



Stanice Vlkov u Tišnova je opět v plném provozu

V pátek 22. listopadu skončila poslední velká výluka na rekonstruovaném úseku havlíčkobrodské trati mezi Tišnovem a Křižanovem.

Cestující tak mohou naplno využívat novou zastávku Vlkov-Osová, která byla zcela nově vybudována blíže k zastávkám obcí Vlkov a Osová. Současně se zrekonstruovanou stanicí Vlkov u Tišnova byl obnoven provoz také na navazujícím úseku směrem do Křižanova. Výstavba nových, 140 metrů dlouhých, nástupišť vyvolala mírné napřímení trati. S tím souvisela i přestavba mostu přes silnici u průmyslového areálu. Kromě přemístění nástupišť byla součástí projektu také kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku dopravních a vybraných manipulačních kolejí. Jejich celková délka dosahuje šesti kilometrů. Úpravy kolejí si vyžádaly vložení pětadvaceti nových výhybek. Koleje v původní stanici jsou totiž prodloužené na maximální možnou délku, aby v ní mohly bezpečně zastavovat 740 metrů dlouhé nákladní vlaky.

Další náročnou částí stavby byla realizace náspů a opěrných zdí pro šikmé bezbariérové chodníky, které vedou na nová nástupiště. V rámci projektu byl dále opraven další most přes komunikaci a tři propustky.

Rekonstrukce mostu určovala postup stavby

Zhotovitelem projektu jsou společnosti Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha, které převzaly stavební území od Správy železnic v polovině prosince loňského roku. „Byl to pro nás asi nejnáročnější moment celé stavby, protože jsme museli okamžitě zahájit práce v rámci přípravné etapy, na kterou brzy navazoval hlavní stavební postup,“ vzpomíná ředitel stavby Martin Počta. Klíčovým objektem celého projektu podle něj byla rekonstrukce mostu do průmyslového areálu. „Most se nachází přibližně v polovině úseku. Právě na něj navazovala řada dalších částí stavby a profesí. Vše se odvíjelo od dokončení tohoto objektu,“ poznamenává

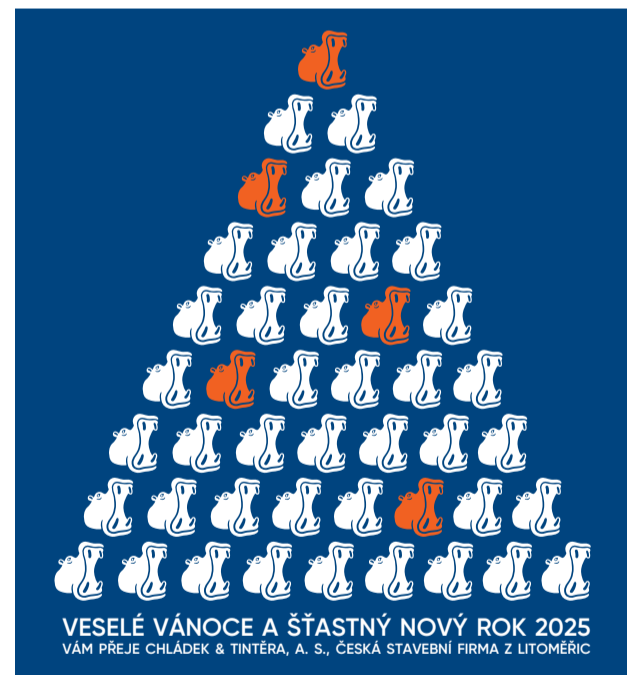
koordinátor stavby Pavel Sedláček. V nejexponovanějším období stavby, které bylo od června do konce září, na projektu pracovalo i více než sto lidí denně.

Dokončovací práce budou finišovat na jaře

Realizační tým během stavby využil prakticky kompletní strojní zázemí naší společnosti od bagrů, rypadel, po portálový jeřáb, strojní podbiječku nebo pluh pro úpravu šterkového lože. „Velkou část stavebních strojů pro zemní práce dovezli také naši kolegové z Havlíčkova Brodu, kteří byli našimi hlavními subdavateli zejména na železničním spodku a pozemních objektech,“ dodává specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. Realizaci nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení provedla společnost AŽD Praha, výstavbu nové železniční trake a velkou část silnoproudu zajistila partnerská společnost Elektrizace železnic Praha. V únoru a březnu příštího roku je plánována aktivace definitivních technologií do nové technologické budovy a ukončení provozu všech provizorních opatření. „Na jaře příštího roku chceme také provést následné podbití, broušení a definitivní regulaci trakčního vedení a provedení zkoušek potřebných pro zavedení traťových rychlostí,“ dodává ředitel stavby. Smluvně končí stavební část v březnu a celá stavba v září 2025.



