 23 min., 62 km/h

**PRÁHA - BRNO**

1962: 3 hod. 22 min., 79 km/h
1962: 3 hod. 8 min., 82 km/h
1972: 3 hod. 23 min., 78 km/h
1982: 3 hod. 20 min., 78 km/h
1992: 3 hod. 20 min., 78 km/h
2002: 3 hod. 19 min., 80 km/h
2012: 3 hod. 19 min., 80 km/h

**PRÁHA - OSTRAVA**

1962: 4 hod. 38 min., 77 km/h
1962: 4 hod. 48 min., 74 km/h
1972: 4 hod. 38 min., 78 km/h
1982: 4 hod. 38 min., 78 km/h
1992: 4 hod. 38 min., 78 km/h
2002: 4 hod. 38 min., 78 km/h
2012: 4 hod. 38 min., 78 km/h

**PRÁHA - ŽILINA**

1962: 8 hod. 55 min., 52 km/h
1962: 8 hod. 58 min., 50 km/h
1972: 8 hod. 58 min., 50 km/h
1982: 8 hod. 58 min., 50 km/h
1992: 8 hod. 58 min., 50 km/h
2002: 8 hod. 58 min., 50 km/h
2012: 8 hod. 58 min., 50 km/h

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Připravujeme



# Jablunkovský tunel trápí už roky geology i stavbaře

K dokončení stavby třetího tranzitního koridoru spojujícího Slezsko a severozápadní Slovensko chybí zdánlivá maličkost – Jablunkovský tunel. Po jeho ražbě a následném závalu v roce 2009 se dlouho zvažoval další postup. Letošní únor přinesl výrazné zintenzivnění stavebních prací, což mělo vliv i na provoz probíhající na jediné traťové koleji starého tunelu.

**S**tavbu nového tunelu na slezsko-slovenském pomezí provází smůla. V listopadu 2009 se propadla klenba takzvaného primárního ostění a výsledek byl fatální. Tuny zeminy zavalily část tunelového profilu, který byl již proražen, a stavbaři tak mohli začít takřka na jedné třetině jeho délky znovu. Přesto to nevzdali, o čemž svědčí aktuální náročné výluky mezi přechodovou stanicí Mosty u Jablunkova a slovenskou odbočkou Šance.

Vlaky stále jezdí původním jednokolejným tunelem z roku 1870. Nový dvoukolejný tunel se buduje v jeho blízkosti. Když se stavbaři dostali k místu závalu, který nastal před dvěma a půl lety, bylo nutné provádět práce tzv. štolování s maximální obezřetností a důrazem na bezpečnost. Všechny vlaky – dálkové i regionální – musely být na několik týdnů nahrazeny autobusy.



**U PORTÁLŮ.** Vlevo vidíte problémovou stavbu nového tunelu, vpravo jednokolejný tunel sloužící od roku 1870. FOTO AUTOR

## Když se propadá zemina

„Rychlost postupu odpovídá metodě ražby, která byla v daných velmi složitých geologických podmínkách zvolena právě pro zajištění bezpečnosti. Denní postup na jednotlivých čelbách štol je jeden až dva metry. Plnoprofilová prázka nového tunelu se zřízením primárního ostění by měla být dokončena v létě,“ říká Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Oblast ražby nového tunelu probíhá v mimořádně slo-

žitých geologických podmínkách tzv. karpatského flyše. Území je postiženo dlouhodobými sesuvy a tektonickými poruchami. Postup ražby výrazně ovlivnily letošní dlouhotrvající silné mrazy, kdy prakticky tři týdny nevystoupila teplota v oblasti tunelu nad minus deset stupňů Celsia. Zhotovitelům se však přesto dařilo postupovat v ražbě a zřízování primárního ostění za mimořádných opatření, která směřovala k vytvoření vhodného mikroklimatu na čelbě.

