



Trať z Řikonína do Vlkova u Tišnova zrychlí



Desetikilometrový úsek dvoukolejné trati se dvěma tunely musejí stavbaři zrekonstruovat za pouhých devatenáct měsíců.

Zakázku na zvýšení traťové rychlosti v předmětném úseku získala společnost Chládek & Tintěra LTM + HB Řikonín – Chládek & Tintěra, a.s., (podíl 68 %) a Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., (podíl 32 %). Cílem projektu je provedení stavebních úprav pro zvýšení traťové rychlosti a tím i kapacity, respektive propustnosti trati v mezistaničním úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova. Součástí prací je také rekonstrukce železniční stanice Řikonín a zastávky Níhov.

Start bez jakékoliv přípravy

Realizace projektu byla oficiálně zahájena předáním staveniště 3. července 2017. Samotné stavební práce naplno začaly o týden později, avšak dvouměsíční výluka trvala již od 1. července 2017. Vzhledem ke složitosti výběrového řízení a možnosti výluk byla zrušena nultá etapa výstavby, která slouží k přípravě stavby. V první fázi stavbaři projektového týmu ředitele stavby Jakuba Štěrbý ze společnosti Chládek & Tintěra, a.s., provádí práce v nejnáročnějších úsecích, jako jsou Lubenský a Níhovský tunel, v oblasti

skalního zářezu a ve stanici Řikonín. Současně byly zahájeny práce na rekonstrukcích tří propustků, tří mostů a vybudování patek trakčního vedení v rozsahu celé stavby – přibližně 350 kusů. Stavbaři během první etapy ještě stihli vyměnit trakční vedení v obou tunelech. „Tyto práce musíme ukončit do 8. září tak, aby mohl být obnoven provoz na trati. Hlavní nápor přijde na začátku stavební sezóny 2018, kdy nás čeká rekonstrukce železničního svršku a spodku v obou kolejích. To je bezmála dvacet kilometrů,“ říká v polovině srpna výrobní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Jan Chlupsa. Podstatnou část stavebních prací budou tvořit rekonstrukce mostních estakád, propustků a mostů, výstavba nových návěštních lávek a také rozsáhlé sanace skalních zářezů.

Řikonín se dočká nové výpravní budovy

Významných úprav se dočká stanice Řikonín, kde stavbaři vystaví novou výpravní budovu, včetně kompletní drážní technologie a moderního informačního systému. Vznikne tam také bezbariérový podchod

k novým nástupištím a nové návěštní lávky. Nová bezbariérová nástupiště budou i v zastávce Níhov.

V souvislosti se zvýšením rychlosti bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení a staniční zabezpečovací zařízení ve stanici Řikonín.

FAKTA A ZAJÍMAVOSTI O TRATI

- *Železniční trať (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty (ŽSR) je dvoukolejná mezinárodní elektrizovaná celostátní trať. V úseku Brno – státní hranice se Slovenskem je součástí 1. koridoru.*
- *Provoz v úseku trati z Havlíčkova Brodu do Brna byl zahájen v roce 1898, v roce 1953 byl přeložen a v roce 1966 byl elektrizován.*
- *Práce na přeložce trati přerušila válka. Oba tunely byly dokončeny v roce 1942. Německá okupační vojska do tunelů umístila továrny na výrobu trupů stíhaček Messerschmitt Bf 109. Výroba tam byla přesunuta v roce 1944.*

■ Litoměřické horní nádraží brzy prokoukne str. 2

■ Portálový pokladač pražců Donelli pomohl na další trati str. 2

■ Železniční most v Rynholci je opět plně funkční str. 3

Havarijní stav ve Všetatech je odstraněn



Ve stanici Všetaty hrozilo kvůli rozpadajícím se pražcům a vysloužilým výhybkám v neratovickém zhlaví uzavření některých kolejí na trati Praha–Turnov.

Závod kolejových staveb začal s opravou nevyhovujících částí kolejí na pravé straně neratovického zhlaví železniční stanice Všetaty první srpnový den. Celkem stavbaři měli za úkol zrekonstruovat třináct výhybek spolu s propojovacími poli. „Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně frekventovanou stanici, dostali jsme výluky postupně, někdy na den, nejdéle však na týden. Znamenalo to pečlivě rozplánovat celý projekt tak, aby po skončení výluky byla trať vždy průjezdná. Byl to pro nás hodně boj s časem a s koordinací různých profesí,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán. V určité časy bylo nutné nasadit veškerou dostupnou techniku a pracovníky. Zejména svářeči si pak užili pozdně odpolední a noční směny.