Nový most určoval postup stavby



VESELÉ VÁNOCE A ŠTASTNÝ NOVÝ ROK 2025
VÁM PŘEJE CHLÁDEK & TINTĚRA, A. S., ČESKÁ STAVEBNÍ FIRMA Z LITOMĚŘIC

Adventní poděkování

Vážené kolegyně, vážení kolegové, rok 2024 se pomalu chýlí ke konci a já bych vám chtěl jménem celé společnosti Chládek & Tintěra poděkovat za vaši tvrdou práci, oddanost a profesionalitu. Bez vašeho nasazení a každodenního úsilí by naše firma nemohla dosahovat takových úspěchů, jaké máme dnes.

Přeji vám a vašim rodinám radostné a pohodové prožití vánočních svátků, a do nového roku pevné zdraví, štěstí, osobní i pracovní úspěchy. Těším se na další společné výzvy v roce 2025.

Děkuji, že jste součástí našeho týmu!
S úctou

Pavel Stoužil
Obchodní ředitel

Mezi Přibyslaví a Pohledem končí přípravné práce

Se začátkem července jsme zahájili nezbytné přípravné práce pro komplexní rekonstrukci obou kolejí na devítikilometrovém traťovém úseku.

První úplná výluka trati začala 5. července a skončila o pět dní později. Cílem výluky bylo snesení tří nadjezdů a demolice jednoho mostu. „Všechny čtyři mosty byly na konci své životnosti. Na jejich místě musíme do konce listopadu tohoto roku postavit mosty nové,“ popisuje hlavní náplň letošní rekonstrukce zástupce vedoucího projektu Jakub Vysoký. V plánu pro letošek je dále realizace provizorních přístupových komunikací, budování základů a stožárů pro trakční vedení, úpravy zabezpečovacího zařízení, provizorní odsun koleje pro zvětšení osy. Další úplná výluka na trati byla od 23. do 26. listopadu, během níž došlo zejména k propojení kolejí mezi výhybkami ve stanici Přibyslav. Hlavní práce na samotné trati budou podle harmonogramu zahájeny v březnu příštího roku, a to na první traťové koleji a ve stanici Přibyslav. O rok později začne rekonstrukce druhé traťové koleje a stanice Pohled.

Modernizace nástupišť v Přibyslaví a Pohledu

Kromě komplexní rekonstrukce obou kolejí dojde ke zřízení bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště ve stanicích Přibyslav a Pohled a na zastávkách Přibyslav zastávka a Stříbrné Hory. Stanice Přibyslav a Pohled zůstanou v současné poloze, ve stanici Pohled bude v nové konfiguraci pouze jedno ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi. Poloha nástupišť se nebude měnit ani na dvou zastávkách v tomto traťovém úseku, konkrétně v Přibyslaví a Stříbrných Horách. Všechna nová nástupiště budou s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. V Přibyslaví je nyní přístup na nástupiště zajištěn pouze po pevném schodišti. Nově ho doplní trojice výtahů. Obě přibyslavská nástupiště budou dlouhá u hlavních kolejí



V Přibyslaví je nyní přístup na nástupiště zajištěn pouze po pevném schodišti, nově ho doplní trojice výtahů

250 metrů, u předjezdů 140 metrů. Ve stanici Pohled jsou momentálně dvě ostrovní nástupiště a jedno vnější. Nahradí je jedno ostrovní s délkou nástupních hran 140 metrů. Všechna nástupiště dostanou nejen přístřešky a mobiliář, ale také informační a orientační systém pro cestující.

Stavební práce se zaměří také na rekonstrukci dalších umělých staveb, trakčního vedení i sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Úpravy výpravních budov se omezí na prostory určené pro nové technologie, případně na drobné opravy.

Po rekonstrukci se trať stane podstatně atraktivnější jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Nákladním vlakům o délce až 740 metrů umožní nové koleje v železniční stanici Přibyslav bezpečně zastavit.