Práce prodlužuje vybourávání dřívě zřízeného primárního ostění a všech ostatních narušených zajišťujících prvků, které byly postiženy havárií. V poslední době také komplikuje práce postupné vybourávání pracovní hydraulické plošiny, která byla také poškozena závalem. Razičské práce probíhají nepřetržitě ve dvou směnech a postupuje se maximálně možným tempem pod přísným dohledem projektanta zhotovitele. Na jeho bedrech leží mimořádně odpovědná

## Jak se tuneluje na státní hranici

- Vlastní stavba začala 3. listopadu 2007.
- Kvůli stavbě byla zcela vyloučena druhá traťová kolej v úseku Mosty u Jablunkova – odbočka Šance.
- Dvoukolejný koridorový tunel bude měřit 612 metrů.
- Harmonogram prací negativně ovlivnil zával zeminy v listopadu 2009.
- Dokončení koridorové stavby v úseku státní hranice SR – Bystřice nad Olší včetně nového tunelu se předpokládá v srpnu 2013.

činnost a snaha bezpečně dobudovat dílo v nejkratším možném termínu. Zahájení provozu v tunelu je zatím uváděno v průběhu roku 2013, původní termín přitom zněl listopad 2011.

## Úzké hrdlo koridoru

Výstavba nového tunelu silně ovlivňuje provoz na trati Žilina – Čadca – Český Těšín, protože na čtyřkilometrovém úseku mezi odbočkou Šance a stanicí Mosty u Jablunkova je provoz veden pouze po jedné koleji. Trasa je využívána nejen mezinárodními expresy a regionálními vlaky, ale i silnou nákladní dopravou mezi Českem a Slovenskem. Pro cestující znamená stavba tunelu, potažmo spojení českého a slovenského železničního koridoru, řadu omezení. Jedním z nich je například posunutí zastávky Mosty u Jablunkova, jejíž finální pozice bude bezprostředně před jižním portálem nově budovaného tunelu. Až se zřídí koleje v definitivní poloze tratě mezi jižním zhlavím stanicí Mosty u Jablunkova přes nový tunel po česko-slovenskou státní hranici, traťová rychlost vzroste pro běžné soupravy až na 100 km/h a pro naklápací jednotky na 120 km/h. Na to si ale budeme muset počkat do příštího roku.

**MARTIN HARÁK**

INZERCE



**ČD travel, s.r.o.**, Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz.  
Pobočky: Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



## Česká republika

### Poděbrady – hotel Bellevue Tlapák \*\*\*\* 50+

AKČNÍ NABÍDKA NA VYBRANÉ TERMÍNY

Cena 6 205 Kč/osoba. Cena zahrnuje: 5 nocí, 5x polopenzi, vstupní lékařské vyšetření, 10 léčebných procedur na základě vstupního vyšetření, 2x odpolední kávu a dezert, pitnou kúru – minerální vodu Poděbradka.

Více na [www.cdtravel.cd](http://www.cdtravel.cd).



## Česká republika

### Skalka u Chebu – hotel Stein \*\*\*

POBYTOVÝ „PIVNÍ“ BALÍČEK

Cena 2 500 Kč/osoba. Cena zahrnuje: 2x ubytování v hotelu Stein (3 km od Chebu), 2x snídaní formou bufetu, 1x večeří formou tříchodového menu, denně lahve piva na pokoj, 1x tematickou večeří – speciality k pivu, 1x pět večerních piv, 1x pivní lázeň, 1x vstup do wellness centra (vířivka, sauna, danarium).



## Itálie

### Sicílie – vlakový poznávací zájezd

Kouzelný ostrov slunce 10.–24. 9. 2012, 7 590 Kč, 10x ubytování v apartmánové rezidenci 50 m od moře s možností vaření. Koupání v Tyrhénském moři, lodní výlet na ostrov Vulcano, autobusem na nejvyšší evropskou sopku Etnu, přímořské letovisko Cefalu, světoznámá Taormina s antickým divadlem či hlavní město Sicílie Palermo a nedaleké Monreale s úchvatnými mozaikami.



## Německo + Rakousko

### Jednodenní poznávací zájezdy

Odjezd z Českých Budějovic!

