



Sanace náspů na trati Hájek–Dalovice začala



V rámci stavby dochází také k částečné rekonstrukci spodní stavby mostu přes místní komunikaci a potok a k náhradě ocelových nosných konstrukcí, které se nachází asi 18 metrů nad terémem.

Výlukou na dvoukolejně trati Chomutov–Cheb odstartovala v polovině května hlavní fáze prací. Cílem stavby je stabilizovat náspy výšky až 18 metrů na přibližně kilometrovém úseku, a to od zhlaví stanice v Dalovicích směrem ke stanici Hájek.

Přípravné práce před výlukou trati začaly již v březnu tohoto roku, a to zejména kácením zeleně v době vegetačního klidu. Dále byly provedeny práce nevyžadující úplnou výluku trati, na které se kvůli nestabilitě jezdilo již delší dobu pouze po jedné koleji rychlostí sníženou na 50 km/hod.

Zakázku získaly ve sdružení společnosti Chládek & Tintěra, STRIX Chomutov a H-PRO GEO. Pro realizaci zakázky Správa železnic využila tzv. Žlutou knihu FIDIC, tedy vzorovou smlouvu pro design & build projekty připravené Mezinárodní federací konzultantních inženýrů. „Pro nás to například znamená, že jsme se podíleli již na projektové dokumentaci. Stavbě také předcházela inženýrsko-geologický průzkum. I v této souvislosti volíme optimální technické řešení realizace díla, odpovídající zadávací dokumentaci,“ říká obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil. Stavba má být dokončena na konci října tohoto roku.

Až 60 tisíc kubíků vhodného materiálu

Hlavní penzum prací bude představovat odtěžení nevhodného náspu a následná stabilizace vhodným materiálem. „Bude jednat asi o 60 tisíc m³ materiálu, který budeme muset odtěžit a následně

doplnit. V některých místech je nutné odtěžit stávající násp až k patě svahu,“ vypočítává hrubý objem stavby hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. Kromě stabilizace náspu dojde také na kompletní výměnu železničního svršku obou kolejí a na výměnu patek a některých stožárů trakčního vedení. V rámci mostu přes účelovou komunikaci a potok bude provedena částečná rekonstrukce spodní stavby a náhrada ocelových nosných konstrukcí. Nová konstrukce bude železobetonová klenba pro obě koleje.

Snášení mostních konstrukcí šlo rychle

Snášení ocelových konstrukcí vyžadovalo pečlivou přípravu, která skončila v pátek 29. května krátce po polední samotnou realizací. Ke snesení byl povolán mobilní jeřáb o nosnosti 350 tun. „První konstrukce byla snesena asi v 15:00, druhá o hodinu později,



Práce na sanaci náspu začaly

takže kolem 16:30 bylo hotovo,“ komentuje průběh stavby zástupce vedoucího stavby Jakub Štěrba. V sobotu ráno byla zahájena demolice železobetonové klenby, se kterou si hydraulické nůžky poradily za tři hodiny. Následovala demolice první opěry, která skončila v neděli večer. Demolice druhé opěry začala v pondělí a ve středu byla demolice u konce. Bylo to oproti plánu opravdu rychlé, nečekali jsme to,“ podotýká Jakub Štěrba.

Ke zhoršení stavu železničního tělesa dochází v souvislosti s nepříznivými geotechnickými podmínkami a způsobem výstavby tělesa při vzniku a pozdějším rozšiřování trati v 70. letech minulého století. Stabilizace spočívá především v použití a rozvržení vhodných materiálů, jako je šterkodr. V kombinaci s geomřížemi a modulárním stavebním systémem Green Terramesh dojde k vyztužení svahu a k mechanické stabilizaci náspu. ■



Příprava pro novou konstrukci mostu

Rekonstrukce tramvajové trati na Barrandov skončila **str. 2**

Rozsáhlá rekonstrukce železniční stanice Bohosudov začíná **str. 2**

Nový podchod k hřišti v Otavčovicích **str. 3**

Rekonstrukce mostu v Žatci skončila o týden dříve



Starý klenbový jednopolevý most na trati Most–Žatec využila ocelová konstrukce.

