



Historická nádražní budova v Teplicích je opět chloubou města

Přibližně po patnácti měsících od zahájení rekonstrukce rozsáhlého objektu teplického nádraží jsou veškeré hlavní práce téměř hotové.

Cílem současné etapy rekonstrukce souboru budov postavených mezi lety 1858 a 1930 byla kompletní oprava jejich vnějších částí. Celkem se jedná o pět objektů, které se liší jak proměnnou výškou, tak i dobou výstavby. Nejvyšší a největší je prostřední část, směrem do krajů se výšky budov postupně snižují.

Zkrácení doby rekonstrukce o šest týdnů

Naše společnost převzala staveniště od Správy železnic v polovině srpna loňského roku a v ten moment začalo odpočítávání 544 dní do úplného dokončení rekonstrukce. Středisko pozemních staveb na tomto památkově chráněném objektu opravilo střechu a celou fasádu včetně výměny oken a dveří. Součástí projektu je také rekonstrukce 1. nástupiště, jeho bezbariérové řešení, zvýšení jeho nástupní hrany, rekonstrukce historického zastřešení tohoto nástupiště a oprava asi 350 metrů přilehlé 3. koleje. „Podle našeho aktuálního harmonogramu stavby bychom chtěli projekt ukončit asi o šest týdnů dříve, než bylo plánováno. Od 1. prosince jsme obnovili provoz na koleji u výpravní budovy, kterou jsme včetně nástupiště celou zrekonstruovali. Důležitým milníkem pak bude 15. prosinec, kdy bychom chtěli celou stavbu uvést do zkušebního provozu,“ říká Petr Suchý ze střediska pozemních staveb, který má celý projekt na starost. Další, přibližně jeden měsíc chtějí stavbaři na úplné dokončení stavby. Původní termín přitom byl 7. únor 2024.

Návrat k původní podobě nádraží

Celá rekonstrukce vnějších částí budov podléhá přísnému dohledu památkové péče a investora, který chce budovu prakticky zrestaurovat do původní podoby.

Základní data o stavbě

- Celková plocha střech: 5000 m²
- Celková plocha fasád: 7500 m²
- Celkový počet oken: 320 ks
- Celkový počet dveří: 48 ks
- Délka nástupiště u výpravní budovy: 350 m
- Oprava 3. staniční koleje: 350 m

Pro naše stavbaře to znamenalo například repasovat stávající ozdobné kamenné prvky, nechat vyrobit okna a dveře podle těch úplně původních, nebo například zrestaurovat či nechat odlít nové litinové sloupy k přístřešku prvního nástupiště.

Navazujícím projektem rekonstrukce teplické výpravní budovy má být druhá etapa, která bude zahrnovat zejména kompletní rekonstrukce interiéru a všech instalací v budově.



Rekonstrukce se dotkla také 1. nástupiště

Slavnostní ukončení železniční stavby v Plzni



Po téměř třech letech od zahájení ve čtvrtek 12. října oficiálně skončila přestavba čtyřkilometrové trati v úseku Lobzy–Koterov.

Výsledkem provedených úprav je dvoukolejka, po které teď mohou vlaky jezdit stovacetkilometrovou rychlostí, dříve to byla stovka. Dále vznikla nová zastávka v srdci čtvrti Slovany s lávkou přes koleje a bylo zrušeno nádraží v Koterově. „Trať je zde nyní kapacitnější, zastávka Slovany s přímým napojením na MHD nahradila Koterov, kde byla stanice nešťastně umístěná,“ řekl ve svém projevu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Kromě zdvoukolejnění trati bylo součástí projektu také budování tunelového zárodku pro budoucí přeložku silnice I/20, která povede zčásti tunelem pod železniční trati. Hlavním důvodem, proč se část tunelu připravila s předstihem, je, aby se trať nemusela opět rozkopat. Stavbu realizovalo sdružení firem Chládek & Tintěra, a.s., a Metrostav a.s. Za naši společnost se slavnostního ukončení stavby zúčastnil výrobní ředitel Jan Chlupsa, který rovněž symbolicky přestříhl pásku. Na stavbě nechyběli ani manažeři celé stavby.

