

# Stavby Colasu

Mesačník spoločností skupiny COLAS v Slovenskej a Českej republike

Noviny Stavby Colasu sú nasledovníkom Mostov východu Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodaja CESTY NITRA, a. s.

Vo Varoch CZ aj SK



Na rušnej ulici



Mít křídla



Ľudový september



Letecké motory slúžia aj na zemi

## Plyn na maximum

Jesenné hmly vedú zemiplínsku krajinu zakryť na dlhé hodiny. Keď sa vtedy blížite od Veľkých Kapušian k neďalekému plynárenskému komplexu, obrysy početných budov sa na šírom poli vynoria nečakane. Hneď prvá dočasná odbočka vás nasmeruje k stavbe, ktorá výškou okamžite upúta pozornosť. Ide o časť kompresorovej stanice budovanej v rézii Inžinierskych stavieb.

Práve v tomto areáli dostáva plyn smerujúci z blízkej Ukrajiny potrebný tlak, aby pokračoval v dlhej ceste na západ. Pomáhajú štyri kompresory v dvoch halách. Jednu z nich postavili „inžinieri“ už pred desiatimi rokmi. Nové tisícročie však prinieslo ďalšie požiadavky. Aj zvýšiť tlak v potrubiach. A keďže v minulosti získali dobré meno, zamestnanci závodu 02 stavajú priestory pre ďalšie dva kompresory. Vďaka nim plyn poleť pod tlakom 7,45 megapascalov, čo je maximálna možná prevádzková hodnota.



Typické podmienky po daždi.

### Pohľad za desaťročie

Pri vystupovaní z auta už prvý dotyk so zemou prezrádza, že nie hmly, ale najmä dážď dokáže zneprijemniť život. „Zima by nám nevadila tak, ako blato. Pripomína cementové mlieko. Ani týždeň nikdy nestačí, aby vyschlo,“ ťažká si projektový manažér **Ing. Martin Nemjo**. Spodná voda len meter pod povrchom bráni vsakovaniu. „V takomto počasí sa trápime,“ komentuje aj **Pa- vol Huceľ**, ktorý vyrovnáva terén vibračným valcom. A pripája sa tiež vodič **Ladislav Slivka**, ktorý tu pracoval už pred desaťročím: „Vtedy aj teraz je to rovnaké. Zaprší a robíme v barine.“

Betónové platne ako provizórne cesty našťastie umožňujú aký-taký presun ľudí a techniky. Mimo nich ani na krok bez číziem... Aj to je výzva pre celkovo až 200 pracovníkov na ploche asi 200 krát 180 metrov.



Stavbu od začiatku do konca vedie projektový manažér Ing. Martin Nemjo.

Suché leto ale bolo dlhé, a tak majú najdôležitejšie stavebné práce hotové. Začali vlni v októbri. Dominuje tu hala s nevšednými vežami-komínmi po stranách. Vo vnútri už bežia testy

pokračovanie na str. 3



Nová hala ukrýva špičkovú technológiu.

## Pohyblivé podložie pri Svidníku sa stalo časovanou bombou

# Až do dna

Situácia okolo ťažko skúšanej stavby svidníckeho obchvatu sa ešte viac skomplikovala. Hoci júnová povodeň problémy urýchlila, ukazuje sa, že svahová deformácia na približne 100-metrovom úseku cestného telesa by bola aj bez veľkej vody len otázkou času.

Ako zlý sen. Letný privalový dážď priniesol na dlho očakávaný obchvat východoslovenského mesta pohromu v podobe zosuvov pôdy. Snahy Združenia R4 Svidník o čo najskoršie odovzdanie 4,5-kilometrového diela do užívania tak dostali krutý úder. Znamená to, že dopravou preťažené mesto pri hraniciach s Poľskom začnú kamióny obchádzať možno až s ročným oneskorením oproti pôvodnému termínu.

### Polemika

V miestnych Podduklianskych novinkách sa začiatkom októbra objavila informácia, že počas prác neboli dodržané technologické postupy – jednak pri výstavbe násypu, ale už aj skôr, čo malo za následok znehodnotenie samotného podložia. Manažér projektu za Združenie R4 Svidník (Inžinierske stavby / Eurovia / Strabag), **Ing. Karol Martinko** zo závodu 06 IS však nesúhlasí. Hovorí, že samotný odborný posudok objednaný

Národnou diaľničnou spoločnosťou (NDS) predbežne poukazuje aj na rozhodujúci činiteľ, kvôli ktorému stavba nevydržala. „Je to pôvodne nestabilné podložie násypu, k čomu sa pridružilo sytenie vodou zo zárezu. Ludovo povedané, podložie namoklo a začalo sa šmykať. My sme si to všimli ešte pred privalovými dažďami. Dokonca už v apríli 2008 sme na to poukazovali a potom ešte niekoľkokrát. Nakoniec sme spoločne s projektantom a dozorom navrhli vystuženie svahu pomocou geomrežoviny a geodosky. Realizácia sa udiala, ale prax ukázala, že ani to nestačilo,“ vysvetľuje K. Martinko.