Most převádí poblíž stanice Žatec jednokolejnou trať přes koryto potoka. Důvodem rekonstrukce, která začala v lednu a skončila 10. června, byl špatný technický stav kamenné klenby. Projektční řešení opravy spočívalo ve vsunutí a zabetonování ocelové flexibilní konstrukce vejčitého tvaru o průměru 2,7 až 3,4 metru, která je vytažena na celou délku šikmých křídel. Šířka mostu se tak zvětšila ze stávajících 30 metrů na 70 metrů. Na druhou stranu se výrazně zmenšil profil, který byl v původním stavu zbytečně velkorysý.

Projekt představoval značné nároky na materiál. „Jenom betonu na obsyp konstrukce jsme spotřebovali asi 500 m³. Na zásyp kolem křídel padlo dalších asi 2500 tun šterku,“ počítá hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček. Další materiál připadl na rozsáhlé zádlažby na straně vtoku a výstupu.

Oprava mostu, který se nachází v km 204,200 trati Most–Žatec, měla být podle harmonogramu hotová v druhé polovině června. Provozu na trati se rekonstrukce nijak nedotkla. Investorem je Správa železnic, státní organizace. ■

Oprava kolejí a výhybek ve stanici Bechyně

Závod kolejových staveb během podzimu a jara provedl opravné práce v koncové stanici Bechyně poblíž Tábora.

Stavební práce začaly na podzim loňského roku, a sice regenerací tří výhybek. Na jaře závod kolejových staveb projekt dokončil regenerací dalších čtyř výhybek, opravou tří staničních kolejí a části traťového úseku. Součástí projektu byla také rekonstrukce dvou tamních nástupišť o celkové délce 135 metrů a rekonstrukce přechodů pro chodce,“ doplňuje výčet

prací hlavní stavbyvedoucí Pavel Vlček. Částečně se projekt dotkl také úpravy trakčního vedení ve stanici. Hlavním důvodem rekonstrukce železničního svršku byl jeho dosluhující stav a znečištěné šterkové lože. Nové kolejnice byly vloženy v souhrnné délce 600 metrů do staničních kolejí a v délce asi 360 metrů do traťové koleje. Dosluhující betonové

pražce nahradily regenerované betonové pražce. „V případě rekonstrukcí výhybek jsme použili zcela nové dřevěné pražce,“ upřesňuje Pavel Vlček. Nové je také šterkové lože.

Železniční stanice Bechyně leží na jednokolejně trati Tábor–Bechyně. Její délka je pouhých 24 kilometrů. ■



Rekonstrukce tramvajové trati na Barrandov skončila

Rekonstrukce tramvajového svršku mezi Hlubočepy a Barrandovem pokračovala po celou dobu nouzového stavu.

Stavbaři během prací museli dodržovat veškerá vládní nařízení. Jediným problémem se stávaly občasné výpadky v dodávkách stavebních materiálů.

Rekonstrukce se týkala přibližně 3,5 km dlouhého úseku. Pražský dopravní podnik přistoupil k rekonstrukci tramvajového svršku zejména z důvodu výměny kolejnic za vhodnější pro daný úsek. „Přibližně na dvou třetinách úseku jsme nahradili původní žlábkové kolejnice NT1 za vhodnější 49E1 a 60E1, a to včetně kolejnicových podpor neboli pražců,“ shrnuje rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka ze závodu kolejových staveb. Nové kolejnice jsou pro daný, poměrně rovný úsek trati vhodnější zejména z pohledu následné údržby. Výsledkem bude bezстыková kolej s předepsanou geometrickou polohou.

Součástí rekonstrukce zmíněného úseku trati byly také přeložky a obnovy přechodů pro chodce a rekonstrukce dvou silničních přejezdů.