Přípravné práce zahrnovaly rekonstrukci čtyř mostů

Všichni se od nás učili, vzpomíná matador Václav Lepší

Kmenovým zaměstnancem naší společnosti je již 32 let a s osobním číslem 17 patří mezi ty nejzkušenější, kteří stáli u zrodu firmy.

Václav Lepší je absolventem děčínské Střední průmyslové školy stavební, oboru údržba a rekonstrukce železničních tratí. Po dokončení studií v roce 1988 nastoupil k Československým státním drahám (ČSD). Po absolvování vojenské základní služby se vrátil zpět k ČSD jako mistr. „Po jedné z výluk v roce 1991 mi nabídl Miroslav Rykl možnost brigády u nově vzniklé firmy Chládek & Tintěra v přístavu Kolín. Tam jsem se poprvé setkal s lidmi, kteří byli u úplného počátku firmy, jmenovitě panem Šafaříkem, Hubálkem, Zounou, Kapušim, Kolibárem a dalšími,“ vzpomíná Václav na začátky své profesní kariéry. Nutno dodat, že ČSD nabízely hodinovou rentu 10 korun a soukromé firmy asi 50 korun.

Vzájemná sympatie i touha po poznání

O rok později svedl osud Václava a tehdejší společnost Chládek & Tintěra znovu dohromady. Ve svých dvaadvaceti letech se stal kmenovým zaměstnancem firmy s osobním číslem 17. „V dubnu 1992 jsem nastoupil do party Jana Smetáčka. V partě byli zkušení chlapi jako Venca Šulík, Míla Fíla, Vlasta Lenhart, Míra Blecha, Honza Trnka i ti méně zkušení jako Honza Rejř a další,“ jmenuje Václav své první kolegy u firmy. Podle něj byl velkým rozdílem zejména nový přístup firmy k lidem a k práci. Byla snaha zavádět nové pracovní postupy a lépe organizovat práci. „Hodně věcí tenkrát bylo v Čechách nových a poslze se od nás učily i další firmy. Vládlo takové to budovatelské nadšení: ‚Tak hoši, zvedáme se, Tintěra peníze nesere‘ – to byla oblíbená hláška Venci Šulíka po rauchpauze,“ dodává Václav. Postupem času se Václav vypracoval z „partáka“ na vedoucího mnoha staveb. „Převzal jsem tehdy partu po



Pepovi Veselém a měl jsem tu čest řídit práci kolektivu lidí, na které byl vždy spoleh. Pavel Beneš, Míra Rozhon, táta a syn Vaníčkovi, Míra Blažek, Václav Heřman, Honza Švarcbach, Jirkové Koranda, Kalvach, Svoboda, bratři Pilařovi a další. Tehdy do písmene platilo heslo Venci Šulíka: ‚Když jdeš do výluky, jdeš jako do války. Nevíš, kdy se vrátíš,‘ říká s úsměvem Václav. A právě jeho zkušenosti s vedením staveb jej kolem roku 2012 přivedly do kanceláře. „Vaškových kvalit jsme si byli velmi dobře vědomi. Uměl stavbu dokonale připravit, zorganizovat i zrealizovat. A to byl důvod, proč jsme jej v rámci nárůstu přípravy i realizace nových zakázek potřebovali v přípravě,“ vysvětluje tehdejší vedoucí železničních staveb naší společnosti Pavel Jakoubek.

Dvoucestné bagry byly revolucí na stavbách

Mezi významné milníky své více než třicetileté kariéry u firmy Václav řadí zejména nasazení nových strojů a digitalizaci řízení zakázek. „Na začátku byl obrovský podíl ruční práce, kterou doplňovala strojní mechanizace. Ve chvíli, kdy se na kolejích objevily dvoucestné bagry, začala opravdová revoluce práce na kolejích, ze které naše společnost těžila,“ má Václav jasno.

Příprava objízdne trasy pro velkou rekonstrukci trati

V roce 2026 plánuje Správa železnic zahájit rozsáhlou modernizaci trati z Plzně přes Českou Kubici na státní hranici s Německem, což vyvolá zvýšenou provozní zátěž na paralelních tratích.