Kolejáři v rámci oprav vyměnili 100 % špatných pražců za nové dřevěné i betonové a přibližně 60 % vysloužilých kolejí. Nakonec vždy upravili geometrickou polohu koleje a doplnili šterkové lože. Dokončená stavba byla předána investorovi, kterým je SŽDC, s.o., v řádném termínu, a to 8. 9. 2017.

Chodovští mají nové nádraží s ostrovním nástupištěm a dvěma podchody

Peronizace stanice v Chodově se pomalu blíží k úplnému konci. Do začátku října zbývá projektovému týmu dokončit práce, které již nemají podstatný vliv na cestující.



Jedním z nejdůležitějších dnů stavby byl 21. srpen tohoto roku, kdy došlo k ukončení nepřetržité výluky a stanice se stala plně průjezdnou. „Všechny vlaky od tohoto dne jezdí v elektrické trakci skrz stanici. Osobní vlaky a rychlíky staví u nového ostrovního nástupiště a cestující již plně využívají nové podchody,“ upřesňuje aktuální situaci ve stanici vedoucí projektového týmu Martin Počta. Tento den byla zároveň ukončena náhradní autobusová doprava.

Poslední výluka potrvá do října

Stavba tím ale ještě neskončila. Téhož dne totiž začala výluka pro poslední stavební postup ve stanici Chodov, během které stavbaři zrekonstruují liché části kolejí karlovarského zhlaví. „Nyní naši kolejáři pracují na rekonstrukci svršku a spodku a mostaři na sanaci mostního objektu v km 195,665. No

a naši trolejáři, poté, co na začátku výluky snesli starou trakci, se připravují na montáž nových trolejí,“ informuje o průběhu prací na konci srpna Martin Počta. Průběžně se přitom pracuje také na ohřevcích výhybek, kabelizaci a připravuje se aktivace zabezpečovacího zařízení.

Stavebně bude právě probíhající stavební postup dokončen 2. října, kdy bude ukončena i poslední velká výluka v Chodově, respektive mezi Novým Sedlem a Karlovými Vary. Vlaky pak začnou jezdit bez jakéhokoliv omezení. Společnosti AŽD pak bude zbývat pouze zaktivovat nové zabezpečovací zařízení a projektovému týmu Martina Počty provést dokončovací práce a vyklidit staveniště.

Stavbaři kromě rozsáhlých úprav v samotné stanici zvýšili rychlost průjezdu vlaků v úseku mezi stanicí Chodov a sousedním Novým Sedlem.

Litoměřické horní nádraží brzy prokoukne

Nejpozději v polovině příštího roku skončí oprava výpravní budovy, se kterou začalo středisko pozemních staveb letos v srpnu.



2000 METRŮ ČTVERECNÍCH. Nejnáročnější částí rekonstrukce bude kompletní oprava fasády společně s výměnou všech oken a vnějších dveří

V případě dobrého podzimního počasí a dostatečné kapacity fasádníků však může být rekonstrukce výpravní budovy dokončena již na konci dubna příštího roku.

Zvenčí bude vše nové

Stavbaři zrekonstruují fasádu, která čítá bezmála úctyhodných 2000 m² a vymění všechna okna a vnější dveře. Celkem se bude jednat o 90 kusů. Kompletní výměny se dočká dvouramenné schodiště, které vede z ulice do výpravní budovy, a jednoduché schodiště do tamní restaurace. Kvůli tomu bude nutné dočasně přesunout autobusovou zastávku, která se nachází v bezprostřední blízkosti vstupu do výpravní budovy. Naopak střeška zůstane prakticky

nedotčena. Výměna střešní krytiny tam byla provedena před třemi lety. „V této fázi opravíme jen pravé křídlo budovy, kde zůstalo asi 120 m² původní krytiny,“ vysvětluje vedoucí projektu Aleš Job.

Stálí cestující jistě ocení rekonstrukci přístřešku nad perónem, kde stavbaři kompletně vymění krytiny na ploše téměř 350 m². A pro hosty restaurace bude v její venkovní části provedena zámková dlažba. Opravy se dočká rovněž pískovcový sokl po obvodu budovy. Zašlé pískovcové obklady bude nutné očistit a znovu přespárovat.

Pokladny se přesunou a vzniknou nová WC

Uvnitř výpravní budovy dojde především ke stavebním úpravám veřejných prostor v přízemí. Zásadní

bude přemístění pokladen a vybudování nových prostor pro zázemí zaměstnanců a nových sociálních zařízení. S tím vším bude spojena rekonstrukce inženýrských sítí v této části budovy a finální úpravy, jako je nová dlažba nebo výmalba.

