



HROCH NOVINY

- Železniční most přes Peklo je opraven **str. 2**
- Pevná jízdní dráha v plzeňské Škodovce **str. 2**
- Cyklostezka u Tuchlovic měří již přes deset kilometrů **str. 3**
- Rozhledna na Klínovci je od října opět v provozu **str. 4**

Kolem Hostivic po nové přeložce jednokolejné trati



NOVÁ PRŮMYSLOVÁ ZÓNA. Přeložka trati s přemostěním vyřešila připojení logistického areálu na silniční síť.

Foto: Michal Pečánka

Přibližně 500 metrů jednokolejné trati přeložili v polovině srpna kolejáři závodu O1 v Hostivicích u Prahy. Úpravu trati vyvolalo přemostění přes příjezdovou cestu k nově budované průmyslové zóně.

Jednokolejná trať mezi pražskou Ruzyní a Kladnem vede kolem Hostivic, kde postupně vzniká skladový a logistický areál s přímým napojením na rychlostní silnici R6. Stávající vedení trati ovšem neumožňuje křížení s novými přístupovými komunikacemi, proto je nutné hledat nová řešení. Jedním z nich bylo i přeložení trati s vybudováním podjezdu pro příjezdovou cestu.

Přeložka trati s jedním novým mostem je vedena na stejném vysokém náspu jako původní vedení jednokolejky, kterou směrově téměř kopíruje. Součástí

stavby byla i úprava nivelety na stávající trati v obou koncových bodech. „Jednalo se dohromady přibližně o 300 metrů, kdy jsme museli přizpůsobit geometrickou polohu kolejí. V rámci týdenní výluky jsme pak provedli propojení nového železničního spodku i svršku se stávající tratí. Po skončení výluky již vlaky jely po vybudované přeložce,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb.

Příprava pro dvukolejnou trať

Stavební práce na přeložce začaly již dva měsíce před výlukou. Nejprve stavbaři museli vybudovat násep pro novou trať výšky od jednoho do tří metrů postupným vrstvením, včetně části odvodnění. Následně byla provedena montáž železničního svršku. Trať na přeložce vede po nových bezstykových

svařených kolejnicích umístěných na betonových pražcích se šterkovým ložem. „Ačkoliv byl investorem přeložky soukromý subjekt, správce železnice si vyžádal připravit násep i přemostění rovnou pro dvukolejnou trať. Ta by totiž měla v budoucnu vést právě kolem Hostivic,“ poukazuje na rozsah náspu Robert Frost.

Původní trať byla snesena a demontována. Prostor náspu je dnes zrekultivovaný a dřívější trať již téměř v ničem nepřipomíná. Nakonec bylo dokončeno odvodnění náspu nové přeložky.

S rozvojem průmyslové zóny u Hostivic se připravuje také doplnění větvi mimoúrovňové křižovatky Hostovice na rychlostní silnici R6, vybudování sítě komunikací a okružních křižovatek sloužících pro budoucí obsluhu přilehlého území a dopravu mezi navazujícími komunikacemi.

Strategie dalších hospodářských roků



Vážení kolegové, využívám v této době možnosti napsat několik vět o situaci v naší společnosti. Již velmi dlouho se setkávám s mnoha rozličnými názory na současný stav českého stavebnictví, na to, jak se situace neustále zhoršuje a jak mnohé společnosti nebudou schopny do budoucna dále fungovat.

Ano, situace ve stavebnictví není dobrá a v dohledné době nečekám žádné zásadní zlepšení. Přesto naše společnost stále pokračuje ve svých plánech, stále se drží svých priorit a bude pokračovat. Naše priority jsou dány, máme stanoven jasný plán pro tento rok a jsem přesvědčen, že jej společně dokážeme naplnit.

Vím, že každý z vás přemýšlí o budoucnosti, o základních potřebách, o zabezpečení sebe samých a svých blízkých, svých prioritách a vlastní motivaci. Spousta z nás slyšela o existenčních starostech jiných společností, o ztrátě zaměstnání a s tím spojených problémech. Nedělám si iluze o tom, kolik těchto informací se týkalo i naší společnosti. I ke mně se dostalo několik takových informací a je velmi zvláštní, že to jsou vždy informace negativní, a to od stále stejných lidí či společností. Vážení kolegové, proti tomuto se velmi těžce brání.

Náštesti vás mohu ubezpečit, že naše společnost má dostatek práce, nemá žádné finanční problémy a i v této době je schopna být silnou a konkurenční firmou na stavebním trhu. A v budoucnu tomu nebude jinak.