14. 7. – Orlí hnízdo 760 Kč – poslední volná místa

11. 8. – Orlí hnízdo 760 Kč

18. 8. – Medvědí soutěska 860 Kč



## Slovensko

### Vysoké Tatry – Štrbské Pleso, Hotel FIS \*\*\*

MÁJOVÉ TOP POBYTY 28. 4.–20. 5. 2012

Cena 2 330 Kč/osoba, ubytování ve dvoulůžkovém pokoji s příslušenstvím.

Cena zahrnuje: 3 noci, 3x polopenzi, nápoj k večeři, 1x saunu.



## Španělsko

### Mallorca pro Seniory 55+, hotely No Name \*\*\*\*

PRODLOUŽENÉ JARNÍ TERMÍNY 13. 6.–27. 6. 2012

Cena 10 990 Kč/os./pobyt, dvoulůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením. Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi, leteckou dopravu, transfer letiště – hotel – letiště, delegáta, 1x autobusový polodenní výlet.

Doprovázející osoba nemusí být senior.





## POŠTA

## Články v čísle 7 se vám povedly

Musím vám vzdát hold za Železničáře číslo 7/2012. Pro mne byl velmi zajímavý článek „Desiro v našich službách“, který jsem našel hned na první stránce. Potom mě upoutala velmi aktuální záležitost týkající se zkoušek nových řídících vozů typu 80-30 s poněkud alibistickým přístupem tiskové mluvčí výrobce. Zaujalo mne také líčení stavu kolejového svršku na polské straně a jejich „přístup“ k řešení problémů. Pokud budou Poláci nadále bránit zlepšení situace, bude podle mne dobré do



toho zapojit Evropskou unii. A článek, který jsem si přečetl nejdříve, byl samozřejmě o schvalování lokomotiv řady 380. Bohužel tam ale není žádný časový plán do budoucna, což ale asi nebylo možné.

DAN ŠÍDA

## Průvodčí mě vzal do cíle cesty autem

V pátek 10. února mě mile překvapil průvodčí z osobního vlaku jedoucího z hlavního nádraží v Plzni do Domažlic. Na jeho čin se nedá jen tak zapomenout a nikde jinde jsem nic podobného nezažil. Cestoval jsem v tento den ráno v 7 hodin za dcerou do Kdyně. Osobní vlak jsem zvolil jako náhradu za expres z Prahy, který nemohl dodržet z technických důvodů odjezd z plzeňského hlavního nádraží. Mráz se zdál být ještě silnější než v předešlých dnech a stačil tak na trati zanechat svoje stopy, proto bylo zpoždění zcela pochopitelné. Vůbec mi to ale nevadilo a byl jsem rád, že jsem v teple vagonu osobního vlaku.

Průvodčí se ode mě při kontrole jízdenek dozvěděl, že v Domažlicích budu přestupovat, a a tak se snažil telefonem zajistit, aby na nás přípojný vlak počkal. Nejprve to vypadalo slibně, ale nakonec se rozhodli na nás nepočkat. Průvodčí to ovšem vyřešil velmi originálně. V Domažlicích mě a ještě jednoho spolucestujícího okamžitě naložil do svého vlastního vozu a odvezl nás oba až přímo do Kdyně. Velmi ho za to obdivuji a posílám mu toto cestou moc a moc díky. Jeho ochota vyřešit problém, který sám nezpůsobil, daleko předčila moje očekávání. Ani nechtěl přijmout příspěvek na projetý benzín. Ještě jednou mu za jeho čin děkuji.

PAVEL ŠNEIDER

Zaměstnancem Českých drah byl vlakvedoucí Pavel Váchal z Regionálního centra vlakového doprovodu Plzeň, Střediska vlakového doprovodu Domažlice.