V suterénu výpravní budovy stavbaři napojí nové rozvody inženýrských sítí a instalují kondenzační kotel, který bude napojen na nové vytápění veřejných prostor. „Prakticky bez zásahu zůstanou vrchní patra budovy, kde se nacházejí jednak nájemní byty a jednak technické místnosti,“ dodává Aleš Job.

Po organizační stránce bude nejnáročnější koordinovat veškeré stavební práce s provozem výpravní budovy, který musí být zcela zachován po celou dobu rekonstrukce.

Pětatřicetileté provizorium je minulostí



V Kamenných Žehrovicích se konečně dočkali odpovídajících komunikací kolem rodinných domů.

Před 35 lety vznikala v obci nová čtvrť k bydlení. Přístupové komunikace k novým rodinným domům tehdy byly provizorně postavené z panelů. Nikdo ale netušil, že provizorium bude tak dlouhé.

Závod mostních a inženýrských staveb od července do září zrekonstruoval pro obec Kamenné Žehrovice přes kilometr čtvereční silničních komunikací a vybudoval nová parkovací stání a chodníky v celkové výměře přesahující dalších 500 m². „Museli jsme v první řadě odstranit původní panely a pak vybudovat nové konstrukční vrstvy včetně odvodnění do stávající kanalizace,“ popisuje stručně průběh stavby hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Cílem projektu bylo kromě rekonstrukce povrchů také vytvoření nových parkovacích stání, avšak za předpokladu zachování průjezdního profilu 3,5 metru. „S tím bylo následně spojeno také nové dopravní řešení v lokalitě. Některé ulice se staly jednosměrné,“ upozorňuje Fridrich Herceg.

Z hlediska realizace projektu bylo podle hlavního stavbyvedoucího náročné zachovávat průjezdnost opravovaných ulic do přilehlých nemovitostí.

Bezpečnější cyklostezka v Rakovníku



Páteří cyklostezka městem se konečně vyhne dvěma nebezpečným křížením s frekventovanými silničními komunikacemi. Podejde je pod mostními objekty.

Přibližně dva kilometry dlouhou část stávající cyklostezky v Rakovníku opravuje od začátku července tohoto roku závod mostních a inženýrských staveb. V převážné části úseku se jedná o úpravu a dosypání cyklotrasy, která vede podél rakovnického potoka. Zásadními objekty stavby jsou dvě křížení s frekventovanými silnicemi. „Křížení budou zrušena tak, že cyklostezku svedeme pod mosty, kterými ty silnice přecházejí přes Rakovnický potok. Znamená to ale provést poměrně náročné terénní úpravy, aby se pod most vešla jak cyklotrasa, tak koryto potoka,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Břehy potoka je nutné zpevnit lomovým kamenem a v těchto částech vybudovat asfaltové povrchy.

Součástí projektu je také částečná rekonstrukce veřejného osvětlení a výměna či doplnění mobiliáře. Město Rakovník, investor stavby, dostane bezpečnější cyklostezku do užívání v říjnu tohoto roku.

Portálový pokladač pražců Donelli pomohl na další trati

Během letošního června závod kolejových staveb zrekonstruoval necelé dva kilometry jednokolejné klikaté trati mezi Nejdkem a Potůčkou v Krušnohoří na Karlovarsku.

Rekonstrukce přibližně 1800 metrů dlouhého traťového úseku mezi stanicemi Nové Hamry a Nejdk-Tisová je další etapou revitalizace trati č. 142, která vede z Karlových Varů do německého Johanngeorgenstadtu. Vzhledem k povaze trati, která je známá pro četná stoupání a značná převýšení, se jí přezdívá „Krušnohorský Semmering“.

Hlavním důvodem rekonstrukce předmětného úseku byla výměna starých dřevěných pražců, které již nedržely rozchod, za betonové a zřízení bezстыkové koleje v celém úseku. „V podstatě to znamenalo provést kompletní rekonstrukci železničního svršku s úpravou zemní pláně,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb. Součástí projektu byla recyklace šterkového lože.

Důmyslná stavebnice pro kolejáře

Vzhledem k ostrým poloměrům oblouků, pro které je tato trať typická, bylo při rekonstrukci použito osm druhů betonových pražců s různými rozchody, které museli stavbaři poskládat přesně podle projektu. „Nejnáročnější bylo je správně roztrždit, naložit a položit,“ upozorňuje Robert Frost. Celkem byly použity asi tři tisíce pražců, a to jak zcela nových, tak užitých.