Naší strategií stále zůstává dobře odvedená práce, starost o vlastní zaměstnance a realizace zisku tak, jak stanovuje dohoda mezi managementem společnosti a jejími majiteli. Každý z nás pocítil, že stavební firmy procházejí těžkým obdobím, ale my jsme potřebné kroky provedli včas a v požadované míře. Hlavně díky tomu jsme nyní silnou společností, která má svou pevnou pozici na stavebním trhu.

Pojďme tedy společně procházet přítomností a připravujeme naši společnost na blízkou i vzdálenější budoucnost. Jistě, nebude jednoduchá, ale to přece nikdo z nás nečeká. Již mnohokrát jsme ukázali, že si vždy dokážeme najít své místo.

Jan Kokeš, generální ředitel

Rekultivace skládky odpadu v Úštěku

Skládka v prostoru Dubí Hory nedaleko Úštěku již dosáhla své maximální kapacity. Město Úštěk proto vypsal výběrové řízení na její rekultivaci. Ve veřejné soutěži podala nejlepší nabídku společnost Chládek & Tintěra. Stavebních prací se od začátku září účastní středisko inženýrských staveb. Rekultivace by měla skončit ještě letos.



veřejné soutěži podala nejlepší nabídku společnost Chládek & Tintěra. Stavebních prací se od začátku září účastní středisko inženýrských staveb. Rekultivace by měla skončit ještě letos.

Litoměřice mají další sběrový dvůr

Areál bývalé firmy Dachstav na rohu Nerudovy a Revoluční ulice v Litoměřicích se změnil ve sběrový dvůr. Stavební úpravy provedlo během pěti měsíců středisko inženýrských staveb. Na celé stavbě bylo stěžejní provést nové odvodnění, opravit povrchy v areálu a upravit stávající haly pro umístění kontejnerů.



Cyklostezka Sadská–Kostelní Lhota

Koncem října realizovali naši mostaři pod vedením Karla Mikase přemostění železniční trati na trase Praha–Nymburk, a to v rámci výstavby nové cyklostezky Sadská–Kostelní Lhota. Zvláštností bylo, že práce musely proběhnout v noční výluce. Podrobnější informace o této stavbě přineseme příště.



MVE Semošice obchází rybí průplav

Malá vodní elektrárna na řece Radbuze v Semošicích na Domažlicku již vyrábí elektřinu. Její výstavbu realizovalo středisko inženýrských staveb od dubna do října. Součástí podmínek pro povolení výstavby elektrárny byla také výstavba nového rybního přechodu pro migraci vodních živočichů žijících v dané lokalitě.



Železniční most přes Peklo je opraven

Přibližně měsíc potřebovali mostaři závodu O3, aby opravili polovinu téměř stometrového mostu převádějícího jednokolejnou železniční trať Česká Lípa – Lovosice přes Pekelské údolí poblíž obce Zahrádky v Libereckém kraji. Stávající železniční svršek na ocelové konstrukci mostu již vykazoval řadu nebezpečných závad.

Generálním dodavatelem opravy mostu byla společnost SDS EXMOST, spol. s r.o., která provedla vlastní snesení a výměnu ocelové konstrukce. Na opravě mostu se podílela také společnost Chládek & Tintěra Pardubice, která souběžně opravovala druhou část mostu. Stavbaři našeho závodu kromě prací na samotném mostě provedli také novou izolaci klenby, jež navazuje na most a pokračuje k druhému, kratšímu přemostění údolí. Celkem se jednalo o 67 metrů předmostí.

Stará konstrukce skončila ve šrotu

Hlavním předmětem prací na mostě, který je ve výšce kolem čtyřiceti metrů nad terénem, bylo snesení původního železničního svršku, demontáž středové podlahy, demontáž úhelníků pro stabilitu vagonů a mostnice na staré ocelové konstrukci. Stávající ocelová konstrukce byla odvezena do šrotu. Nahradila ji nová ocelová konstrukce (obr. 1). Následně byla provedena zpětná montáž železničního svršku, nových mostnic, úhelníků a ocelové podlahy. S montáží kolejnic pomohl závod kolejových staveb. „Současně s tím jsme také provedli betonáž



115 LET. Ocelový viadukt s pěti pískovcovými oblouky patří do historie.

Foto: Jiří Majerík

přibližně 3,5 metru dlouhé nové římsy na opěře č. 2 na českolipské straně (obr. 2),“ pokračuje s výčtem prací hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík.