Pre Inžinierske stavby ako lídra združenia je situácia o to smutnejšia, že ich vlastný vklad do prác je hotový a v poriadku. Príslovečný kalich horkosti si vypili až do dna. „Veľmi nás to trápí,“ pripúšťa K. Martinko. Veď na ôsmich mostoch nechali kolegovia zo závodu 06 minúlu zimu v nepriaznivom počasí množstvo síl a energie (viac v článku „S časom opretek“ v Stavbách Colasu 3/2009). Všetko pre to, aby náročný termín dodržali.

### Nový začiatok

Nedávno došlo k výmene dozorujúcej firmy a v súčasnosti beží sanácia násypu. Inžinierske stavby si navyše objednali ďalší odborný posudok. NDS už v septembri pripustila, že k otvoreniu obchvatu, časti budúcej rýchlostnej cesty spájajúcej poľskú a maďarskú hranicu cez Prešov a Košice, dôjde až na jar 2010. Zostáva veriť, že všetky potrebné úkony prebehnú čo najrýchlejšie. A tiež, že nešťastná udalosť nebude mať vážnejšie následky a neovplyvní budúcu spoluprácu zúčastnených strán.

Ale aby to nebolo až také čierne: celá záležitosť má aj pozitívny rozmer. Je totiž pravdepodobné, že keby k zlyhaniu podložia došlo neskôr, za plnej premávky, dôsledky by boli podstatne vážnejšie.

Anton Oberhauser, foto IS 06



Situácia na najviac postihnutom mieste v októbri.

## Začali stavať ďalších päť úsekov diaľnice D1

Za slávnostného poklepania základného kameňa premiérom **Robertom Ficom** a ministrom dopravy **Lubomírom Vážnym** pri ústí pripravovaného 7,5-kilometrového tunela Višňové - Dubná skala sa 18. 10. začala výstavba ďalších 75 kilometrov diaľnice D1/E50. Na päť úsekov od Dubnej skaly pri Vrútkach až po Sviniu v okrese Prešov prídu financie prostredníctvom verejno-súkromného sektora v takzvaných PPP projektoch. Investičné náklady na 75 kilometrov diaľnice, ktorej súčasťou budú aj štyri tunely a 106 mostov, odhadol premiér Fico na 2,1 mld. eur. Minister Vážny doplnil, že za 30 rokov splácania zaplatí štát za výstavbu, prevádzku aj údržbu týchto úsekov približne 4,2 mld. eur. Dokončenie úsekov odhadol minister na 2 - 2,5 roka. Začali sa už prípravné stavebné práce s celkovými nákladmi 17,8 mil. eur, vrátane odstraňovania vegetácie, dodatočného geologického a archeologického prieskumu. Pre spustenie prípravných prác sa rozhodli aj na základe už podpísanej kon-



Aj COLAS-áci sa už pripravujú na svoj PPP projekt.

cesnej zmluvy s bankami. Finančné uzatvorenie tohto PPP projektu odhaduje premiér na polovicu februára 2010. Potom sa môže aj reálne začať stavať.

HNonline.sk, SITA, 18.10.2009, ilustračné foto SC

Banskobystrické Obchodno-administratívne centrum Trosky (I. a II. etapa) známe aj ako Europa Shopping Center získalo prestížne ocenenie Stavba roka. O hlavnú cenu sa

## Trosky Stavbou roka

uchádzali aj novostavba ústredia Slovenskej sporiteľne na Tomášikovej ulici v Bratislave a päťhviezdičkový zrekonštruovaný Grand Hotel Kempinski na Štrbskom Plese. Pripomeňme, že vlani figurovalo medzi trojicou nominovaných na hlavnú cenu aj obnovené historické jadro Skalice z dielne firmy CESTY NITRA.

ch, foto bystricoviny.sk



Stavba roka 2009.

# Plyn na maximum

dokončenie zo str. 1

turbosústrojov. Práve tie poháňajú kompresory, ktoré vytlačia vzduchu surovinu do diaľkových potrubí. Výzorom aj princípom práce turbosústroje pripomínajú letecké motory. Akurát palivom je plyn, preto nízkoemisné spaliny neznečisťujú prostredie. Riadia ich prístroje z blízkej energohaly a regulačnej stanice. Vďaka modernej technike budú mať zamestnanci SPP dohľad na celý proces z centrál v inej časti areálu. Stroje si tu poradia aj bez ľudí. Aspoň kým fungujú bezchybne. „Staršie turbosústroje majú výkon 23 megawattov, tieto tridsaťjeden. Väčší výkon zvyšuje tlak a to šetrí palivo, pracovný čas aj prevádzku v ďalších staniách na trase plynovodu,“ vysvetľuje zisk Ing. Rastislav Zelenák, projektový manažér SPP.