S montáží kolejového roštu významnou měrou pomohl vlastní portálový pokladač pražců Donelli PTH 350. S čím však nemohl pomoci, byla instalace pražcových kotev, které brání pohybu koleje v příčném směru. Používají se tedy pro stabilizaci polohy koleje v oblouku o malém poloměru. „Je to vesměs ruční práce, a jen pro upřesnění, těchto konstrukčních prvků jsme instalovali kolem osmi set,“ dodává Robert Frost.

Součástí projektu byla také rekonstrukce jednoho dřevěného železničního přejezdu. Na jeho místě je dnes přejezd s asfaltovým povrchem.



TŘI TISÍCE. Kromě vysokého počtu pražců měli stavbaři hodně práce také s jejich přesným rozdělením



Zrekonstruovaný železniční přejezd



Pražcových kotev bylo na trati kolem osmi set

Opravy propustků na regionálních tratích

Mostaři závodu 03 provedli v průběhu letošního června generální opravy tří propustků na jihočeských tratích.

Dva ze tří rekonstruovaných propustků se nacházejí na jednokolejné trati Tábor–Ražice, konkrétně v úseku Milevsko–Branice. Oba propustky jsme opravili během výluky, která trvala 14 dní. V obou případech jsme museli snést železniční svršek, odbagrovat železniční spodek a vybourat nefunkční propustek,“ charakterizuje rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík.

V rámci tohoto traťového úseku byl méně náročný propustek blíže k Milevsku, který mostaři nahradili ocelovou rourou. O poznání náročnější byl druhý propustek, kde museli ručně vybourat stávající objekt a pomocí jeřábu vložit nový rámový most. V obou případech byly propustky ve stavu, že reálně hrozilo kvůli jejich podemletí zborcení.

O pár desítek kilometrů na jihozápad mostaři pod vedením Jiřího Majerika opravili prakticky ve stejném termínu další propustek, a sice na jednokolejné trati Břežnice–Strakonice. „I tam se na havarijním stavu jednoho z propustků podepsala léta bez údržby. Propustek byl kvůli nefunkčnímu stavu podemletý,“ dodává Jiří Majerík. Během krátké výluky tam stavbaři snesli železniční svršek, odstranili propustek a místo něj vložili ocelovou rouru.



Most blíže k Milevsku na trati Tábor–Ražice



Rámový most na trati Tábor–Ražice



Most na trati Břežnice–Strakonice

Železniční most v Rynholci je opět plně funkční

Přes měsíc a půl trvala závodu mostních staveb rekonstrukce mostu převádějícího železniční trať přes místní komunikaci.



MĚSÍČNÍ VÝLUKA. Během krátké doby museli stavbaři snést kolejový svršek, odbourat mostovku, na jejím místě zhotovit novou a vrátit zpět koleje

Rozpadající se most na jednokolejné trati Praha–Chomutov bylo z důvodu kompletní rekonstrukce nutné na měsíc vyločit z provozu. Během výluky stavbaři snesli kolejový svršek, odbourali římsy a větší část průčelí. Po přezdění průčelí a vybetonování nových říms vysunutých tak, aby se dosáhlo předepsaného průřezného profilu, zhotovili nové příčné odvodnění, izolace, zábradlí a další součásti

mostu. „Na poměrně velké množství práce jsme měli jen měsíc výluky. Na stavbě jsme byli kromě noci nepřetržitě,“ říká stavbyvedoucí Petr Novák.

Rozsáhlé opravy spodní stavby mostu

Rekonstrukce mostu, jehož délka je včetně výběhu přibližně 16 metrů, dále spočívala ve vybudování nových říms na všech čtyřech křídlech a v rozsáhlých



sanacích stávajících prvků. Zejména se jednalo o injektáže, přezdivání, sanace klenby, křídel a průčelí mostu.

Z dokončené stavby v druhé polovině srpna má radost nejen investor stavby SŽDC, s.o., ale především místní, kteří častokrát museli volit náhradní cestu, protože komunikace pod mostem byla neprůjezdná

Výměna ocelového mostu za železobetonový

Ve Františkově nad Ploučnicí začala první zářijový den dvouměsíční výluka na trati Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa.