Značný podíl na objemu celé zakázky představovalo také provedení izolace klenby v předmostí. Sedmašedesátimetrový úsek museli stavbaři nejprve

Pekelské údolí

Peklo u České Lípy je asi čtyři kilometry dlouhé romantické údolí Robečského potočka, v podstatě dlouhá rokle sevřená pískovcovými skalami, působící dojmem divoké přírody. Jedná se o maloplošné chráněné území, které bylo vyhlášeno již roku 1967. Nejvhodnější čas návštěvy je začátkem dubna, kdy v údolí rozkvetou tisíce bledulí. V létě lze využít pískový rybník na dolním konci rokly ke koupání.

odbagrovat a následně provést nové odvodnění, izolace a betonáže (obr. 3). „Vlastně jsme zhotovili novou betonovou vanu. Důležitým krokem bylo provést reprofilaci stávající klenby, která se místy rozpadala a mohla by narušit novou izolaci. V klenbách jsme zhotovili tři nové odvodňovače,“ říká Jiří Majerík. Posledním krokem bylo pečlivé kladení jednotlivých vrstev ze šterkodrtě a jejich průběžné hutnění po vrstvách do 20 cm.

Kompletní oprava celého mostu v délce 82,800 metru a předmostí v délce 67 metrů byla provedena během výluky, která trvala od 29. 5. 2013 až do 16. 8. 2013, tedy 80 dní (obr. 4).

Údolí nad osadou Karba překlenul ocelový viadukt s pěti pískovcovými oblouky již v roce 1898. Původní plány přitom počítaly s tím, že železnice povede přímo v údolí.



Foto: Jiří Majerík



Foto: Jiří Majerík



Foto: Jiří Majerík



Foto: Jiří Majerík

Pevná jízdní dráha v plzeňské Škodovce

Závod mostních staveb zrealizoval během září pevnou jízdní dráhu v areálu plzeňské firmy Škoda Transportation. Ta bude sloužit jako zkušební kolej pro nové tramvaje. Jedná se o první drážní těleso realizované unikátní technologií.

Přibližně 440 metrů dlouhá dráha vznikla vedle stávající zkušební koleje. Pro stavbaře závodu mostních staveb byla realizace koleje s pevnou jízdní dráhou velkou výzvou. Vycházeli z projektu, který před nimi ještě nikdo nerealizoval. Zjednodušeně řečeno se jedná o železobetonovou monolitickou desku zhotovenou pod smontovaným kolejovým roštem.

Prvotním úkolem bylo zaměřit terén a připravit plán pro podkladovou vrstvu ze šterkodrtě. Následně byla provedena podkladová vrstva betonu. Technické specifikum spočívalo v následném volném umístění betonových podpěr na podkladovou betonovou vrstvu a následném připevnění a srovnání kolejnic. „Betonovými podporami procházely závitové tyče, kterými bylo možné provést výškové vyrovnání kolejového roštu. Podpory byly vyzdviženy několik centimetrů nad podkladový beton. Po směrové a výškové rektifikaci koleje jsme přistoupili k montáži betonářské výztuže. Aby plnila svoji funkci, byla protažena i pod podpěrami. Z hlediska realizace ale považují za nejnáročnější finální betonování až do horního líce betonových podpěr. Důležité bylo především zabetonovat veškeré prostory, dbát přitom na ochranu kolejnicových pásů a upevňovat před zasažením betonovou směsí a ještě k tomu věnovat péči finální úpravě povrchu,“ popisuje střežní část realizace hlavní stavbyvedoucí Jan Vintrich. Celková tloušťka finální betonové vrstvy je 25 centimetrů.

Posledním úkonem pak bylo svařit bezstykovou kolej technologií INNERSHIELD neboli svařit kolejnice elektrickým obloukem s využitím plněné elektrody podávané poloautomatem.

V areálu plzeňské Škodovky jde z hlediska technologie výstavby o první unikát, který by měl být jeho autorem patentován.



Foto: Jan Vintrich



Foto: Jan Vintrich



Foto: Jan Vintrich

Hnědouhelným lomem Jiří vedou nové troleje

Přes osm kilometrů trolejí a napájecího vedení včetně zhruba stovky trakčních podpěr a devětdvaceti nosných bran vyměnilo v lomu ve Vintřově na Sokolovsku středisko elektrostaveb. Při takto rozsáhlé rekonstrukci bylo nejnáročnější zkoordinovat všechny práce do předem vymezených výluk.