Oprava mostních závěrů byla navíc

Nad rámec rekonstrukce tramvajového svršku v délce asi 3,5 km provedl tým Martina Hůlky ještě opravu mostních závěrů na estakádě vedoucí z Hlubočep k Barrandovu. „Estakáda nebyla rekonstruována, proto jsme v místech mostních dilatačních závěrů museli snést svršek, odtěžit spodek a provést rekonstrukci závěrů. Ta spočívala ve výměně některých dílů a v očištění částí, které v závěrech zůstaly,“ vysvětluje postup prací asistent stavbyvedoucího Luděk Šimák.

Stavební práce začaly v polovině března a trvaly do konce května.



FINÁLNÍ ÚPRAVA. Nový tramvajový svršek tvoří bezстыková kolej s předepsanou geometrickou polohou



Rekonstrukce se dotkla dvou přejezdů



Na estakádě byla provedena oprava mostních závěrů

Kolejové úpravy ve stanici Žďár nad Sázavou



Středisko elektrostaveb se podílí na rekonstrukci stanice a tratě, a to zejména pracemi na trakčním vedení.

Rekonstrukci stanice vyvolal nevyhovující stav železničního svršku a spodku v oblasti výhybek v hlavních kolejích stanice Žďár nad Sázavou a navazujícího oblouku ve směru Sázava u Žďáru. Jedná se o rekonstrukci části dvoukolejné železniční trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín. Zhotovitelem je Společnost Žďár nad Sázavou – složená z firem Chládek & Tintěra, Pardubice a.s. (vedoucí společník), Chládek & Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., (společník), Chládek & Tintěra, a.s., (společník) a Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. (společník).

Rekonstrukce trakce v rozsahu celé stavby

Za litoměřickou společnost Chládek & Tintěra se projektu účastní středisko elektrostaveb. „Celkem realizujeme šest stavebních objektů, z nichž je nejvýznamnější rekonstrukce trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav,“ říká vedoucí střediska elektrostaveb Martin Harvan. Původní trakční vedení z roku 1967 bude v rozsahu stavby kompletně demontováno, a to včetně starých základů pro trakční podpěry. Zároveň stavbařů budují 48 nových základů pro trakční podpěry. „Ve výsledku nás čeká sestavit šest nových bránových dvojic, osadit nové konzoly a natáhnout nový trolejový drát a nosná lana,“ vypočítává rozsah prací stavbyvedoucí Jiří Gula. Na dvou nových trakčních podpěrách vznikne nový napájecí portál ze čtyř odpojovačů – tři budou ovládány pomocí motorových pohonů a jeden manuálně.

Středisko elektrostaveb začalo s pracemi v polovině letošního února. Termín dokončení je na začátku prosince tohoto roku. Práce na novém trakčním vedení jsou koordinovány s rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako je odvodnění kolejí, mosty apod.

Oprava jednokolejky mezi středočeským Zbečnem a Žloutkovicemi

Celý duben a začátek května byla mimo provoz trať z Berouna do Rakovníka, která z velké části kopíruje břeh Berounky.

Důvodem asi čtyřicetidenní výluky byla oprava železničního svršku na bezmála šestkilometrovém úseku neelektrifikované trati od Zbečna přes Račice do Žloutkovic. Hlavní penzum prací spočívalo ve výměně pražců a částečně i kolejnic. „Celkem jsme vyměnili kolem čtyř tisíc pražců. Staré dřevěné a místy i betonové jsme nahradili novými pražci B91,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb. Na přibližně 1100 metrech stavbaři vyměnili staré kolejnice za užitě, zbytek kolejí repasovali. Trať je v celém úseku svařená do bezстыkové koleje.

Rekonstrukce nástupišť a přejezdu

Součástí opravných prací bylo čištění šterkového lože v délce asi 2300 metrů, podél celého úseku pak obnova banketů, čištění a hloubení příkopů a lokálně rekultivace svahů. Ve stanicích Račice a Žloutkovice stavbaři provedli úpravu nástupišť, které dnes mají výšku 350 mm nad temenem kolejnice. „Ve stanici Zbečno jsme provedli také opravu výhybek s následnou úpravou geometrické polohy koleje, a to na berounském zhlaví,“ doplňuje výčet



ČTYŘI TISÍCE NOVÝCH PRAŽCŮ. Hlavní penzum prací spočívalo ve výměně pražců a částečně i kolejnic

provedených prací zástupce stavbyvedoucího Michal Příkop. Do výčtu prací patří také rekonstrukce železničního přejezdu ve stanici Račice, včetně realizace odvodnění komunikace nad přejezdem.