Hlavní část rekonstrukce trati z Chabařovic do Teplic skončila

Poslední říjnový den skončila závěrečná velká výluka v rámci projektu Modernizace žst. Bohosudov.

Téměř sedmikilometrový úsek dvoukolejné trati z Teplic do Chabařovic je nyní kompletně zrekonstruovaný. Jedna z největších železničních staveb naší společnosti skončila po 48 měsících od zahájení. Původně však měla stavba trvat jen 36 měsíců. „Na začátku stavby jsme byli limitováni počtem a délkou přidělených výluk, a to z důvodu zpoždění jiné stavby na stejné trati. První rok jsme proto mohli dělat jen ve velmi omezeném režimu,“ vysvětluje prodloužení projektu ředitel stavby Marián Žúbor. V prvním roce realizace projektu byl částečně zrekonstruován pouze úsek trati z Bohosudova do Chabařovic, dále se stavbaři zaměřili na objekty, které nevyžadovaly výluku trati. Zejména se jednalo o přestavbu původní výpravní budovy v Bohosudově na technologický objekt, výstavbu nakládací rampy ve stanici Bohosudov nebo přípravné práce pro nové protihlukové stěny.

Podjezd pod trati i zcela nový most

Přibližně po roce od zahájení stavby jsme mohli naplno začít. Ve třech etapách se týmu Mariána Žúbora podařilo zrekonstruovat celou stanici Bohosudov včetně přílehlých traťových úseků na Chabařovice a na Teplice. „Velké výluky sice skončily k poslednímu říjnu, nicméně nás ještě čeká série kratších výluk, během kterých provedeme finální podbití a broušení kolejí. Úplné dokončení stavby plánujeme na duben příštího roku, kdy bude provedena pantografická zkouška pro zavedení plné rychlosti na úseku,“ dodává ředitel stavby. Kromě rekonstrukce trati projekt skýtal také další stavební výzvy. Jedním z nejnáročnějších objektů stavby byla přestavba železničního přejezdu v ulici Emilie Dvořákové na podjezd pod železniční trati, tvořený železničním mostem a téměř 100 m dlouhou masivní betonovou vanou pod ním. Pojezd je koncipován tak, aby sloužil také pro trolejbusy a mimoúrovňově i pro chodce a budoucí cyklostezku,“ podotýká Marián Žúbor. Dalším významným objektem byla kompletní



Původní výpravní budova ve stanici Bohosudov byla přestavěna na technologický objekt

rekonstrukce železničního mostu přes velmi frekventovanou silnici I/30 v Soběchlebech. Původní most se čtyřmi kolejemi nahradil nový, delší monolitický most se třemi kolejemi.

Zkušební úsek pro vysokorychlostní trať

Výraznou změnou prošla také samotná stanice Bohosudov. Oproti stávajícímu stavu došlo k výstavbě dvou nových vnějších nástupišť délek 120 metrů s bezbariérovým přístupem. V rámci rekonstrukce stanice došlo k významné redukci počtu kolejí. Z původních deseti kolejí ve stanici zbylo pět kolejí. Dvě hlavní vedou k nástupištím a zbylé tři slouží jako manipulační nebo odstavné koleje. Dále byla provedena instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií a kompletně nové trakční soustavy.

Stanice se stala zkušebním úsekem pro vysokorychlostní trať. „Pro obě hlavní staniční koleje jsme použili speciální pražce BC 12, které jsou konstruované na rychlost vlaků přes 300 km/h,“ vysvětluje odlišnost specialista na železniční svršek a spodek Jiří Kneifl.

Základní data o stavbě

- Celková délka: 6,8 km
- Délka nových kolejí: 12 km
- Nové výhybky: 15 ks
- Rekonstruované mosty: 7
- Rekonstruované propustky: 12
- Nová nástupiště: 4 (Bohosudov, Proboštov)
- Rekonstruované přejezdy: 4
- Podjezd pod trati: 1
- Délka PHS: 766 m

Oprava nástupišť a kolejí v Nymburce

Během podzimu jsme na hlavním nádraží v Nymburce zrekonstruovali tři nová nástupiště v souhrnné délce přes 1100 metrů.