Rekonstrukce trolejí byla provedena v oblasti dopravní J1 vintřovského lomu. Středisko elektrostaveb zahájilo přípravné práce v březnu letošního roku. Nejprve bylo nutné provést zemní práce související s usazením užitých stožárů a nových nosných bran mezi stožáry a následně vše osadit. Stěžejním obdobím celé stavby byla velká čtrnáctidenní výluka na začátku července, během níž došlo k demontáži původních trolejí. V téměř časovém období musely být instalovány nové troleje a napájecí vedení. „Na tak abnormální počet úkonů, který jsme museli ve velmi krátkém časovém období provést, bylo nutné povolat další síly. Výluka byla stanovena na hodinu přesně. K tomu, aby byla vlečka provozuschopná, jsme časový limit překročili o pouhé dvě hodiny,“ vzpomíná na nejnáročnější část stavby hlavní stavbyvedoucí Jiří Gula.

Lom Jiří je jeden ze dvou posledních stále činných uhelných lomů na Sokolovsku. Jedná se o nepřetržitý

tý provoz, proto se majitel lomu Sokolovská uhelná a.s. zasazoval o co nejkratší odstávku.

Hlavním důvodem rekonstrukce trolejí byl špatný stav spodní stavby původních nosných stožárů a nosných bran. Za hranicí životnosti byly také izolátory na vedení. Vzhledem k tomu, že se v této lokalitě počítá s těžbou uhlí až do roku 2035, nebylo jiné řešení než provést generální opravu.

Zakázková výroba nestíhala

Velký vliv na postup prací mělo také použití užitých repasovaných stožárů s atypickými parametry. Komponenty připevněné ke stožárům musely být vyráběny zakázkově. „To nám samozřejmě ztěžovalo postup prací. Často jsme se potýkali s tím, že dodavatel nestíhal konzole v patričních parametrech a poměrně velkým množstvím vyrábět. Mimo hlavní výluku jsme na trať mohli jen každý čtvrtěk, což je v lomu odstávkový den. Pokud jsme neměli dostatek materiálu, byl to problém. Jsem nesmírně rád, že se nám nakonec podařilo dostat tomu, aby vlečka po skončení plánované výluky fungovala. Byl s dvouhodinovou prodlevou,“ dodává Jiří Gula.

Středisko elektrostaveb provádělo konečné úpravy při rekonstrukci trolejí až do konce října tohoto roku. Jednalo se zejména o demontáž původních stožárů.



Foto: Jiří Gula



Foto: Jiří Gula

Cyklostezka u Tuchlovic měří již přes deset kilometrů



PŘESTŘIŽENO. Cyklostezka z dolu Tuchlovice k nádraží Kamenné Žehrovice je otevřena. Foto: Pavel Richter

Další čtyři kilometry cyklostezek u středočeských Tuchlovic postavilo v uplynulých měsících středisko inženýrských staveb. Navázalo tak na první, 1134 metrů dlouhou cyklostezku, kterou tam dokončilo v roce 2012. Cyklisté dnes mohou využívat přes deset kilometrů na sebe navazujících tras mezi obcemi Lány a Srby.

Na výstavbě zatím poslední části cyklostezky se dvacet procent finančně podílela obec Tuchlovice, zbývajících osmdesát procent tvořila dotace z regionálního operačního programu Střední Čechy. Slavnostně byla otevřena 24. července 2013 za účasti zástupců dotačního výboru, místní samosprávy a představitelů kraje. „Lidé se nyní z Tuchlovic na kole dostanou na nádraží Kamenné Žehrovice, kde jsme vybudovali také přístřešek pro dvacet bicyklů.

Odtud pak mohou vlakem pokračovat do svého zaměstnání,“ vysvětlil prvotní smysl trasy starosta Tuchlovic Karel Burda. Myšlenka na novou cyklostezku se podle starosty zrodila ve chvíli, kdy byla vyslána dotační výzva na přeměnu nevyužívaných železničních vleček. Tuchlovicím se podařilo připravit projekt a dotaci získat.

Unikátní trasa s jedenácti mosty

Přibližně 3500 metrů dlouhá část cyklostezky vede po trase původní vlečky z dolu Tuchlovice k nádraží Kamenné Žehrovice. Provoz vlečky byl ukončen, stejně jako těžba na dole, v roce 2002. „Pro nás to v podstatě znamenalo celou trasu bývalé vlečky vyčistit, a to od nádraží v Kamenných Žehrovcích až po silnici Srby–Tuchlovice. Zbýlých 500 metrů cyklostezky již tvořilo propojení s dokončenou částí



Foto: Pavel Richter

v roce 2012,“ popisuje stručně stavbu vedoucí projektu Jan Jelínek. Nová cyklostezka je opatřena živým povrchem. Široká je tři metry, vyjma pětisetmetrového úseku, který je široký 3,5 metru.