Rozsáhlá rekonstrukce železniční stanice Bohosudov postupně začíná

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., získala další významnou železniční zakázku, jejíž hodnota přesahuje miliardu korun.



Rekonstrukce železniční stanice Bohosudov spočívá v kompletní rekonstrukci stanice Krupka-Bohosudov, která se vrátí ke svému historickému názvu Bohosudov. Součástí prací bude rekonstrukce železničního svršku i spodku, nástupišť, železničních přejezdů, mostů a propustků, pozemních objek-

tů, trakčního vedení, osvětlení, ale také instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií. Dále bude provedena rekonstrukce mezistaničního úseku Chabařovice-Bohosudov a dále první a druhé traťové koleje mezi Bohosudovem a Teplícemi v Čechách.

Zhotovitelem se na základě výsledků výběrového řízení stala společnost složená z firem Chládek & Tintěra, a.s., (65,7 %), AŽD Praha s.r.o. (21,7 %) a Elektrizace železnic Praha a.s. (12,6 %).

Hlavní práce začnou zjara příštího roku

Předání staveniště se uskuteční na začátku července tohoto roku. „První výluka postradatelných kolejí začne na přelomu srpna a září. S první velkou výlukou musejí cestující počítat zkraye jara příštího roku,“ přibližuje průběh stavby výrobní ředitel společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Jan Chlupsa. Stavba potrvá až do konce roku 2022.

Stavba se nachází na dvoukolejné elektrizované celostátní trati Ústí nad Labem – Most. Po realizaci stavby se zvýší bezpečnost cestujících vybudováním nástupišť s přístupem upraveným pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Výška nástupních hran bude 550 mm nad temenem kolejnice. Kolejistiže ve stanici Bohosudov projde redukcí, a to vzhledem k umístění dvou nových nástupišť o délce 120 metrů. Stejně dlouhá nástupní hrana vznikne také na zastávce Proboštův u první traťové koleje, nástupiště pro opačný směr bude pouze rekonstruováno. Na základě zpracované hlukové studie se přímo ve stanici Bohosudov a dále v traťovém úseku do Teplíc v Čechách vybudují protihlukové stěny.

V Bohosudově bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo, které zabezpečí tři dopravní koleje a tři manipulační. Nová technologie bude umístěna v nově postavené technologické budově. Staniční

zabezpečovací zařízení bude po dokončení instalováno ze stanice Teplice v Čechách, kde bude zřízeno regionální dálkové ovládání. Automatický blok bez oddílových návštěv se pak instaluje na traťový úsek Bohosudov–Chabařovice. Bezpečnosti nejen cestujících bude sloužit nový kamerový systém v žst. Bohosudov, instalován bude i nový informační systém, a to jak hlasový, tak vizuální. Součástí sdělovacího systému bude i ozvučení železniční zastávky Proboštův.

Rozsah stavby

délka železniční trati	5,1 km
revitalizované stanice, dopravní, zastávky	3
délka nových kolejí	12,2 km
počet rekonstruovaných mostů	7
počet rekonstruovaných propustků	12
délka nové protihlukové stěny	737 m
počet nových výhybek	16
počet nových nástupišť	4
počet rekonstruovaných žel. přejezdů	5

STRUČNĚ

Opravné práce v úseku Bor–Tachov



Společnosti Chládek & Tintěra a GJW Praha provedly v termínu od 22. 4. do 14. 5. 2020 výměnu pražců a kolejnic v úseku Bor–Tachov. Hlavním důvodem prací bylo znečištění kolejového lože, zabahnění zářez v km 74,630 až 74,900 a nevyhovující drážnost pražců.

V rámci prací došlo ke strojnímu čištění kolejového lože, k výměně dřevěných pražců za ocelové tvaru Y, k odvodnění zářezu, osazení zajišťovacích značek, zřízení bezstykové koleje a k montáži přejezdů z konstrukce Bodan.