S opravnými pracemi, které se kromě nástupišť týkaly také kolejí a výhybek, začali naši kolejáři v polovině září letošního roku. Během výluky, která trvala měsíc a půl, stihli opravit čtyři krajní staniční koleje u výpravní budovy, zrekonstruovat tři nástupiště mezi těmito kolejemi, kompletně zrekonstruovat čtyři dřevěné výhybky a dalších jedenáct výhybek nově podbit. „Dvě staniční koleje v celkové délce asi 1500 metrů jsme



Oprava se týkala prostoru prvního nástupiště

kompletně vyměnili za nové. Zbylé dvě staniční koleje ve zhruba stejné délce jsme strojně vyčistili,“ upřesňuje rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Podle

něj byl celý projekt hlavně závod s časem, a to zejména v souvislosti s rekonstrukcí nových nástupišť.

Modulární nástupiště přivezlo 50 kamionů

Původní nástupiště stavbaři nahradili modulárním systémem typu SUDOP, které se skládá z tvárníc Tischer, úložných bloků, výplňových a konzolových desek. „Celkem jsme takto instalovali dvakrát 392 metrů a jednou 320 metrů nástupišť. Na každé nástupiště jsme měli omezený čas, během kterého jsme museli řešit i nepředvídatelné vedení kabelových tras v prostoru nástupišť,“ vysvětluje komplikace během rekonstrukce Václav Beneš. Jen k dopravě modulů pro nová nástupiště bylo zapotřebí asi 50 kamionů.

V případě železniční stanice Nymburk se oprava týkala prostoru prvního nástupiště, které je blíže k výpravní budově.

Oprava trati v úseku Mladotice–Žihle–Blatno

Přibližně pětikilometrový úsek jednokolejné trati jsme opravili ve spolupráci s firmou GJW Praha během září a října letošního roku.

Oprava úseku bezprostředně navázala na dokončenou rekonstrukci trati mezi Petrohradem a Blatnem. Dotkla se zejména mezistaničních úseků, výjimkou byla stanice Žihle, kde naši kolejáři opravili 1. a 3. staniční kolej a výhybky č. 7 a 8 na zhlaví směrem do Blatna. „Naším hlavním úkolem bylo vyměnit staré kolejnice

S 49 za nové a staré dřevěné a betonové pražce SB-5 za užití SB-8,“ shrnuje provedené práce asistent stavbyvedoucího Jiří Herna ze závodu kolejových staveb. Staré šterkové lože bylo pročištěno a doplněno novým šterkem. Následně byla provedena směrová a výšková úprava rekonstruovaných úseků a ty pak svařeny do bezстыkové koleje. Ve dvou obloucích byly osazeny pražcové kotvy. Ve všech úsecích byly provedeny terénní úpravy (přikopy, stezky).

Součástí opravy trati byla také oprava železničního přejezdu v Přehořově a rekonstrukce 105 metrů dlouhého nástupiště v zastávce Potvorov.

Oprava této části trati bezprostředně navázala na dokončenou těžkou střední opravu trati v úseku Blatno–Petrohrad, zahrnující zejména kompletní rekonstrukci železničního spodku i svršku.



Při opravě trati jsme nasadili těžkou techniku

Nový železniční most v Zákolanech

Rozpadající se kamenný most přes silniční komunikaci nahradil betonový monolit se spřaženou mostovkou.

V polovině listopadu naši mostaři dokončili kompletní rekonstrukci mostu v intravilánu obce Zákolany. Na místě původního železničního mostu, který vykazoval vážné poruchy jak v kamenné spodní stavbě, tak ve vrchní ocelové mostovce, postavili nový, převážně betonový most. „Vrchní část mostu tvoří polorámová monolitická železobetonová konstrukce se zabetonovanými nosníky. Těch je celkem devět, každý z nich má výšku 52 cm. Betonové jsou jak opěry, tak křídla mostu,“ popisuje stavbu hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských staveb. Ve výsledku je most podobný tomu původnímu, protože betonové části jsou obloženy kamenem.