S výrazným předstihem začala Správa železnic revitalizovat okolní tratě, které poslouží jako objízdne trasy během výluk spojených s modernizací trati Plzeň–Domažlice–Německo. Jedna z tratí, která dočasně převezme zátěž, bude mezi Klatovy a Točnickem. Na ní naše středisko údržby provedlo během září výměnu kolejnic a související činnosti. „Celkem jsme vyměnili a svařili přes tři kilometry kolejnic, vyčistili 750 m kolejového lože, vyměnili tři desítky poškozených pražců a doplnili 750 m pražců z důvodu zřízení bezстыkové koleje bez pražcových kotev,“ vypočítává hlavní penzum prací vedoucí střediska údržby Jan Vachtl. Dále byly v daném úseku vyměněny všechny izolované styky, obnoveny příkopy a upraveny stezky. Výluka trati začala 3. a skončila 21. září. V tomto čase provedlo středisko 13 v rámci údržbových prací úpravu GPK na dalších dvou kilometrech trati. Zároveň se postaralo o doplnění kolejového lože, zrušení přejezdu, výměny pražců na třech výhybkách a jednotlivou výměnu pražců ve stanici Švihov.



Celkem byly vyměněny více než tři kilometry kolejnic

Rekonstrukce železničního mostu v Teplicích

Na přelomu října a listopadu byly dokončeny stavební úpravy pod mostem a v jeho bezprostředním okolí. Zároveň došlo k obnovení automobilového i pěšího provozu pod mostem. Dvoukolejný provoz na železničním mostě fungoval podle harmonogramu už od 16. září.

Hlavními důvody kompletní rekonstrukce mostu přes Spojeneckou ulici bylo jeho rozšíření a zajištění bezpečnějšího podchodu pro pěší. „Původní most byl poměrně starý, úzký a chodcům nebezpečný, takže výrazná oprava byla nevyhnutelná,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních a inženýrských staveb. V rámci rekonstrukce proto došlo ke kompletnímu odstranění původního třináctimetrového mostu a následně k výstavbě nového mostu, jehož délka je téměř 40 metrů.

Rekonstrukce se zachováním omezeného provozu

Přípravné práce byly zahájeny v březnu letošního roku. První výluka, během které došlo k rekonstrukci první poloviny mostu, začala 8. dubna a skončila 1. července letošního roku. Vzápětí navázala další výluka, během



Nový most se dvěma středovými ocelovými pilíři založenými na pilotách je oproti původnímu mostu širší

kteří byla zrekonstruována druhá polovina mostu pod druhou traťovou kolejí. Na trati byl po celou dobu výstavby zachován jednokolejný provoz.

Nový most je oproti tomu původnímu výrazně jiný. Významnou změnou je s ohledem na rozšíření mostu realizace dvou středových ocelových pilířů založených na pilotách. „Nové jsou i krajní opěry, které jsme založili na mikropilotách. Hlavní nosnou konstrukci železobetonové mostovky tvoří zabetonované ocelové

nosníky,“ doplňuje stručný popis nového mostu hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Součástí stavby byla také rekonstrukce železničního svršku na mostě a jeho přechodových oblastech.

Zrekonstruovaný most se nachází v intravilánu Teplic, asi 300 metrů od nádraží Teplice v Čechách. Most převádí železniční trať spojující Teplice a Řetenice přes rušnou Spojeneckou ulici, která je hojně využívána jak automobilovou dopravou, tak pěšími.

Oprava šumavské trati z Nové Pece do Černého Kříže

Oprava přibližně dvanáctikilometrového úseku jednokolejné regionální trati z Českých Budějovic do Černého Kříže je rozdělena do dvou etap, vždy mimo hlavní turistickou sezónu.

V letošním roce opravil tým Roberta Frosta 4,7 kilometru dlouhý úsek z Nové Pece do Černého Kříže. Na podzim příštího roku bude realizována druhá, přibližně 7,5 kilometru dlouhá etapa rekonstrukce až do stanice Černý Kříž.

Absence přístupových cest nadělala starosti

Hlavním cílem rekonstrukce trati je výměna vysloužilého železničního svršku. Staré kolejnice a pražce nahradily zcela nové kusy. V obloucích s malými poloměry jsou použity ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon. „Kromě rekonstrukce železničního svršku jsme obnovili přes kilometr trativodů, zrekonstruovali téměř kilometr odvodnění, vybudovali přes 300 metrů gabionové zdi a provedli sanaci skalního zářezu,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Robert Frost



Trať se klikatí šumavskými lesy nedaleko Lipna

ze závodu kolejových staveb. Z důvodu rekonstrukce železničního svršku bylo nutné demontovat a následně zpět smontovat nástupiště v zastávce Ovesná.