Významnou část celé přestavby bývalé vlečky na cyklostezku představovaly sanace a opravy mostních objektů. Vlečka totiž překónávala křižující silnice a vodoteče celkem jedenácti mostními objekty či propustky. A ty musely být v rámci výstavby cyklostezky více či méně opraveny. V případě propustků se jednalo o drobné opravy a především vyčištění. U degradovaných monolitických železobetonových mostů bylo nutné provést kompletní sanace a nové plovoucí izolace. „U jednoho z mostů jsme dokonce museli zbourat římsy a snížit jej o 1,5 metru, aby vyhovoval průběhu cyklostezky,“ dodává Jiří Vlček ze závodu mostních staveb, který se na realizaci cyklostezky také podílel. Nakonec byly mosty opatřeny novým zábradlím s dřevěnými palisádami. Nové zábradlí je instalováno i na dalších několika úsecích cyklostezky jako preventivní ochrana. Celkem je instalováno přibližně 1500 metrů zábradlí.

Další cyklostezka ve výhledu

Tuchlovice mají v plánu s výstavbou cyklostezek pokračovat. Již příští rok chtějí vybudovat další úsek cyklostezky navazující na cyklostezku k nádraží. Vést by měla přes areál bývalé šachty a navázat na hotovou turistickou trasu. „V současné době již máme zpracovaný projekt a požádáno o dotaci,“ potvrdil záměr tuchlovický starosta Karel Burda.

Důraz na ekonomickou efektivitu fungování



V uplynulém období dokončil úsek technického ředitele první část realizace nové koncepce vozového parku společnosti Chládek & Tintěra a na základě výsledků inventarizace provedl zásadní změnu v používání stavebních buněk. Více v rozhovoru s technickým ředitelem Tomášem Pátkem.

Co je hlavním výsledkem dokončení první etapy koncepce vozového parku?

Především to, že nyní z hlediska ekonomické efektivity provozujeme pouze osobní vozidla, která nejsou starší více než osm let a nemají ujetu více než 300 tisíc kilometrů. U dodávkových vozidel to jsou parametry deset let a 350 tisíc kilometrů. V našem vozovém parku již není ani jeden vůz Škoda Felicia. Podařilo se nám také odprodat většinu vozidel Praga V3S. Nechali jsme si pouze dva kusy pro operativní nasazení.

Plánujete vozový park rozšiřovat?

V tuto chvíli určitě ne, ale budeme se nadále snažit dodržet stanovenou koncepci a vozidla postupně obnovovat, abychom zachovali nebo vylepšili průměrné stáří a stav vozového parku.

Podstatná změna nastala v užívání obytných stavebních kontejnerů. Můžete to popsat?

Stavební buňky byly s účinností od 1. července tohoto roku přesunuty pod správu firemní půjčovny. Výrobní střediska si nyní mohou stavební kontejnery najímat za obdobných podmínek jako u subdodavatelských společností zabývajících se pronájmem obytných kontejnerů. Naše buňky jsou pojištěny v rámci smlouvy o pojištění majetku společnosti Chládek & Tintěra a případné větší škody jsou řešeny jako standardní pojistné události.

Co vás k tomuto kroku vedlo?

Opět především ekonomická efektivita. Neměli jsme patřičný přehled o tom, kolik volných buněk je k dispozici. Často jsme si zbytečně najímali buňky od subdodavatelů, i když bylo několik našich buněk nevyužitých.

Jaké jsou podmínky zapůjčení buňky?

Velmi podobně, jako je to u subdodavatelů. Buňky uskladněné v našem lovosickém areálu jsou připraveny k okamžitému použití. Správa půjčovny zajišťuje jejich pronájem na základě požadavků výrobních středisek. Na přání je možné buňky vybavit potřebným inventářem. Půjčovna mimo jiné zajišťuje jejich revize, legislativní náležitosti a odpovídající technický stav. Denní nájemné je stanoveno na 60 korun.

Buňky jsou ale často druhým domovem stavbyvedoucích. Lze si nějakou rezervovat?

Jsem si tohoto faktu dobře vědomí a v tomto případě doporučuji dlouhodobý pronájem, třeba roční. I zde je cena 60 korun za den, počínaje dnem zapůjčení, konče dnem vrácení včetně.