Důvodem výluky je kompletní odstranění jednopólového ocelového mostu s trámovou plnostěnnou nosnou konstrukcí bez mostovky. Délka přemostění, které se nachází u benešovské zhlaví železniční stanice Františkov nad Ploučnicí, je přibližně 15 metrů. Na místě původního mostu bude zhotovena nová konstrukce tvořená monolitickým železobetonovým polorámem s průběžným kolejovým ložem. Na nosnou konstrukci rámu navážou monolitická rovnoběžná křídla, která zajistí plynulý přechod šterkového lože do trati. Pro přechod na těleso náspu budou realizovány svahové kužely.

Zakázka pro mostaře, kolejáře i elektrostavby

Oproti současnému stavu dozná změny i železniční svršek. Výhybka č. 2 a kolej č. 2 budou sneseny bez náhrady a výhybka č. 1 bude v novém stavu posunuta tak, aby se přestavnik nacházel za novým mostním objektem. Rekonstrukce železničního svršku se v součtu dotkne asi osmi set metrů kolejí. „Největším úskalím projektu je přístup na stavbu. Pro těžkou techniku a dopravu materiálu můžeme



KOMPLIKACE. Podél založení mostu vede zatrubněný potok, který bude v rámci stavby přeložen

využívat pouze těleso dráhy, protože nejbližší most přes Ploučnici má nosnost pouze 15 tun,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček.

Z důvodu zachování stávajících podjezdů výšky pod mostem budou muset stavbaři upravit také niveletu místní komunikace pod mostem. Na stavbě se prolnou výkony závodu mostních staveb, kolejových staveb a střediska elektrostaveb.



I když byla výluka trati naplánovaná na září a říjen tohoto roku, stavbaři začali s přípravnými pracemi již v srpnu. Důvodem byly především související stavební objekty, jako je například částečná výměna stávajícího zatrubnění potoka, který protéká pod silnicí, přes kterou most převádí železniční trať. Jedna z nových opěr mostu totiž zasáhne do současného zatrubnění.

Autobusové nádraží v Lovosicích se mění podle moderních standardů

Moderní pojetí autobusového nádraží ztvárňuje od poloviny června tohoto roku závod mostních a inženýrských staveb. Začít sloužit má ke konci roku.



Hlavní změnou oproti původnímu stavu lovosického autobusového nádraží budou nástupiště uvnitř prostoru, jak je to dnes běžné u nově zrekonstruovaných nádraží. Před revitalizací nádraží představovalo oválnou plochu, kde parkovaly autobusy, a lidé nastupovali a vystupovali po jejím obvodu.

Nového nádraží by se cestující měli dočkat v závěru roku. „Nyní dokončujeme úpravu zemní plně a usazování obrubníků. Na konci září máme v plánu položit finální asfaltovou vrstvu a pak dodělat ještě dlažby chodníků,“ říká na konci srpna hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař. Hotové je již nové veřejné osvětlení a přeložka kanalizace.

Kromě rekonstrukce hlavní plochy nádraží musí stavbaři upravit také přilehlé komunikace. Zejména se jedná o úpravu šířkových poměrů v Tereziánské ulici s napojením ulic Žižkova a Nádražní, úprava komunikace k bývalé poště a napojení železničního nádraží. Součástí projektu je také umístění orientačního a elektronického informačního systému.



Základní parametry nového nádraží

- Pět stání pro autobusy
- Dvě odstavná stání
- Nová parkovací místa pro osobní vozy
- Tři místa pro vozy taxislužby

Firemní koktejl

Hroši cihlou házet umí, zejména tou terezínskou

Na konci května se několik našich hrochů zaskvělo na netradiční sportovně-kulturní události v nedalekém Terezíně, na pevnostním prvku ravelin 18.



HROŠÍ TÝM. Zleva: Fanda Vokál (kapitán), Ondřej Baloun, Šárka Hružová, Radim Ježek a Zdeněk Hanzal

Co je to? Je to červené a má to rozměry přibližně 330 x 145 x 80 mm a váží to zhruba 7,5 kg. Pokud nevíte, tak se jedná o terezínskou cihlu, tzv. šancovku. A právě kolem tohoto stavebního prvku se uskutečnil první ročník „Terezínské cihly“ neboli veřejně přístupné akce, kde se snoubí sportovní a hudební výkony.