Výluka jen na 80 dní

Mostaři začali s rekonstrukcí přibližně čtrnáctimetrového přemostění na trati Podlešín–Středokluky v polovině dubna letošního roku. Hlavní výluka skončila 29. června, kdy byl nový most uveden do provozu. Až do listopadu tohoto roku však pokračovaly dokončovací práce. „Tam spadala například dostavba opěrných zdí, které podpírají násep, obklady betonových částí mostu, telematika, oprava schodiště, terénní úpravy nebo oprava komunikace v okolí mostu,“ vysvětluje Jiří Vlček. Hlavní penzum prací však stavbaři museli



Přibližně čtrnáctimetrové přemostění se nachází v intravilánu obce

stihnout během pouhých 80 dní ve výluce. Přitom bylo třeba odtěžit více než 3000 tun materiálu, který bylo pro založení mostu nutné zase navézt zpět. Na všechny betonové konstrukce bylo potřeba kolem 500 m³ betonu. „Mírný skluz jsme nabrali hned na začátku stavby, kdy jsme oproti projektu museli vytěžit zemi-

nu pro založení opěr mostu ještě asi o 1,5 metru pod základovou spáru, abychom se dostali na pevné podloží,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. K urychlení prací nepomohlo ani to, že po celou dobu výstavby bylo, až na malé výjimky, nutné zachovat provoz po komunikaci, která vede pod mostem.



Plocha je připravená pro 13 nových rodinných domů

Středočeské Uhy se rozrostou o nové rodinné domy

Na ploše přibližně jednoho hektaru ve východní části obce jsme připravili území pro výstavbu třinácti rodinných domů.

Vybudování dopravní a technické infrastruktury pro rodinné domy provedl závod mostních a inženýrských staveb během letošního roku. Hlavním úkolem bylo kompletní zasíťování pozemku a výstavba komunikací. „Po celém pozemku jsme rozvedli až na hranice parcel vodovod, plyn, splaškovou i dešťovou kanalizaci,

elektrinu, veřejné osvětlení a telekomunikační kabely. To vše s napojením na stávající rozvody v obci, které jsou pro tuto výstavbu již připravené,“ shrnuje rozsah prací stavbyvedoucí David Valter. Délky hlavních řadů jednotlivých sítí včetně přípojek na jednotlivé parcely dosahují přibližně 400 metrů. Kromě toho byly v závěru projektu provedeny také asfaltové komunikace a základy pro parkovací místa v souhrnné ploše kolem 2000 m².

Stavební pozemek se nachází v mírném svahu s poměrně strmou hlavní příjezdovou komunikací. „Po dohodě s investorem jsme nad rámec projektu mírně srovnali příjezdovou komunikaci, což si dodatečně vyžádalo ještě stavbu asi sedmnáctimetrové opěrné zdi a vyvolalo přeložku plynu a vodovodu,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Investorem projektu, který má být dokumentačně předán nejpozději v březnu příštího roku, je obec Uhy.

Zkušený pozemák se znalostmi železničního stavitelství

Vyšší odborná škola v Děčíně dokáže studenty připravit nejen na železniční stavby, ale i na další stavitelské obory.

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., se aktivně podílí na osvětě technických oborů mezi studenty a díky tomu se v řadách společnosti objevují úspěšní absolventi, ze kterých se postupnými kroky stávají špičkoví odborníci a manažeři.

Dalším příkladem absolventa VOŠ v Děčíně, který dnes v naší společnosti zastává manažerskou funkci, je zkušený pozemák Petr Suchý. Za sebou má řadu velkých projektů, ale vezměme to popořadě.