Kolik buněk je nyní k dispozici?

Celkem vlastníme šestatřicet typizovaných kontejnerů. Pravidelně je v lovosickém skladu tři až pět buněk k okamžitému pronájmu. V tuto chvíli již vlastníme pouze typizované buňky, které jsou snadno přepavitelné.

Co musí nájemci udělat pro zapůjčení buňky?

Kontaktovat vedoucího půjčovny nebo skladu. S ním se domluví na konkrétních parametrech.

Třemošnou po novém železničním přejezdu

Opravu přejezdové konstrukce v místě křížení železniční trati s místní komunikací v Třemošné včetně rekonstrukce čtyř výhybek provedli kolejaři naší společnosti během patnáctidenní výluky.



Foto: Martin Počta

Hlavním důvodem opravy přejezdu byl jednak špatný stav asfaltového přejezdu s vloženou kolejnicí a dále absence odvodnění. Rekonstruovaný přejezd leží na dvoukolejné trati Plzeň–Žatec.

Rekonstrukce přejezdu spočívala v jeho nahrazení novou celopryžovou konstrukcí. Opraveny jsou také čtyři výhybky a staniční koleje č. 1, 2 a mírně 3, 4 a 6. „V podstatě se jednalo o celé žatecké zhlaví. V součtu to bylo více než 200 metrů železničního svršku. Výhybky č. 12 a 14 jsou nové na betonových pražcích, výhybky č. 11 a 13 jsou nové na regeneraci na dřevěných pražcích,“ říká hlavní stavbyvedoucí Martin Počta ze závodu kolejových staveb.

Součástí stavby bylo také zřízení nového odvodnění a rekonstrukce kabelů zabezpečovacího zařízení, osvětlení či nízkého napětí.

Stavbu kolejaři závodu O1 provedli v nepřetržité výluce trati Plzeň–Horní Bříza v období 27. 8. – 10. 9. 2013. Investorem stavby byla SŽDC – Stavební správa západ se sídlem v Plzni.

Lovosický areál po třech letech

Společnost Chládek & Tintěra koupila v roce 2010 skladový areál vedle železniční trati z Lovosic do Teplic. Dnes je důležitým skladem materiálu a zimovištěm pro všechny závody a střediska společnosti. Mimoto je tam soustředěn výdej osobních ochranných pracovních pomůček.

Areál se rozkládá na ploše přibližně 250x70 metrů a dříve sloužil jako zázemí Českých drah. Stěžejním bodem je velkorozměrová hala, kde jsou skladovány některé materiály, stroje a nachází se tam také dílenské zázemí pro stavební přípravu – tesařská a zámečnická dílna. Ve druhé, menší hale, závod mostních staveb provádí opravy mostnic. Zbytek areálu slouží pro uskladnění materiálů a také například pro skladování nevytížených stavebních buněk a mobilních skladů. Nejmenší zděnou stavbou je výdejna pomůček, kanceláře a sociální zázemí.

Smyslem lovosického areálu je také přijímat zbytkový materiál z dokončených staveb. „Pokud na stavbách něco zbude, přiveze se to sem. Pak je nutné materiál roztřídit na ten, který může být ještě využit jinde, a na ten, který lze nabídnout k odprodeji našim zaměstnancům. Samozřejmě za výhodnou cenu. O tom, co je aktuálně k prodeji, informují vedoucí jednotlivých provozů,“ vysvětluje vedoucí areálu Vladimír Krejčí.



Foto: Pavel Richter

Plány investic brzdí krize

Původně nebyl areál kvalitně oplocen, což vedlo k častým návštěvám neznámých osob, a tím ke ztrátám materiálů. Nyní je tomu jinak. „Dokončili jsme oplocení celého areálu asi dva metry vysokou zdí. Tu je těžké nejen přelézt, ale není do areálu vidět. Navíc je tam instalován kamerový a bezpečnostní systém napojený na pult centrální ochrany. Musím zaklepat, že zatím vše plní svou funkci beze zbytku,“ chválí současný zabezpečení areálu Vladimír Krejčí. Součástí nového oplocení bylo vystavění dlouhé opěrné zdi podél celé jedné strany skladu. Ta vytvořila využitelný prostor pro skladování materiálu.

V rámci dalších investic do oprav se počítá s výměnou střešní krytiny nad hlavní halou. Současný stav je již kritický a do haly na několika místech zatéká. Následovat by měly opravy střech na zbylých objektech a modernizace povrchů přístupových cest a areálové plochy.