Neinformovaní návštevníci by ani netušili, že rozbahnené okolie nových budov skrýva pod nohami kvantum rúr. Položili tu vyše kilometra plynovodného potrubia a nespočetné ďalšie pre vodu, olej i vzduch. „Kladenie veľkorozmerných, až 1,4 metra širokých rúr bolo raritou aj pre domácich plynárov. Mnohí sme si akciu fotili na pamiatku,“ spomína M. Nemjo.

## Tisícky drobností

Stavba je zvláštna tiež kvôli náročnej organizácii. IS sú generálnym dodávateľom, úzko špecializované technologické zariadenia však SPP zveril ďalším firmám mi-

mo kontraktu s košíckymi stavbármi: talianskemu GENP turbosústroje a českým ČKD automatizáciu a riadenie.

Práce sú však navzájom podmienené, spolupráca nevyhnutná. Preto prakticky denne zasadať u M. Nemja ľudia zo všetkých spoločností. Hlavné stavby IS dokončili a tak vytvorili tzv. start up (nábehový) tím, ktorý rieši náležitosti pre plynulé spustenie stanice. Prísny režim plynárni totiž vyžaduje schválenie od riaditeľa stanice pre každú drobnú úpravu, preto zmluva radšej ráta s jednorazovým odovzdaním funkčného objektu. Vtedy však musí všetko klapať. „Veľké veci máme hotové, na rade sú tisíce drobných,“ zhodnotil vedúci start up tímu Ing. Jan Futera z firmy Brema, ktorá zabezpečuje technologickú časť.



Bagrista Jaroslav Jurčo. Chladné počasie vo vykúrenej kabíne až tak nevnadí, horšie je vraj sparné leto.



Vibračný valec riadi na diaľku Pavol Huceľ.

## Skúšky potrvajú mesiace

November a december sa ponesú v znamení testovania. Rúry i stroje napustia plynom. Prvá zaťažkávací skúška potrvá 72 hodín. Bez

prerušeniami. Ak objavia odchýlku, nasleduje oprava a opäť celý proces. Potom príde na rad 600-hodinový, teda až dvadsaťpäťdňový test. Počas neho sú možné menšie zásahy, cieľom je finálne nastavenie parametrov.

Skúšanie teda vyžaduje hodne času. Projektový manažér IS pokyvuje hlavou, dúfa v termín na konci roka: „Je to však na hrane.“ Stále pritom môže zvariť počasie. Okolie chcú terénne upraviť, položiť chodníky i cesty... V blate nemožné a mrazy sa blížia... V krajnom prípade sa sem vrátia po Silvestri. Stavbári však radi ukončujú dielo s koncom roka. Iste sa budú snažiť rozohnať všetky „hmyly pochybností“, aby dostali pod vianočný stromček aj takýto dar.

Drahošlav Magdoško  
foto autor a Ing. Martin Nemjo

## Stručne

### Moravský finiš

Všetko nasvedčuje tomu, že prevádzku na diaľnici D 47 medzi Běloúhovem a Hladkými Životičami na severnej Morave spustia v polovičnom profile podľa plánu – od 24. novembra. Inžinierske stavby tak splnia sľub daný investorovi začiatkom roka.

### Pri Trenčíne miestni

Zlepšené počasie v druhej polovici októbra umožnilo kolegom z trenčianskeho strediska CIEST NITRA uskutočniť akciu pre tamojší samosprávny kraj ešte pred novembrovými voľbami. Išlo o rekonštrukciu ciest nižších tried v okresoch Bánovce nad Bebravou, Trenčín a Myjava.

### Pod Tatrou bude otvorené

Po vyše troch rokoch prác bude kompletný aj posledný chýbajúci kúsok diaľnice pod Tatrami. Úsek Mengusovce – Jánovce, konkrétne 1. časť aj s tunelom Bôrik, by malo združenie Inžinierske stavby – Marti Contractors odovzdať do užívania v piatok 4. decembra. Október bol okrem iného v znamení inštalovania premenlivých dopravných značiek. Finišovali aj práce v oboch tunelových rúrach na informačnom systéme i technológii tunela a tiež na budove Strediska správy a údržby diaľnic Mengusovce. **red**



Kladenie veľkorozmerného potrubia sa len tak nevidí.