Během krátké, pouze pětačtyřicetidenní výluky, čekalo naše kolejaře zrekonstruovat také čtyři velké a čtyři menší železniční přejezdy. „Náročnost celé akce spočívala především v absenci přístupových cest. Bylo nutné navážet potřebný materiál s předstihem v nočních hodinách po koleji a ve velmi krátkém termínu na realizaci, což si vyžádalo časté improvizace,“ dodává Robert Frost. Stejně tak odvoz vyzískaného materiálu po ukončení výluky bylo nutné převážet po koleji během noci. Důležitým faktorem stavby byla realizace na území národního parku, takže bylo nutné plnit podmínky ochrany přírody.

Administrativní budova s novou fasádou

Naproti vlakovému nádraží v Mostě jsme zrekonstruovali fasádu dalšího administrativního objektu Správy železnic.

Na severu Čech se jedná o druhý administrativní objekt Správy železnic, u kterého jsme provedli opravy vnějších částí a dodali objektům charakteristický vzhled. Třípodlažní objekt v Mostě pochází z roku 1977. V minulosti byla na objektu provedena nová střešní konstrukce a výměna oken. „Na nás čekala rekonstrukce fasády. To znamenalo demontovat původní boletické panely a namontovat nové kontaktní zateplení s fasádními kazetami,“ shrnuje rozsah prací, které po roce skončily letos v září, hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb.



Sanace nestabilního náspu ve stanici Karlovy Vary pokračuje druhou etapou



Půl roku od dokončení první etapy započala druhá etapa oprav. Ta spočívá v kompletním přebudování železničního náspu kolem chebského zhlaví na karlovarském horním nádraží.

Během první etapy sanace svahu, která začala loni v říjnu a skončila letos v dubnu, tým Petra Nováka

provedl opatření, která brání dalšímu pronikání podzemních vod do tělesa náspu a do přímého podloží. Ve druhé, mnohem náročnější etapě, dojde k zajištění dlouhodobé stability náspu. „Prakticky to znamená odtěžení železničního náspu pod lichou skupinou kolejí v délce asi 150 metrů až na základovou spáru. Pak musíme vybudovat nový násep vyztužený štěrkodrtí a doplněný modulárním stavebním systémem Green Terramesh. Nakonec vytvoříme nový systém odvodnění s napojením do šachet,“ shrnuje stručně nové řešení hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. Green Terramesh je licový prvek, který vytváří zelený zatravněný svah. Tvoří ho prefabrikované stavební jednotky, které jsou vyrobené z dvouzákutové sítě a protierozní vložky.

Složité zajištění provozované koleje

Zásadním požadavkem realizace projektu je zachování jednokolejného provozu vlaků po celou dobu

stavebních prací. Nyní vlaky využívají druhou kolej, po které jezdí se sníženou rychlostí 10 km/h. „S ohledem na zachování provozu musíme nejprve zajistit železniční spodek pod druhou kolejí. Toho dosáhneme vybudováním stěny ze stříkaného betonu, která je přichycena pomocí zemních kotev a injektáží do stávajícího tělesa. Teprve poté můžeme začít s definitivním odtěžením tělesa,“ vysvětluje postup prací hlavní stavbyvedoucí. Stavbaře čeká odtěžit několik tisíc tun materiálu. S budováním nového náspu bude souviset také realizace nových pochozích žlabů pro umístění široké škály překládaných kabelů.

Po dokončení náspu, železničního spodku a svršku a po dobudování trakce pod lichou skupinou kolejí bude realizována rekonstrukce spodku a svršku pod druhou, nyní provozovanou, kolejí. „V rámci celého projektu se již nebude jednat o tak výrazný zásah do tělesa železničního spodku. Provedeme pouze rekonstrukci do hloubky přibližně jednoho metru a rekonstrukci odvodnění,“ doplňuje Petr Novák.

Oprava klikaté trati z Nových Hamrů do Perninku

V polovině prosince se na Krušnohorský Semmering vrátí vlaky, které pendlují mezi Karlovými Vary a Johannegeorgenstadtem.