U nás našel, co ho opravdu baví

Petr je ukázkovým příkladem postupného vzdělávání. Nejprve v Děčíně vystudoval střední průmyslovou školu se zaměřením na pozemní stavby a jako navazující studium si vybral vyšší odbornou školu. „Nikdy jsem netoužil být kolejářem, ale vyšší odborná škola nabízela pouze obor železniční stavitelství. Ale i na železnici se nachází řada pozemních objektů, takže jsem nakonec nastoupil. Navíc jsem to měl jako Ústečák kousek,“ vzpomíná Petr na dobu studia. Školu

bez problému dostudoval a v roce 2000 se vydal získávat první pracovní zkušenosti. Necelé čtyři roky zkoušel různé stavební firmy v regionu. Nejprve jako mistr, později jako přípravař, až v roce 2004 dostal nabídku naší společnosti na pozici developera ve středisku pozemních staveb. „Tam jsem konečně našel to, co mě opravdu baví. Pozemním projektům jsem se začal věnovat od první myšlenky. Tedy od vyřizování stavebních povolení, přes realizaci až po klientské změny,“ podotýká Petr. A velké projekty na sebe nenechaly dlouho čekat.

Prvním velkým developerským projektem, kterého se Petr Suchý účastnil, byla výstavba bytového domu včetně realizace inženýrských sítí v Lovosicích. Následovaly tři bytové domy v Litoměřicích a pak velké nebytové projekty jako dostavba pavilonu interny v mladoboleslavské Klaudivánově nemocnici, sportovní haly v Černošicích a Hořovicích. Vedle toho řídil projekty dostavby základní školy v Černošicích a později také v Dobříšovicích.

Jak Petr zmínil v úvodu, i na železnici se najdou pozemní objekty. A měl pravdu. Do obvodu železnice se často vrací. Ať už se jednalo o rekonstrukci pozemních objektů podél trati mezi Berounem a Zbirohem, nebo



o výstavbu a rekonstrukce technologických objektů během rekonstrukcí stanic v Řetenicích a později i v Bohosudově.

Znalost více stavebních oborů se vždy hodí

Petrova univerzálnost se ale nejvíce projevuje nyní, kdy vede rozsáhlou rekonstrukci historické výpravní budovy v Teplicích. A právě zde má totiž za úkol zrekonstruovat i staniční kolej v délce 350 metrů včetně zhruba stejně dlouhého nástupiště.

Kromě práce se Petr i nadále věnuje dalšímu vzdělávání v rámci České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě. K diplomu z vyšší odborné školy si doplnil autorizaci technika pro pozemní stavby a průběžně si doplňuje znalosti smluvních podmínek dle Mezinárodní federace konzultantů inženýrů (FIDIC).

Oprava železničního mostu v Táboře



Opravený most vydrží další desítky let

Závod mostních a inženýrských staveb opravil most přes tříproudou silnici na příjezdu do města.

Hlavním důvodem opravy bylo podle provedeného průzkumu hnutí opěr, které skrze závěrné zídky nebezpečně tlačily na mostovku. „Museli jsme odbourat obě závěrné zídky a vybudovat nové. To ale nebylo tak jednoduché, protože původní zídky byly z kvalitního železobetonu, který šel jen velmi špatně ubourávat,“ popisuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík. Spolu s rekonstrukcí závěrných zidek provedl tým Jiřího Majerika také nové izolace mostovky a její kompletní sanaci. V praxi to znamenalo snést na mostě celý kolejový svršek v délce skoro 55 metrů, odbourat ochrannou vrstvu u stávající izolace a celou plochu otryskat na čistý beton. Následně stavbaři provedli novou izolaci s železobetonovou ochranou, zásep novým šterkem a zřízení železničního svršku. Zároveň došlo také k otryskání původního zábradlí na mostě a k novému nátěru. Vzhledem k těmto pracím byl na

trati vyloučen provoz, a to od 3. července až do 1. srpna tohoto roku.

Opravený most, jehož délka včetně předpolí je skoro 55 metrů a šířka je 6 metrů, se nachází na jednokolejné regionální trati, která vede z Tábora do Horní Cerekve.