Stavby Colasu sú podnikovými novinami zamestnancov spoločnosti:

Pohľadnica z Pohronia

# Zima nemá šancu...

... spomalit práce na výstavbe rýchlostnej cesty R1, 2. etapy medzi Žarnovicou a Šášovským Podhradím pri Žiari nad Hronom. Ako Stavbám Colasu potvrdil majster **Ing. Július Tomáš** zo závodu 06 Inžinierskych stavieb, harmonogram je taký napätý, že ani počas januára či februára si nebudú môcť dovoliť dlhšiu pauzu. Prvý nástup zimy v polovici októbra zvládli s prehľadom, občasnú snehové preháňky tempo neohrozili. Najtvrdším orieškom je most 216 po-

nad Hron. Mostovka má byť hotová do konca marca budúceho roka. Práce na 217-ke, kde sa kvôli meškaniu s prekládkami inžinierskych sietí začalo najneskôr, preberá od pokládky nosníkov Doprastav, líder zhotoviteľského združenia. Naopak most 218 je už v pokročilom štádiu, debnenie a armovanie spriahajúcej dosky začalo v polovici októbra. Najďalej sú IS na objekte 221, kde výrazne prebehli harmonogram a čakajú ich už izolácie a rímly.

Keďže práce na úseku celkovo potešiteľne napredujú, oproti pôvodnému termínu dokončenia úseku – novembri budúceho roka – sa uvažovalo už o máji 2010. Napokon sa usúdilo, že by to bol príliš šibe-

ničný termín. Celý úsek dokončený vo vysokej kvalite by mal tak začať slúžiť vodičom od septembra.

**Anton Oberhauser**  
foto **Drahošlav Magdoško a IS 06**

## Od Žarnovice čoskoro

Prvú etapu úseku R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie otvoria predčasne už 19. novembra, oznámila Národná diaľničná spoločnosť. Stavba dlhá 9,7 kilometra zo Žarnovice do Lehôtky pod Brehmi sa začala koncom februára 2008 a mala trvať dva roky. Realizuje ju združenie R1 SSŽ-Eurovia, CESTY NITRA pracovali na cestnom telese dlhom vyše pol kilometra. Súčasťou ich poddodávky bola preložka Hrona, protihluková stena s dĺžkou 1,9 kilometra a oporný múr medzi cestným telesom a preloženou riekou.

ao



Tri mesiace predtým, ako vyrástol mostný objekt 218 do stavu, v akom ho zachytáva pravý obrázok, bolo na mieste „jazero“ z potoka a splaškov. Stavbári si ho samozrejme neoblúbili, zato kačky áno (ľavý obrázok).

# S lídrami cestného fachu

**Silniční konference. Pojem nielen v Českej republike v oblasti kongresov s tematikou cestných stavieb. V tomto roku prijalo pozvanie na 17. ročník celkom 74 vystavovateľov a 978 delegátov. Prišli do Karlových Varov, kde im v dňoch 13. a 14. októbra otvoril pohostinnú náruč hotel Thermal - jeden z najlepších v najväčšom kúpeľnom meste ČR, posledné roky známom aj hustou koncentráciou rusky hovoriacich obyvateľov.**

Účasť českých i slovenských spoločností COLAS-u na konferencii – v spoločnej expozícii – sa už dávnejšie stala pevnou súčasťou firemného kalendára. Konkurencia i odborná verejnosť COLAS registrujú ako silného hráča s presahom cez hranice. „Práve naši českí kolegovia zo závodov Sever a Jih či Sangreenu si veľmi vážia a oceňujú možnosť prezentácie na takomto fóre. Údernosť spoločnej expozície je tak na podstatne vyššej úrovni, než to bolo pred vznikom spoločnej oblasti COLAS ČR a SR,“ komentuje vedúci oddelenia

marketingu Inžinierskych stavieb **Ing. Pavol Peško** uvoľnenú a zároveň tvorivú atmosféru, ktorá podujatie charakterizovala.

Početných návštevníkov si získali. **Ing. Dušan Vojtech**, vedúci marketingu COLAS-u CZ dodáva: „Mnohí pochválili, že náš stánok sa vyznačoval najľudskejším prístupom personálu. Preto sa to okolo nás točilo.“

P. Peško súhlasí. „Česi i Slováci chápeme účasť v COLAS-e ako cezhraničný tím. Výstavy a kongresy zo zblížujú nielen po ľudskej, ale i po profesionálnej stránke.“ **ao, foto IS**



V blízkosti výstavného stánku COLAS-u podujatie slávnostne otvorili.