## Pár nápadů, které nemusí být nejlevnější

Se zkracující se dobou jízdy rychlíků mezi stanicemi se celé oblasti států stávají jedním městem. Vzniká tak jakási OHD, tedy oblastní hromadná doprava. Této skutečnosti by měla vyjít vstříc i nově nakupovaná železniční vozidla. Měla by být částečně nízkopodlažní nebo dvoupodlažní. Vozidla nabízející vysokou úroveň cestování vždy přitahují velké množství lidí. Na druhou stranu přestavby starých vagonů si podle mne nikdo nevíšimne, tak proč je realizovat?

Provoz v železničních uzlech a na tratích po modernizaci by měl být téměř samočinný. Čím méně úroveň křížení tratí a silnic, tím lépe. Stejně tak to platí u jednokolejek na hlavních tratích. Moderní doba žádá větší plynulost a bezpečnost na tratích. Z hlediska ekologie by také všechny nové tratě měly být elektrifikovány. Navrhují například propojit železniční stanice Teplice v Čechách s Novosedlicemi a tím oživit trať číslo 132 až do Děčína. Vyzývám všechny zainteresované subjekty, aby se nenechaly odradit náročností příslušných projektů. Levná nekonceptní řešení jsou podle mě cestou do bezdání. Vše rozmělní čas a úspěch v provozu navrátí vynaložené náklady.

JAROSLAV DUŠEK

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.



PLZEŇSKO. Nejrozšířenější parní lokomotiva na území Československa se vyráběla až do konce 50. let. Po ní už nepřišla žádná.

FOTO SBÍRKA AUTORA

# Poslední parní mohykán Štokr vyjel před šedesáti lety

Byly po právu synonymem pro těžkotonážní hnutí padesátých let. Dodnes drží absolutní rekord za přepravu uhelného vlaku o hmotnosti více než 8 tisíc tun. Řeč je o Štokrech, naší nejpočetnější řadě parních lokomotiv. V 50. letech zastiňovaly svými výkony v nákladní dopravě nastupující motorovou a elektrickou trakci.



V roce 1976 v Královském Poříčí ještě Štokry vozily náklad. FOTO AUTOR

Vývoj Štokrů je datován na konec čtyřicátých let. Tehdejší nákladní lokomotivy řad 534.0 a 555.0 přestávaly rostoucím přepravním výkonům stačit. V roce 1949 sice bylo rozhodnuto sestavit pět prototypových rychlých nákladních lokomotiv řady 469.0, ale ty zůstaly jen na rýsovacích prknech konstruktérů plzeňské Škodovky. Místo nich se zrodil Štokr, tedy lokomotiva řady 556.0. Největší zásluhu na tom měla válka na druhé straně zeměkoule.

## Inspirace u nepřítele

V letech 1950–53 probíhala „policejní akce OSN“ v Koreji. Československo jako součást východního bloku samozřejmě podporovalo KLDR, a proto narychlo přehodnocovalo i své dopravní priority. Aby železnice mohla přepravit množství bojové techniky, byla objednávkou z prosince 1950 (půl roku po vypuknutí konfliktu) zadána stavba nových válečných parních lokomotiv. Místo rychlých a těžkých strojů řady 469.0 se podle praxe z 2. světové války vsadilo na modernizovanou variantu řady 52 Německých říšských drah. Je ironií osudu, že to nejlepší na budoucí řadě 556.0 vymysleli technici z nepřátelského táboru. Štokry totiž dostaly upravený pojezd z německé válečné řady, americký kotel se spalovací komorou a varníkem. Také mechanické příkladače byly vyráběny podle francouzské licence, spravující patentová práva rovněž USA.

## Pět stovek dřičů

Rozjezd výroby Štokrů nebyl slavný. První dokončená lokomotiva absolvovala ve Škodovce tovární zkoušku až 6. března 1952. V systému takzvaného plánovaného hospodářství většinou stále něco chybělo. V případě vyráběných Štokrů to byly nejdříve tendry. Byl to problém, který se táhl už od prvních poválečných let. Pro Štokry dodal výrobní podnik Tatra Kolín první tendr se zpožděním řady měsíců. Jako první proto byla po technicko-bezpečnostní zkoušce pro běžný provoz dodána až lokomotiva 556.020, vyzkou-

šená 13. června 1952. Většina do té doby vyrobených strojů byla z Plzně odtažena bez tendrů do Bohumína. Snad proto, aby v případě skutečného válečného konfliktu nepadly jako kořist do rukou nepříteli. Západní Čechy se totiž měly stát frontovým územím očekávané třetí světové války.