Provoz pod mostem musel být zachován

Mostaři však po skončení výluky pokračovali s opravou dalších částí mostu. „Až do konce září jsme již mimo výluky prováděli sanaci spodní stavby, včetně předpolí a všech pohledových částí mostu, které byly ve velmi špatném stavu,“ jmenuje navazující práce hlavní stavbyvedoucí. Na spodní části opěr a křídel došlo k odstranění stávajícího torokretu a celý most dostal nový kabát. Nové je také odvodnění do středového žlabu mostu.

Veškeré práce na mostě stavbaři prováděli za plného provozu na silnici pod ním, což si vyžádalo řadu dalších opatření.



Most byl před rekonstrukcí ve špatném stavu

Plán školení a seminářů v roce 2024

TERMÍNY	ČAS	ŠKOLENÍ / SEMINÁŘ	Z/S/ ODD.
8. 1.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	01,11
8. 1.	12.30–15.00	ŘP sk. B	01,04,10,11
9. 1.	8.30–11.00	ŘP sk. B	03,05
10. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01,03,04,10,11
11. 1.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	01,14
12. 1.	8.30–11.30	BOZP	01,04,11,13,30,09
22. 1.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	03,04,14
22. 1.	12.30–15.30	Práce ve výškách (po 16.00 hod. servis bezp. techniky)	04,05,13,30,09
23. 1.	8.30–11.30	Práce ve výškách	03
23. 1.	12.30–15.00	ŘP sk. B	03,13
24. 1.	8.30–15.00	Obsluha motor. pily – opakovaný i základní kurz	01,03,11
25. 1.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	03,04,13
26. 1.	8.30–11.00	Obsluha VZV	03,04,11,13,14
26. 1.	11.30–14.00	Strojník	01,03,04,11,14
30. 1.	8.30–14.00	D-04 – pravidelné školení	01,11,14
31. 1.	8.00–16.00	Školení ke zk. M-02, B-02	03,05,13,09
2. 2.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01,03,10,11,13
5. 2.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	03,04
6. 2.	8.30–11.00	ŘP sk. B	11,14
7. 2.	8.30–15.00	ŘP sk. C	04,11,14
8. 2.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	03,05,11
9. 2.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	14
12.–18. 2.		JARNÍ PRÁZDNINY (Litoměřice, Děčín)	
19. 2.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	03,11,13
19. 2.	12.30–15.00	ŘP sk. B	01,13
20. 2.	8.30–14.00	Obsluha motor. pily – opakovaný kurz	01,03,04,11,13
21. 2.	8.30–14.00	Lešenář	03,05,13
22. 2.	8.00–16.00	Školení ke zk. M-02, B-02	05,13,30, OTCP
23. 2.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01,30,09
26. 2.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	04,05,10,13,30
26. 2.	12.30–15.00	ŘP sk. B	30,OTCP
27. 2.	8.30–11.00	ŘP sk. B	09
28. 2.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	03,04,11,14
29. 2.	8.30–16.00	VŠ-01 – udržování vstupního školení + BOZP	10,11,13
4.–10. 3.		JARNÍ PRÁZDNINY (Ústí n/L, Most, Chomutov)	
12.–15. 3.		Technický seminář (Koliba) – VŠ-01, BOZP organizační informace obrží účastníci semináře prostřednictvím e-mailu na začátku roku 2024	



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 si do svého týmu nebo party nového kolegu a získejte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 10 000 Kč. Pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků, odměnu vám přiznáme.

Jedná se o profese:

- Dělník pro elektromontážní práce na trakčním vedení
- Elektromontér
- Údržbář budov
- Provozní zámečnick
- Žedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla
- Řidič nákladního automobilu

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

2 Staňte se patronem nového zaměstnance a získejte odměnu z fondu vedoucího ve výši 5 000 Kč za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhuji vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na odborné technické pozice:

- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro pozemní stavby; inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí – pro středisko pozemních staveb; železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby – pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby pozemních staveb

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



Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČO: 62743881, DIČ: CZ62743881 • Tel.: +420 416 741 668 • fax: +420 416 741 669 • E-mail: cht-ltm@cht.cz • www.cht.cz
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.