## Vyšla spolupráca s kraji

Keď do vody hodíte kameň, vytvoríte kruhové vlny, ktoré sa ďalej šíria. Takými kameňmi sú aj niektoré naše prevádzky a predovšetkým – ich ľudia. Za „vlny“ môžeme považovať ich pôsobnosť, kontakty, jednoducho prácu, ktorú odvádzajú vo svojom okolí. Nie všetky prevádzky však objektívne vedia získať dosť zákaziek „za humnami“. Napríklad na južnom Zemplíne, pri nenápadnej obci Brehov, majú Inžinierske stavby obalovaciu súpravu a IS-Lom pobočku. Do miestneho regiónu tečie aj v dobrých časoch len málo financií. Treba cestovať viac. A tak „vlny“ brehovského „kameňa“ veľakrát dorazia do vzdialených kútov Slovenska. Tento rok až k Žiline.

Rekapitulácia sezóny pre prevádzku v blízkosti maďarských a ukrajinských hraníc vyzerá dobre. Pri pohľade späť však jar nevestila pozitívne správy. Obaľovačka so sedemnás-

oči predtým spolu s partiou z čoltovskej prevádzky opravili komunikácie v banskobystrickej župe, presnejšie v okrese Veľký Krtíš. A na jeseň už pracovali v okolí Žiliny. Tamojšia



Nová zamestnankňa Adriana Olexová má na starosti najmä váženie nákladiakov s asfaltovými zmesami či kamenivom. Údaje treba dôsledne zaznamenať.

# Od hraníc k hraniciam



Opravili cesty aj na druhom konci Slovenska. Úsek zo Žiliny pred obcou Zádubie.

timi ľuďmi nemala pevné zákazky. Ako to ale našťastie býva... „v poslednej chvíli sa všetko obrátilo,“ teší sa vedúci **Ing. Ján Sciranko**. Vo volebnom roku ich zachránil objemný balíček od Košického samosprávneho kraja. Skoro štyri milióny eur (114 miliónov Sk). Šli do rekonštrukcií deviatich ciest II. a III. triedy v michalovskom a sobranceom okrese, ktoré ukončili v septembri.

nová obaľovačka IS zatiaľ nie je domovom žiadnej asfaltárskej čaty. Aj v tomto samosprávnom kraji však firma prácu získala, a preto Zemplínčania opäť s kolegami z Čoltova zamierili na severozápad Slovenska, pod vrchy Malej Fatry. Brehovčania sa do konca októbra postarali o nápravu úsekov Terchová – Štefanová a Žilina – Zádubie. Čo ďalej? „Hľadám ďalšie zákazky, káži sa už ale počasie pre ces-

tárov. Pravda je, že máme najmenej práce zo všetkých prevádzok. Sme bokom od veľkých stavieb a na Zemplíne sa robí málo. Pomohli nám však projekty pre kraje, sme v zisku,“ zhŕňa vedúci.

Produkcia asfaltových zmesí sa na jeseň vyšplhala k 26 000 tonám. Väčšina šla pre vlastné práce, menšiu časť predali najmä krajským správam ciest.

S verejnou správou stabilne spolupracujú, má to však svoje špecifiká. Ilustruje ich napríklad plánovaná oprava poľných ciest pre Slovenský pozemkový fond. Zmluvy pripravené, no ministerstvo financií napokon neuvolnilo peniaze... Veria, že o rok.

## Posily do tímu

V asfaltárskej čate sa kolegovia zahrali za prinajmenej desať rokov spoločnej práce. Majster **Jozef Fundák** pochvaľuje všetkých: **Jozefa Barana, Roberta Kača, Viktora Maca, Petra Lackoviča, Jána Levkija, Róberta Mihoka, Jána Miteru** aj šoféra **Rudolfa Pajtáša** (ich prácu v zemplínskom regióne sme predstavili aj v Stavbách Colasu 7/2008). Pracovníkov v obaľovačke, ktorí pripra-

vujú asfaltové zmesi, vedie majster **Milan Lajoš**. „Harcovníkmi“ s tridsaťročnými skúsenosťami v IS tu sú **Štefan Maruškančí, Milan Figel** a pred pätnástimi rokmi sa k nim pridali **Vlado Vaško**. Všetci bývajú v blízkom okolí.

Tento rok sa v areáli objavili nové tváre. Jedna z nich patrí **Slavomírovi Lecovi**: „Momentálne murujem toalety. Potom absolvujem rekvalifikačný kurz a stanem sa cestárom.“ Zostavu spestrila i **Adriana Olexová**. Zaznamenáva údaje z vážení nákladiakov so zakúpenou surovinou, zaúča sa do laboratórnych testov asfaltových vzoriek a stará sa aj o poriadok v budovách. Pri toľkých chlapoch to veru s udrжанím čistoty nie je hračka.

Ocenili by aj modernejšie stroje. „Sme ale takpovediac na konci reťazca. K nám sa dostane technika po použití v ostatných prevádzkach,“ vysvetľuje majster M. Lajoš.