Odkanalizování Vrbičan na Kladensku



Více než rok a půl bude trvat výstavba gravitační splaškové kanalizace v malé obci poblíž Slaného. Společný projekt obcí Telce a Vrbičany je rozdělen do dvou etap. První etapa se týká odkanalizování obce Telce spolu s výstavbou čistírny odpadních vod (ČOV). Druhá etapa řeší kanalizaci v obci Vrbičany s napojením do ČOV v sousedních Telcích.

Zhotovitelem druhé etapy se stala na základě výběrového řízení společnost Chládek & Tintěra. Stavbaře čeká vybudovat napříč obcí přibližně dva kilometry gravitační kanalizace o průměru 250 mm a k tomu asi 880 metrů domovních přípojek o průměru 150 mm. Z důvodu nepříznivých výškových a spádových poměrů bude nutné postavit také dvě čerpací stanice v hloubce pět metrů pod terénem, odkud budou splašky výtlačem směřovány do kanalizační sítě v obci Telce a dále do ČOV.

V Řetenicích probíhají poslední velké výluky



Rekonstrukce stanice v Řetenicích se pomalu blíží ke konci. Stavaři v rámci posledních výluk zrekonstruují třetinu staničních kolejí.

Realizační tým na konci června dokončoval práce na liché skupině kolejí v Řetenicích, včetně propojení s již hotovou 1. traťovou kolejí ve směru na Oldřichov. Od začátku července do poloviny srpna letošního roku se v nepřetržitě výluky dokončí rekonstrukce sudých kolejí, s rekonstrukcí přejezdu na oldřichovském zhlaví. Zároveň se průběžně aktivuje nové zabezpečovací zařízení.

Nad rámec stavby dochází také k revitalizaci spojovací lávky nad kolejištěm, která získá nové opláštění, protikorozní ochranu a místně bude také zesílena.

Nový podchod k hřišti v Otvovicích

Podchod pod tratí k fotbalovému hřišti v Otvovicích u Kralup nad Vltavou nahradí zcela nový rámový most.

S kompletní rekonstrukcí mostu, který se nachází přímo ve stanici Otvovice, začal závod mostních a inženýrských staveb na konci května. Stávající most, který zajišťuje průchod z města na fotbalové hřiště, byl již v technicky nevyhovujícím stavu. „Nový most bude kratší a vyšší. Konstrukci budou tvořit železobetonové monolitické rámy a stavební prefabrikovaná křídla,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý. Světlá výška nového mostu umožní zejména průjezd menších vozidel.

Provoz bude zachován

Rekonstrukce mostu je rozdělena do dvou etap, a to tak, aby byl co nejméně ovlivněn provoz na trati Kladno – Kralupy n/V a ve stanici, kde jsou tři koleje. V první etapě stavbaři provedou rekonstrukci mostu pod 1. a 3. kolejí, čímž zůstane v provozu 2. traťová kolej. Po zprovoznění první etapy dojde k převedení provozu na zrekonstruovanou část a začne rekonstrukce mostu pod 2. kolejí. „Právě požadavek na zachování provozu je technicky a hlavně časově nejnáročnější, protože musíme most stavět de facto po polovinách, což znamená navíc dodatečné pažení,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Celá rekonstrukce má skončit v polovině srpna tohoto roku.

Rekonstrukce mostu spočívá v kompletním odstranění původní mostní konstrukce až na základovou spáru a v osazení nového rámového mostu, který bude složen z několika segmentů. Nový most doplní úhlové zídky a z estetického hlediska také betonové svahovky, které budou osázeny zelení.

Součástí projektu jsou také vyvolané přeložky a úpravy inženýrských sítí, následně úpravy geometrické polohy kolejí, revitalizace přístupových cest a oprava nástupišť ve stanici.



KRATŠÍ A VYŠŠÍ. Světlá výška nového mostu umožní zejména průjezd menších vozidel městské údržby



Rekonstrukce mostu začíná pod 1. a 3. kolejí



Konstrukci budou tvořit železobetonové rámy

Oprava mostů na trati Čerčany–Skochovice

Během čtrnáctidenní výluky se stavbařům podařilo opravit dva kamenné mosty na jednokolejné trati z Čerčan do Prahy.