556.0338, 556.020 a 556.0155. Zasadily i do dopravy osobních vlaků a také rychlíků. Na konci provozu už dosluhovaly hlavně v manipulačních vlacích a v těžkém posunu.

Jejich provoz ale nebyl ve skutečnosti bezproblémový. Stroje trpěly poruchovostí spojnicových ložisek u první a hlavně



POSLEDNÍ. Štokr 556.510 zakončil éru parních strojů. FOTO SOA PLZEŇ, FOND ŠKODA

Poslední vyrobený Štokr vyjel z Plzně v květnu 1958, nesl inventární číslo 510 a řada 556.0 tak dosáhla největšího počtu vyrobených kusů pro bývalé ČSD. Stroj 556.0491 se 21. května 1958 stal úplně poslední parní lokomotivou, kterou ČSD převzaly. Původně měla její výroba pokračovat až do roku 1959 a byla dohodnuta výroba dalších 80 kusů pro železnice DR ve východním Německu. Zakázka ale byla nakonec odřeknuta.

## Vypomáhaly i v osobní dopravě

V provozu se Štokry brzy zaběhly. Vozily hlavně nákladní vlaky včetně slavných těžkotonážních souprav. Historicky rekordní zátěž odvezly 20. prosince 1958 – 121 vozů uhelného vlaku z Kojetína do Ostravy s hmotností 8 272 tun. Na tomto heroickém výkonu se podílely Štokry

poslední spřažené nápravy. Pokud jezdily na obloukovitých tratích, trpěly povylézáním vahadlových svorníků v systému vypružení. Kotel měl vysoký přetlak 18 atp, což přece jen znamenalo vyšší poruchovost například svárů v lemu varníku. Přesto měl strojní personál tyto stroje v oblibě. Díky příkladačím měly snazší obsluhu než lokomotivy s ručním příkladačím paliva. A dokázaly odvézt přece jen vyšší zátěž než jiné typy lokomotiv.

## V pravidelném provozu skončily v roce 1981

S nástupem lokomotiv nových trakcí po dokončení elektrizací a po dodávkách motorových Sergejů řady T 679.1 se operační prostor Štokrů u ČSD postupně začal zmenšovat. Staly se nakonec úplně poslední řadou parních lokomotiv u ČSD

## SLAVNÉ VÝKONY ŠOKRŮ

- 10. září 1958 lokomotiva 556.0498 odvezla z Ostravy do České Třebové zátěž o hmotnosti 5 100 tun. Ze Zábřehu na Moravě jí vypomáhal postrk.
- 20. prosince 1958 lokomotiva 556.0338 společně s postrkovou 556.020 odvezla z Kojetína do Ostravy uhelný vlak s dopravní hmotností 8 272 tun. Z Přerova do Hranic na Moravě jim pomohl druhý postrk 556.0155.

s malým provozním významem převážně na západě bývalého Československa. V roce 1981 už zbývalo jen několik posledních mohykánů z kdysi slavné řady. Na konci března 1981 odstavili československý stroj 556.0506, v květnu dojezdila na páté záložce plzeňská 556.0359 a počátkem července uspořádali v Sokolově poslední jízdu pravidelného manipulačního vlaku s 556.0304. Dnes zbývá pouze několik muzejních exponátů. Jen lokomotivy 556.0506 Českých drah a 556.036 na Slovensku jsou stále provozuschopné. Společně s 556.0271 a 556.0510, které jsou neprovozními exponáty, připomínají šedesátiletou historii strojů, pro které jako by nebyl žádný vlak příliš těžký.