Nemajú to ľahké a v podmienkach regiónu s vysokou nezamestnanosťou a nízkymi investíciami ani nebudú. Robia však čo môžu. A svoje „vlny“ vysielajú dodávka.

mag, foto autor  
a Ing. Branislav Valuch

Prevádzku v Brehove tvorí aj pobočka IS-Lomu s ťažbou anezitu. Predstavíme ju v jednom z ďalších čísel.

## Stroj vlastníma rukama

# V oblacích jen sám za sebe

Představte si, že letíte na motorovém rogalu několik set metrů nad zemí. Široký výhled, ostrý větrík, úplná samota. Téměř idyla. Ale zároveň neustálá koncentrace, vždyť vzdušné proudy můžou být nevyzpytatelné. A motor? Sestavili jste ho kousek po kousku sami. Věřte mu. Přestože, co kdyby selhal? Létání fakt není bezstarostná záliba. To dobře ví Oldřich VYDRA, připravář ze střediska Soutice. Za „knípel“ si ve volném čase sedá už čtrnáct roků.

Lectivý vliv adrenalinu ho okouz-  
lil ještě v letech teenagera. Tenkrát se zúčastnil parašutistického kurzu. Poprvé držel v ruce řídicí páku letadla během letu v jedné lekci, když mu bylo šestnáct. Od toho dne začal číst noviny, časopisy, prostě všechno, kde nalezl zážitky pokořitelů oblohy. Sen

Stroje si staví sám vlastníma ruka-  
ma. Opotřebování součástek je vyso-  
ké a ne všechno potřebné může doplnit, tak se po určité době vždy pustí do něčeho zbrusu nového. Od prvního šroubku po vzlet to trvá i déle než rok. Má rád klasické rogalové křídlo, pod které připevňuje konstrukci se



Oldřich Vydra představuje svou zálibu.



Troufli by jste si sednout a vzlétnout stovky metrů nad zem?

si však začal plnit až od roku 1995. Tehdy poprvé letěl sám. A už se toho nevzdal.

### Trabanty slouží dál

Především jde o ten pocit. Víru ve svoje schopnosti. A samozřejmě také v techniku, kterou se snaží co nejdůkladněji poznat. „Tam nahoře jste jen sám za sebe, tam se nedá přetvařovat,“ říká O. Vydra. A žertem dodává: „Každý jsme prostě nějakým způsobem blázen.“

sedáčkou a motorem. „Sestrojil jsem už čtyři,“ počítá O. Vydra. Dvě z nich ještě má, používá ale už jenom jedno, to modernější.

Nejkomplikovanější je motor. V konkurenci dlouho vyhrával cenově nej dostupnější a nelehčí – z klasického trabantu. Poslední stroj však už má originální letecký. Vhodnou nádrž zase poskytují motorky. Dvanáct litrů vydrží na dvě hodiny ve vzduchu. Maximální rychlost osmdesát kilometrů stačí, minimum pro let je čtyřicet. A kam se až dostane? „Maximální výška



Dívat se na práci z nadhledu... Dole středisko s obalovnou a blízká obec Soutice.

pro toto letadla je osm kilometrů. To je však už extrém. V Česku létáme do čtyř set metrů. Let nad tuto úroveň je potřeba nahlásit příslušnému středisku řízení letového provozu. Nicméně jsou místa, kde můžeme bez hlášení vystoupat do tisíc šest set metrů. Už jsem si to zkusil,“ říká soutický připravář.

Už pilotoval také větší letadlo. Z vnitrostátního letiště v Zbraslavicích mu známi svěřili L200 Moravu pro čtyři cestující. Určitě si to chce zopakovat.

### Potěší i diváky

S letadlem „parkuje“ v bývalé zemědělské budově u Chabeřic. Pár metrů odtud je travnatá přistávací plocha. Setkávají se zde amatérští piloti. V okolí je jich osm až deset. Ale samotáři zdaleka nejsou. Několikrát ročně navštěvují „letecké slety“ v různých koutech země. Tam se sejdou desítky letadel. Aspoň jednou ročně organizují podobný slet v „mateřských“ Chabeřicích. O. Vydra domácí akci chválí:

„Je to výborné setkání. Kromě létání promítáme filmy. Většinou tuhle naši akci načasujeme na den dětí nebo oslavy obce. Obvykle se předvedou i hasiči a tahákem bývá místní motokrosová trať. Přijde vždy hodně nadšených lidí.“

### Létání odměnou

Nicméně pilotování přináší také extrémní situace. Někdy se při přistávání zlomí části konstrukce rogalu... Osmkrát se mu ve vzduchu porouchal motor... Až nejnovější stroj má padák... Naštěstí vždy doplachtíl bezpečně zpět a neměl žádný vážný úraz.