Vedle skladového areálu v Lovosicích vlastní společnost Chládek & Tintěra také areál ke svážení vytěženého materiálu ze staveb. Ten se nachází vedle chemičky, v části zvané Prosmky. „Do budoucna bychom tam chtěli zřídit recyklační základnu pro ekologické využití vytěženého materiálu. Taková třídící linka je však nemalou investicí,“ dodává Vladimír Krejčí.



Foto: Pavel Richter



Foto: Pavel Richter

Firemní koktejl

Rozhledna na Klínovci je od konce října opět v provozu



V SOULADU S OKOLÍM. Replika původní osmiboké vyhlídkové věže kopíruje originál. Foto: Pavel Richter

Přibližně jedenáct set lidí využilo sváteční pondělí 28. října, aby vystoupali na ochoz obnovené rozhledny na Klínovci při jejím slavnostním otevření. Repliku původní věže z roku 1884 postavil závod mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Slavnostního znovuotevření rozhledny na Klínovci se zúčastnilo několik desítek pozvaných hostů. Krásné, ale větrné počasí však na Klínovec v den státního svátku zlávalo i stovky návštěvníků, kteří se chtěli na Krušnohoří podívat z nově opravené vyhlídkové věže. Na slavnostní otevření čekali celé dopoledne (obr. 1). „Několikaleté úsilí města Boží Dar, směřující k regeneraci vrcholu Klínovce, se postupně naplňuje. S finanční podporou programu Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko vám dnes můžeme představit tuto nově opravenou roz-

hlednu, jež tu stojí 130 let,“ řekl ve svém úvodním proslovu starosta Božího Daru Jan Horník (obr. 2).

Proslovu s překladem se zúčastnili také zástupci německé strany, kteří svorně poukazovali na smysluplnost vynaložených prostředků.

Dokončené dílo si přišel prohlédnout i ředitel závodu O3 Vladimír Jehlička (obr. 3). Spolu s realizačním týmem připravoval slavnostní otevření.

„A teď mi dovolu, abychom tady s kolegy, kteří jsou starostové ze sousedních obcí, ale i z obcí vedlejších, saských, přistoupili k otevření rozhledny, protože už vidím, že se všichni těšíte, že vám je zima, je velký vítr, takže pojďme na to,“ vyzval krátce po jedenácté hodině starosta Jan Horník přítomné hosty k symbolickému přestřižení pásky (obr. 4). Pak už se na rozhlednu mohly vydat stovky čekajících návštěvníků. Věž pojme najednou přibližně 12 až 15 osob.

Ústecký půlmaraton opět s našimi běžci



V neděli 15. září se v Ústí nad Labem uskutečnil další ročník seriálu Mattoni 1/2Maraton. Letos se na trať dlouhou jednadvačet kilometrů vydali dva hroši – Jakub Štěrba a Vlasta Polák.

V porovnání s loňským rokem došlo u Vlasty Poláka ke zlepšení o úctyhodných šest minut. Trať uběhl v čase 1:48:59, čímž se umístil na 779. místě. Jakub Štěrba sice svůj čas oproti loňsku nezlepšil, ztratil dvě minuty, přesto si časem 1:40:44 zajistil skvělé 407. místo.

Jaké máte pocity z tohoto ročníku?

JŠ: Potěšila mě hlavně větší účast než v roce 2012. V Ústí se půlmaraton běžel potřeť a je vidět vzrůstající zájem. Letos vyšlo také počasí – bylo příjemně chladno a hlavně bez deště.

VP: Úžasná atmosféra v centru města a dobrá organizace. Oproti ostatním závodům jsem cítil významnou podporu domácího publika, včetně mé rodiny.

Pokolikáté jste běželi?

JŠ: Běhám od roku 2010 a byl to můj patnáctý start v půlmaratonu.

VP: Pro mě to byl třetí půlmaraton, jinak mám za sebou ještě tři desítkilometrové tratě. Do půlmaratonu jsem se nechal uvrtat právě Jakubem a nelituji, za ten pocit v cíli to stojí.

Jaké máte cíle do budoucna?

JŠ: V mých čtyřiceti letech běhat alespoň do šedesáti, respektive dokud to dám pod dvě hodiny...

VP: Rád bych byl jednou Jakubovi rovnocestným soupeřem, to znamená, že se musím buď ještě hodně zlepšit, nebo počkat, až Jakub zestárne. :-)

Nějaké osobní přání?