Most v km 3,300 převádí trať přes vodní tok



Most v km 4,130 převádí trať přes účelovou cestu

Výluce na trati předcházela důkladná příprava, kterou však poznamenal mimořádný stav okolo koronaviru. Společným jmenovatelem oprav obou mostů byly římsy ve velmi špatném stavu. Stěžejní proto byla jejich celková rekonstrukce.

Vysoký násep u mostu v km 3,300

První z opravovaných mostů se nachází na náspu výšky přibližně 5,5 metru a převádí trať přes vodní

tok. Ačkoliv nebyla k rekonstrukci říms nutná demontáž kolejového svršku, přesto šlo o náročnou práci. „Největším úskalím byl nestabilní násep, který jsme museli nad rámec projektu dodatečně několikrát zajišťovat. Ztratili jsme tím spoustu již tak drahocenného času,“ popisuje práce na prvním z mostů hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík. V rámci předvýlukové přípravy stavbaři provedli montáž armatury, bednění nových říms a zemní práce a bourací práce.

Kromě nových říms stavbaři prodloužili na všech stranách rovnoběžná mostní křídla pomocí gabionových zdí, které stabilizují svah u okolí říms. Nakonec osadili chybějící zábradlí. Součástí opravy byla také sanace spodní kamenné stavby mostu.

Rozšíření mostu v km 4,130

Druhý most, nacházející se o necelý kilometr dál ve směru staničení, vyžadoval vzhledem ke své původní nevyhovující šířce rozšíření o 60 cm na každou stranu. Most převádí trať přes účelovou komunikaci. „Naší výhodou u tohoto mostu byla taktéž předvýluková příprava. Náročnost projektu ale spočívala v realizaci nových železobetonových úložných bloků pro rozšiřující římsové nosníky. Ty jsme realizovali před výlukou, za ztížených klimatických podmínek,“ podotýká Jiří Majerík.

Z důvodu rozšíření mostu museli stavbaři ubourat také horní části kolmých svahových křídel. Oprava mostu si navíc vyžádala snesení kolejového svršku, odtěžení lože a záspy. Most je opatřen novou izolací a zídkami ve tvaru písmene L u prodloužených říms. Stejně jako u prvního mostu byla provedena sanace spodní části stavby. Jednalo se zejména o přespárování a injektáž celého objektu. Osazeno je rovněž nové zábradlí.

Rekonstrukce komunikací Na Stráži končí

Druhá a zároveň poslední etapa rekonstrukce komunikací v okrajové oblasti středočeských Tuchlovic je dokončena.



Závod mostních a inženýrských staveb začal s opravami již v únoru loňského roku, a to první etapou. Druhá etapa začala zkrájí tohoto roku. Souhrnná délka zrekonstruovaných ulic v dané lokalitě činí asi 2000 běžných metrů. Součástí rekonstrukce místních komunikací a chodníků byla také rekonstrukce původní dešťové kanalizace, vybudování nového odvodnění komunikací a veřejného osvětlení.

Hlavní místní komunikace v ulici Na Stráži je ve výsledku dvoupruhová se základní šířkou vozovky 5,5 m, chodníkem a dvěma oddělenými parkovacími stánkami. V bočních ulicích jsou chodníky kombinovány s parkovacími stánkami s ohledem na rozměry a charakter konkrétní lokality.

FIREMNÍ KOKTEJL

Hroši vyrazili do Lužice na poznávací cyklovýlet

Skupina nadšených cyklohráčů se z kraje června vydala na dvoudenní projíždku po Lužických horách.

Hned první vyjížďka byla podle jednoho z organizátorů, Martina Chmelaře, výzvou s největším převýšením asi 900 metrů. „Přes Horní Světlou jsme došli až na vrchol Jedlové, třetí nejvyšší hory Lužických hor (774 m n. m.). Po překrásných výhledech vedla naše cesta přes hrádek Tolštejn a přehradu Naděje. Na základnu v Heřmanicích jsme dorazili večer,“ vypráví.