Realita takového hobby je často vzdálená romantickým představám. O. Vydra sumarizuje dlouholeté zkušenosti: „Létání není koníček na týden. Jsou za ním hodiny námahy i vysoké náklady. Jsem ale zdravý, práci mám, tak něco do svého snu investuji. Beru to však jako odměnu. Na prvním místě je rodina a zaměstnání.“

**Drahošlav Magdoško**  
foto autor a Oldřich Vydra

## Několik životů

Zaujme nejen záliba Oldřicha Vydry. Neposedný duch se projevil také ve výčtu bývalých povolání. Rodák z Prahy nejdříve nastoupil do armády, s níž se dostal až do Libye. Specializace tanky. Pak přesedlal na učitelství. Středoškolákům na P.S.O. v Praze na Jarově vysvětloval materiály a technologie. Současne však mistroval. Po revoluci zamířil do praxe. Zkusil několik stavebních firem, v jedné pracoval jako noční stavbyvedoucí. Měsíce žil naopak. Den patřil spánku, noc práci. Vzápětí se stal řidičem kamionu. Za dva roky procestoval celou Evropu. A před pěti roky ho přijali do COLAS-u CZ. Zpočátku vedl stavby. Loni opět nastala změna a tak se stal připravářem. Porovnává: „Vždycky mě bavila práce s lidmi. Nové věci ale posouvají člověka dopředu. Teď zpracovávám podklady. Je to náročné, především na psychiku. Termíny jsou neúprosné, úspěšnost projektů kolísá, to ale k tomu patří.“

Od papírů si však sem-tam odběhne. Na středisku totiž snadno využije řídicí průkaz na všechny skupiny. Když je to potřeba, tak bez nesnáží přeparkuje i nákladák... **dra**

## Tip od přítelkyně První colasácké dílo

U Kolína zaměstnanci COLAS-u CZ stavějí obchvat. Navštívil jsem ho za redakcí našich novin. Příjezd do města v odpoledních hodinách mi poskytl pohled pro domácí zcela typický. Kolony aut. Přesměrování tranzitu skutečně centru pomůže. Mířím za město, kde zemní práce naznačují, že v šoférování mám přestávku a dozvím se novinky o největší současné zakázce závodu Sever. Podle dohody mě vítá mistr **Ladislav Fedora**: „Tak jste se sám přesvědčil, že Kolín nutně potřebuje odklon.“ Notes do ruky, fotoaparát na krk a už s ním mířím k šterkovým podloším, která věští budoucí cestu. Mladý mistr vysvětluje fakty. Rozhovor se však netočí jenom kolem čísel. „Jsem zde nový a doufám, že stavbu představím co nejlíp,“ prozrazuje po chvíli.

Tak se dovídám i něco o něm. Oranžové barvy COLAS-u CZ totiž

hájí od prvního září a zatím se zaučuje. Ale úplným nováčkem zase není. Vedl tři roky stavby montážních hal. Pak zamířil do Skotska, kde si zlepšil angličtinu a okusil stavařinu v zahraničí. Po dvou letech se vrátil. A čtyři týdny po příletu ho stavbyvedoucí **Daniel Veverka, DiS** a mistr **Michal Váňa** už seznamovali s Kolínem.

„Jsem spokojený. Práce je pestrá a nadřizení shovívaví. Vědí, že v prvních týdnech nemůže nikdo čekat zázraky. Snažím se a dostávám stále víc úkolů,“ pochvaluje si mistr, rodák ze severní Moravy. Dbá na bezpečnost zaměstnanců, k čemu patří i nošení přileb a vest, vyplňuje denníky, samostatně organizuje některé práce. V den naší návštěvy řídí zpevňování podloží na přeložce cesty k obci Polepy. „Kontroluji například efektivnost využívání strojů. Ráno přijelo šestnáct



Výsledkem přeložky železniční trati je také nový most. V popředí Jaromír Hanzal.

nákladáků. Pro momentální úsek však stačí pět, tak jsem ty navíc poslal zpátky subdodavatelům,“ konkrétně jeden ze svých úkolů L. Fedora.