JŠ + VP: Přáli bychom si, aby z firmy, která má více než 300 lidí, se našli pro další závody noví běžci. Není od věci vybudovat alespoň malý hroší běžecký tým.

PLÁN ŠKOLENÍ V ROCE 2014

Datum	Čas	Typ školení	Účast (Z/VS/oddělení)	Místo
13. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	01, 04, 10	sídlo firmy
13. 1.	13.00–15.30	BOZP + první pomoc	01, 04, 10	sídlo firmy
14. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. „B“	01, 02, 05	sídlo firmy
15. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. „C“	01, 02, 03, 04	sídlo firmy
16. 1.	8.30–13.00	Obsluha motorové pily	01, 03, 04, 11	sídlo firmy
17. 1.	8.30–12.00	VZV – řidič motorových vozíků	01, 02, 03, 04, 13	sídlo firmy
20. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	03, 04, 05	sídlo firmy
20. 1.	13.00–15.30	BOZP + první pomoc	03, 04, 05	sídlo firmy
21. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. „B“	03, 04, 11, 13	sídlo firmy
22. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. „C“	01, 04, 10, 11	sídlo firmy
23. 1.	8.30–14.00	Lešenář	02, 03, 05, 13	sídlo firmy
24. 1.	8.30–12.00	Strojník	01, 02, 04	sídlo firmy
27. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	02, 11	sídlo firmy
27. 1.	13.00–15.30	BOZP + první pomoc	02, 11	sídlo firmy
28. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. „B“	09, 14	sídlo firmy
29. 1.	8.30–11.30	Práce ve výškách	03, 09	sídlo firmy
29. 1.	13.00–16.00	Práce ve výškách	02, 05, 11, 13	sídlo firmy
31. 1.	8.30–13.00	Obsluha motorové pily	02, 13	sídlo firmy
3.–7. 2.		Jarní prázdniny – Ústí n. L., Most		
10. 2.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	04, 13	sídlo firmy
10. 2.	13.00–14.00	BOZP + první pomoc	04, 13	sídlo firmy
11. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. „B“	01, 02, 03, 04, 05, 10	sídlo firmy
14. 2.	8.30–12.00	BOZP	02	sídlo firmy
17. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. „B“	03, 11, 13	sídlo firmy
19. 2.	8.30–16.00	Technický seminář	01, 04, 11, 13 – koleje	Koliba
20. 2.	8.30–16.00	Technický seminář	02, 03, 05, 13 – mosty	Koliba
24.–28. 2.		Jarní prázdniny – Litoměřice		
termín dle SZDC		D – 04	04, 04, 11, 13	sídlo firmy
termín dle SZDC		zk. F-01,F-2,F-04,F-06,F-09,F-10,F-11,F-12b)c),F-14	01, 02, 03, 04, 05, 09, 10, 11, 13	sídlo firmy

Šesté Hroší vinobraní



Dvoudenní společenská akce „Hroší vinobraní“ se zase vyvedla na jedničku. K dobré náladě, dobremu vínu a vynikajícímu jídlu se navíc přidalo i překrásné počasí. Kdo se zájezdu zúčastnil, určitě nelitoval.

Poště se cílem výletu stal vinný sklep Skalák, který se nachází nedaleko Kyjova. Na jižní Moravu byl vypraven plně obsazený autobus v sobotu 12. října. „Pokaždé jsme tam byli velice spokojeni a mohu říci, že se tam již cítíme jako doma. Sklep Skalák je ideálním místem pro takovéto zájezdy, protože nabízí vše pod jednou střechou, tedy ubytování, stravování i ochutnávky vín z vlastní produkce, včetně čerstvého burčáku,“ pochvaluje si jihomoravský sklípek organizátor akce Jirka Kollár.

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.

40 let

Trávníček Leoš, mistr stavby
Kokeš Jan, generální ředitel

45 let

Cícha Luděk, traťový strojník

50 let

Miškanič Václav, traťový dělník
Čapek Bedřich, svářeč pro svařování kolejnic
Brezina Pavel, dělník
Kropáček Petr, traťový dělník
Kaňka Jaroslav, strojník

55 let

Jiša Vlastimil, vedoucí střediska
Hodboď Josef, dělník

60 let

Juřík Ivan, mistr stavby

K významnému životnímu jubileu také gratulujeme:

Poráčové Janě, hlavní účetní



Chládek
& Tintěra

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4 x 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-htm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafické zpracování: AIP Media, www.aipmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.