MIROSLAV PETR



V Babicích nad Svitavou v roce 1995 při nostalgické jízdě. FOTO VÁCLAV RUBEŠ



# Procházka po městě, které je symbolem husitství



**NÁMĚSTÍ.** Historické centrum poslouží i jako místo oddychu. FOTO CZECH TOURISM



**DOMINANTA.** Městu vévodí majestátní děkanský kostel Proměnění Páně na hoře Tábor. FOTO AUTORKA (2X)

Starobylé jihočeské město Tábor, které leží na křižovatce pěti železničních tratí, nabízí návštěvníkům kromě své historie a zajímavých památek i mnoho hospůdek a restaurací k občerstvení. Mezi jeho velké výhody patří rozloha, která je právě tak akorát, abyste z nádraží všude došli pěšky.

Přímo naproti nádraží v Táboře se nachází Husovo náměstí s malebným parkem. Když jím projdete, objevíte pomník mistra Jana Husa, jehož autorem je slavný chýnovský rodák František Bílek. Je to pouze jedna z řady památek odkazujících na slavnou éru husitství, která Tábor proslavila po celé Evropě až do dnešních dnů.

## Srdcem města je Žižkovo náměstí

Třídou 9. května se mezi historickými domy a obchůdky dostanete na náměstí Františka Křížka. Odtud je to už jen coby kamenem dohodil do Starého města. Však zde také, právě v Pražské ulici, kdysi stávaly tři brány, které zamezovaly nepřítelům vstoupit do města. Pražská

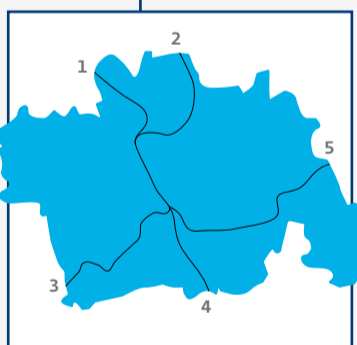
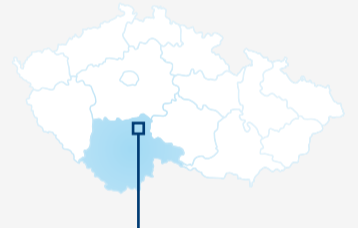


V Pražské ulici najdete řadu historických domů. FOTO TOMÁŠ CACH



Kolem vodní nádrže Jordán z 15. století dnes vede odpočinková zóna.

## MĚSTO TÁBOR



1. trať 201 do Ražic, 2. trať 220 do Prahy, 3. trať 202 do Bechyně, 4. trať 220 do Českých Budějovic, 5. trať 224 do Horní Cerekve.

INZERCE

Zahraniční firma přijme do stálého PP

## SERVISNÍHO TECHNIKA PRO MOBILNÍ OPRAVY NÁKLADNÍCH VAGONŮ

Platí pro celou ČR.

### POŽADUJEME:

- > praxi nebo vyučení v oboru
- > ochotu cestovat (i do zahraničí)
- > časovou flexibilitu
- > vysoké pracovní nasazení
- > velmi dobrý zdravotní stav
- > alespoň základní znalost práce s PC
- > ŘP a svářecí zkoušky (uvítáme, není podmínkou).

### NABÍZÍME:

- > dobré platové podmínky
- > příspěvek na dovolenou
- > stabilní pracovní poměr.



Pokud máte zájem s námi pracovat, zašlete nám svůj životopis na adresu [uws@email.cz](mailto:uws@email.cz) nebo pro bližší informace volejte 417 535 755, 608 120 099, pí Prošková.

ulice vás zavede na Žižkovo náměstí, které je samým srdcem Tábora. Právě zde objevíte jeho dominantu – věž děkanského římskokatolického kostela Proměnění Páně na hoře Tábor. Věž kostela je gotická, doplněná barokní bání, a se svou výškou 77,8 metru je nejvyšší věží v jižních Čechách. Městská radnice, kterou na náměstí jistě nepřehlédnete, byla postavena počátkem 16. století v pozdně gotickém slohu na místě tří starších městských domů. V radničním sklepení se nachází vstup do labyrintu tábořského podzemí, které slouží expozicím Husitského muzea. Nově otevřené je také Strašidelné podzemí za kostelem, kde děti najdou strašidla, čarodějnice i kostlivce. Při výletu zajímavostí nemůžeme opomenout pískovcový pomník Jana Žižky od Josefa Strachovského.