Rekonstrukce osmikilometrového úseku jednokolejné trati skrz Krušné hory začala výlukou v druhé polovině července. „Původně jsme chtěli opravu dokončit v polovině listopadu, ale s ohledem na klimatické podmínky a četná skalní podloží jsme po dohodě s investorem posunuli termín na polovinu prosince,“ vysvětluje odložení konce výluky hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka. Cílem projektu je rekonstruovat železniční spodek – zejména odvodnění, železniční svršek, sedm menších a jedno větší zabezpečovací zařízení přejezdů, nástupiště ve třech zastávkách, zajistit sanaci skalních zářezů a kompletně opravit stometrové opěrné zdi u zastávky Oldřichov. Zároveň budou opraveny více než dvě desítky propustků a spodní stavba 260 metrů dlouhého kamenného viaduktu před stanicí Pernink.



Horský profil trati je vhodný pouze pro dvoucestné bagry

„Na většině trati jsme z důvodu četných oblouků s malými poloměry vložili ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon. Nové betonové pražce jsme použili asi jen na 20 % opravované trati,“ doplňuje výčet prací na železničním svršku stavbyvedoucí kolejových staveb Miloslav Zikán.

Obnova komunikací v Tuchlovicích

Přibližně 400 metrů zrekonstruovaných komunikací se dočkají ve východní části obce u Kladna.

Rekonstrukce stávajících povrchů komunikací se týká ulic Dukelská, Osvobození a krátké propojky mezi nimi. Podél domů, které ulice lemují, vzniknou nové chodníky ze zámkové dlažby v kombinaci s parkovacími stánkami a plochami pro výsadbu nové vegetace. Z hlediska stavby je zásadní kompletní rekonstrukce silničních částí ulic. „Odstraňujeme původní silně zdegradovaná a nedostatečná asfaltová souvrství, abychom připravili podloží a položili nový povrch z živých směsí. Vzhledem ke špatné geologii budeme muset provést výměnu aktivní zóny, a to včetně umístění geotextilie na parapláň,“ říká k projektu hlavní

stavbyvedoucí Martin Chmelař ze závodu mostních a inženýrských staveb. Šířka silniční komunikace bude 5 metrů, v jednosměrné propojce 3,5 metru. Součástí projektu je také kompletní rekonstrukce dešťové kanalizace s napojením na stávající stoku a realizace nového veřejného osvětlení. Stavební práce v Tuchlovicích začaly zkraye září letošního roku a potrvají do dubna příštího roku.



Podél zástavby vzniknou chodníky a parkovací stání

O exkurze do Vlkova byl velký zájem

Rekonstruovanou železniční stanicí Vlkov u Tišnova pravidelně navštěvovali studenti průmyslových škol, ale také naši kolegové z administrativy.

Na začátku září již podruhé navštívili stavbu studenti Střední průmyslové školy stavební akademika Stanislava Bechyně z Havlíčkova Brodu. Jedenáct studentů ze čtvrtého ročníku a s nimi tři pedagogové viděli celkový pokrok v rekonstrukci stanice, zejména práce na železničním svršku, jako například podbíječní kolejí a výhybek. „Asi nejvíc je zaujala podbíječka, nakoukli i do kabiny stroje a od specialisty Jiřího Kneifla a vedoucího stroje se dozvěděli o funkcionalitách stroje,“ říká k programu ředitel stavby Martin Počta.

Součástí exkurze studentů byla prohlídka rekonstruované trati mezi Vlkovem u Tišnova a Křižanovem. Seznámit se s praxí zblízka pak přijela v říjnu nejprve delegace z našeho obchodního úseku. Ve druhé vlně si výlet na Moravu udělala děvčata z učtárny. Oba týmy se seznámily s provozem, prošly se v kolejišti i viděly zázemí celé stavby. Velké díky za přípravu exkurzí si zaslouží osazenstvo stavby v čele s projektovým manažerem Martinem Počtou.



Studenti z Havlíčkova Brodu viděli stavbu už podruhé



Stavbu viděli i naši kolegové z administrativy

 Chládek & Tintěra

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 získáte 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
- Provozní zámečník
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla
- Vedoucí posunu pro středisko elektromontáží, středisko údržby a závod kolejových staveb

Ostatní pracovní pozice:

- Náborář/ka

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

2 Staňte se patronem nového zaměstnance a získáte 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:

- FIDIC specialista
- 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 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 stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Asistent stavbyvedoucího pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb

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



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