Druhý den vedla trasa sice kratší, ale z hlediska převýšení náročnější cestou. Hroši vystoupali na hraniční horu Hvozď a potom přes česko-německou hranici do malebného lázeňského městečka Oybin, které se nachází v Sasku. Místu dominuje mohutná pískovcová stolová hora s ruinami stejnojmenného hradu a kláštera. Cestu zpět si cyklohráči zpestřili

li dvěma občerstvovacími stanicemi, v boudě Na Hřebenove v Kropachu a v mekke golfistů na ranči Malevil.

Počasí celou dobu přálo a ani déšť moc nezlobil. „Na konci druhého dne jsem měl dojem, že se všem výlet alespoň po malé části Lužických hor líbil,“ dodává k výletu Martin Chmelař.



Čekání v Mařenicích



Hrad Tolštejn



Pod ledovou jeskyní u Naděje



Odpočinek cestou na Jedlovou horu



Cestu na horu Hvozď málokdo vyšlápl



Hrad Oybin

Duchcovská svařovna rozšiřuje svou nabídku

Na konci května si svařovna nadělila ke svým 15. narozeninám novou halu pro výrobu a montáž ocelových konstrukcí.

Montovaná hala s výrobní plochou 1000 m² je vybavena dvěma portálovými jeřáby o nosnosti 16 tun. Mezi další moderní výrobní zařízení bude patřit mimo jiné i plazmový pálicí stůl. „Vedle divize, která se primárně zabývá svařováním a regenerací kolejnic, tímto získáváme výrobní divizi pro svařované ocelové konstrukce,“ říká k novému provozu ředitel společnosti Libor Tejníl. Primárně se chce výrobní divize

soustředit na výrobu ocelových konstrukcí, mostních konstrukcí a provizorií, návěšných lávek, nástupištních přístřešků, zábradlí, přechodových lávek apod. V budoucnu vedení společnosti uvažuje také například s výrobou mostních závěr. „Z počátku využijeme kapacity stávajících zaměstnanců. S náborem dalších pracovníků počítáme postupně s novými zakázkami, dodává ředitel společnosti.



Nová zateplená hala vznikla v místech, kde stávalo staré technické zázemí svařovny



Montáž haly začala v únoru, betonáž základových patek byla provedena na sklonku loňského roku



Primárně bude hala sloužit k výrobě a montáži ocelových konstrukcí



Montovaná hala s výrobní plochou 700 m² je vybavena dvěma portálovými jeřáby o nosnosti 16 tun



Kromě výrobního prostoru je součástí haly technické zázemí se sklady, toaletami a konferenční místností



Mezi moderní výrobní zařízení bude patřit mimo jiné i plazmový pálicí stůl



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 šesti měsíců bez kázeňských přestupků (absence apod.).

Jedná se o profese:

- ZEDNÍK
- TESAŘ
- SVÁŘEČ
- ELEKTROMONTÉR
- PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK
- STAVEBNÍ MONTÁŽNÍK
- ŘIDIČ NÁKL. AUTA (sk. CE nad 7,5 t)
- DĚLNÍK – práce na žel. svršku a spodku
- DĚLNÍK – práce na umělých stavbách

Kontakty na nové zaměstnance nahláste 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 navrhuje vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na pozice:

- SPECIALISTA – želez. svršek a spodek
- SPECIALISTA – mosty a inženýrské konstrukce
- STAVBYVEDOUČÍ – inženýrské, mostní a pozemní stavby
- STAVBYVEDOUČÍ – elektrostavby
- MISTR STAVBY – inženýrské, mostní a pozemní stavby
- MISTR STAVBY – elektrostavby

Bližší požadavky na jednotlivé profese na www.cht.cz/kariera/volna-mista

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., dlouhodobě podporuje a spolupracuje s VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní v Děčíně.



Studentům zajišťujeme každoroční odbornou praxi na našich stavbách.

Absolventi školy se stávají zaměstnanci naší společnosti a jsou platnými členy týmu.