## K vodárenské věži, nebo k bývalému hřbitovu?

Z náměstí se můžete dále vydat směrem na Tržní náměstí, ze kterého lze dojít k vodopádu vytékajícímu z nádrže

dán, nebo do Husova mlýna, skanzenu středověkého způsobu života a husitského válečnictví. Nedaleko od Tržního náměstí stojí vodárenská věž, jejíž stavbu předurčilo právě vybudování vodní nádrže Jordán v roce 1492. Kousek dál stojí novorenesanční Střelnice, kulturní dům postavený místním střeleckým spolkem na přelomu 19. a 20. století. Od Střelnice je krásný výhled a vedou odtud schody, kterými se snadno dostanete až k Jordánu. Cesta kolem nádrže je nově rekonstruovaná do podoby odpočinkové zóny s dětským hřištěm a cyklostezkou.

Jestliže se z Žižkova náměstí vydáte opačným směrem, cesta vás zavede až k Bechyňské bráně, jediné dosud stojící městské bráně, která se dochovala v téměř původním stavu vrcholné gotiky. Právě vedle ní se nachází poslední z věží hradu Kotnov, dříve nazývaného Hradiště, který byl založen jako součást hradecké soustavy ve 2. polovině 13. století za vlády Přemysla Otakara II. Věž je vysoká 25 metrů a veřejnosti přístupná. Projděte Bechyňskou bránou a přes uli-

ci uvidíte zdi starého hřbitova, nyní parku Pod Kotnovem. Je to tajuplné místo, ze kterého na vás dýchne atmosféra starých časů. Na nárožích objevíte i jméno Josefa Němce, manžela spisovatelky Boženy Němcové.

## I v okolí Tábora je krásně

Pokud jste se na své cestě k Bechyňské bráně pozorně dívali, víte, že se kousek od ní nachází zajímavá ulička zvaná Sady, která začíná zcela netypicky – schodištěm. Nenechte se odradit, překvapí vás nejen zajímavý pohled na věž Kotnov a samotné město, ale také příjemná procházka přírodním parkem v údolí Tisemenického potoka. Cesta, která je dlouhá necelý kilometr, vede mezi starobylými stromy přes Tisemenický potok přímo do prudkého stoupání. Mezi letitými lipami úctyhodných rozměrů dojdete kolem zastavení křížové cesty až do Klokot. Ty jsou oblíbeným putovním místem s malebným kostelem Panny Marie. A pokud vás ještě nebolí nohy a toužíte objevit další krásy Tábora, seběhněte k řece Lužnici a po asfaltové cestě dojdete až do Harrachovky, sto let staré lesní turistické restaurace doplněné dětským hřištěm s dřevěnou „lodí“. Odměnou za tuto procházku vám bude překrásná příroda, která jako by vypadla z příběhů J. R. R. Tolkiena o hobitech. A pokud všechno nestihnete v jednom dni, klidně se do Tábora a jeho okolí vraťte. **TAJANA JEŠETOVÁ**



Uličky Starého města dýchají atmosférou dávných dob. FOTO TOMÁŠ CACH

## DOPORUČUJEME:

- křivolaké uličky Starého města plné historických domů
- pískovcový pomník Jana Žižky na Žižkově náměstí a pomník Jana Husa na Husově náměstí
- římskokatolický kostel Proměnění Páně, který dominuje městu
- Husitské muzeum
- tábořské podzemí se strašidelnou prohlídkou
- Bechyňskou bránu, která zbyla jako poslední v rámci městského opevnění
- vodní nádrže Jordán z roku 1492
- putovní místo Klokoty s kostelem Panny Marie uprostřed lichoběžníkového prostoru obklopeného ambity a kaplemi.