Dolet přes deset metrů

Jak již bylo řečeno, hlavní roli tam hraje pálená vysokopevnostní cihla šancovka, se kterou se dá nejen zdít, ale také házet. A v případě dobře zvolené tech-

niky a nabytých zkušeností daleko házet. Náš kolega Zdeněk Hanzal o tom ví své. Cihlou metnul tak, že letěla 8,77 metru, což ho v kategorii „Staré páky“ vyneslo na 1. místo (foto vpravo nahoře). A takový Ondra Baloun umí hodit šancovkou 10,32 metru daleko (foto vpravo dole). Také díky tomuto hodu, který patří mezi deset nejlepších, se tým hrochů ve složení Fanda Vokál (kapitán), Šárka Hružová, Radim Ježek, Ondřej Baloun a Zdeněk Hanzal umístil na 3. místě!!! A kdo ví, kam se hroši posunou za rok. „Již loni na nultém ročníku, kde jsem také byl, se akce vydařila. Proto jsem pro letošní rok sestavil náš hroší



tým. Myslím, že po našem úspěchu nebude problém s účastí i příští rok,“ říká kapitán týmu Fanda Vokál a jedním dechem dodává: „Chtěl bych moc poděkovat nejen soutěžícím hrochům, ale i těm, kteří nás přišli podpořit.“

Po práci legraci

Na fantastickou atmosféru během sportovní části akce navázal hudební festival, kde vystoupilo hned několik tuzemských kapel. Více informací o této akci, kam letos přišlo kolem 600 lidí, lze nalézt na stránkách www.terezinskacihla.cz.

Nové prostory na Krétě jsou připravené k nastěhování

Od letošního července je dokončena rekonstrukce vnitřní části severního konce pracoviště na Krétě poblíž Terezína.



Rekonstrukcí nevyužívaných prostor vznikly moderní kanceláře koncipované pro osmnáct zaměstnanců firmy. K dispozici je také zasedací místnost pro přibližně 15 lidí, která je mimo jiné vybavena projekto-

rem a samozřejmě i projekčním plátnem. Zrekonstruované prostory dále disponují kuchyňkou a příjemně reprezentativním místem pro posezení s návštěvou. Kanceláře a zasedací místnost jsou samozřejmě klimatizovány.

Společným jmenovatelem všech nových prostor je světlost, vzdušnost a především stylový design s prvky půdní vestavby.

Hlavním důvodem rozšíření provozovny je poskytnout kvalitní zázemí zejména členům projektových týmů.

Rekonstrukci provedl zkušený stavbyvedoucí Jan Loužil ze střediska pozemních staveb, odborný dohled nad rekonstrukcí zajišťoval vedoucí tohoto střediska Michal Novák.



Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo oslaví své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

Září

Flaks Vladislav, dělník
Kordík Jiří, dělník
Michálek Ivan, tesař
Cicko Radek, traťový dělník
Krutina Miroslav, vedoucí středisek údržby

Říjen

Holubek Ivan, traťový strojník
Bartásek Jiří, vedoucí kolejové dopravy

Listopad

Veselý Pavel, zedník
Tupý Michal, provozní zámečnick
Růžička Martin, provozní zámečnick
Tintěra Jaroslav, předseda dozorčí rady



PŘIVEĎ SI NOVÉHO KOLEGU!

Naše společnost si uvědomuje, že kvalifikovaní zaměstnanci i pracovníci bez praxe, kteří mají zájem o práci, jsou klíčem k dobrému chodu celé firmy.

Nabízíme i Vám možnost podílet se na personálním rozvoji naší společnosti:

1. Přiveďte nového kolegu do svého týmu nebo party a získáte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 1 000 Kč/měs. (celkem 6 000 Kč). Odměna bude přiznána po úspěšném zapracování nového zaměstnance v délce 6 měsíců bez kázeňských přestupků (absence apod.).

Jedná se o profese:

- Vedoucí posunu – pracovník pro řízení sledu
- Strojník dvoucestného kolejového rypadla (MHS)
- Zedník
- Stavební dělník
- Traťový dělník
- Tesař
- Svářeč
- Elektromontér

Kontakty na nové zaměstnance nahlaste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2. Staňte se patronem nového zaměstnance a získáte odměnu z fondu vedoucího za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhuji vedoucí výroby nebo střediska.

Dále v současné době hledáme pracovníky na pozice:

- Přípravář – rozpočtář (pozemní stavby)
- Stavbyvedoucí (inženýrské stavby)
- Mistr stavby (pozemní stavby)
- (Provozní) zámečnick
- Pomocný dělník pro elektromontáže
- Dělník pro práce na umělých stavbách



**Chládek
& Tintěra**

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČ: 62743881, DIČ: CZ62743881

• Tel.: +420 416 741 668, fax: +420 416 741 669, e-mail: cht-itm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.