Nedá mi, abych se nezeptal, co ho z dalekého Skotska přivedlo do závodu Sever? „Přítelkyně pracuje v Kolíně. Viděla otištěný inzerát na poptávku mistra stavební výroby na Městském úřadě práce. Navrhla mi, abych se zkontaktoval se stavbyvedoucím Ve-

verkou, který poptávku podal. Neváhal jsem, zaslal životopis ze zahraničí a dohodl si pohovor. Prvního srpna jsem se setkal s panem Veverkou a asi po čtrnácti dnech mi bylo sděleno, že jsem vyhrál výběrové řízení. A za dva týdny jsem už nastoupil. Paráda,“ těší se L. Fedora. Tak opět - za vším hledej ženu... I za takovým „mužským povoláním“.

dra, foto autor

### Závod Sever v akci

## Fakty o stavbě

Samotný obchvat města bude měřit osm kilometrů. Cestu s označením I/38 staví sdružení Strabag – Metrostav – Pražské silniční a vodohospodářské stavitelství. COLAS CZ zabezpečuje početné práce pro první jmenovanou firmu. Nejde totiž zdaleka jenom o jednu komunikaci. Potřebné jsou přeložky inženýrských sítí, kanalizace a také dalších cest II. třídy. K tomu tři mosty a šest protihlukových stěn. Celkem až třiadesát stavebních objektů za bezmála 330 milionů korun pro závod Sever. Od začátku roku byla nejnáročnější výstavba a překládka neelektrifikované železniční tratě směrem na Ledcečko. Od srpna už vede po novém mostě. Odvodnění železničního mostu a samotného obchvatu pod ním je řešeno tzv. stokou E. Kvůli budoucí cestě museli tady potrubí položit až do hloubky deseti metrů, téměř na úroveň spodní vody. Narazili na tvrdý podklad třídy 5, takže na řadu přišla těžká sbíjecí kladiva.

Velká stavba nabízí stále mnoho práce. Dokončit ji mají na přelomu roků 2011- 2012. **dm**



Mistr Ladislav Fedora dohlíží na jeden ze svých prvních silničních úseků.

Stavby Colasu jsou firmními novinami zaměstnanců společnosti:



V nové rubrice vás budeme informovat o aktualitách středisek roztroušených po celé republice.

### Krajina posetá COLAS-em

## Soutice: Tahounem roku D1

Část frekventované dálnice Praha - Brno, přesněji kilometr 59 až 62, má od konce října nový koberec. Položili ho zaměstnanci závodu Sever, konkrétně provoz Soutice, který má úsek tak říkajíc přede dveřmi. S pokládkou modifikovaných vrstev jim pomohla i četa provozu Praha. Extrémní počasí s náhlým ochlazením a srážkami práce mírně zdrželo. Jde o největší letošní zakázku středočeského provozu. Dalším nákladným projektem je přeložka vysokého napětí na obchvatu Kolína, opět v spolupráci s pražským provozem, a také optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní. Obě stavby ukončí v roce 2010.

Ekonomickou krizi samozřejmě pociťují, promítá se do skladby a objemu zakázek. Loňské projekty byly výnosnější. Vedoucí **Karel Kuchař**: „Provést provoz krizí přijímáme jako výzvu.“ **mag**



Soutická obalovna v colasáckých barvách.

**Ťažisko prác na obchvate Topolčian chcú Trenčania zvládnuť do konca roka**

# Dobiehajú

„Stavebné povolenie sme dostali až 28. mája,“ vraví Ing. Juraj MARKO. Teda v čase, keď sa na stavbách už bežne „fachčí“ dobré dva mesiace. Hoci pri výstavbe preložky cesty I. triedy okolo Topolčian za takmer 9 miliónov eur (cena za obe etapy) si na to všetci už pomaly zvykli. Povolenia tu meškajú každý rok. A keďže celý obchvat dlhý vyše tri a pol kilometra má byť kompletný vo februári 2011, stavbyvedúci CIEST NITRA zo stredu Trenčín má vo veci jasno: gro prác vykonať do konca tohto roka.



Juraj Marko má stavbu pevne v rukách.

• Prvú etapu dlhú 1,6 kilometra ste prakticky dokončili už vlni. Od kedy po nej môžu vodiči jazdiť?

Do užívania sme ju odovzdali investori už 30. novembra 2008. Čaká nás ale ešte kolaudácia. Pred ňou je nutné overiť a zaevidovať potrebné geometrické plány, aby bola stavba zapísaná v katastrí.

napríklad keď dozrievali úložné prahy pod mostnou konštrukciou, museli sme čakať. Je potrebné myslieť dopredu a dobre koordinovať našich ľudí aj dodávateľov.

• Štart prác sa teda odkladal. Čo mu predchádzalo?

V januári – februári sme sa inten-



Most 207 preklenie železničnú trať. Na obrázku demontážnici podpornej konštrukcie slúžiacej na realizáciu úložných prahov - vpravo Peter Šramek, vľavo Marek Dubrovaj.

• Ako ste sa prispôbili faktu, že bolo dávno po zime a stavebné povolenia na druhú etapu predsa chýbali?

Áno, neskoro sme začali a stále musíme meniť plán, aby sme kolektív udržali pohromade a pri robote. Napríklad prenajaté debnenie sme permanentne obracali, aby nestálo. V júni, júli sa šlo naplno. Boli aj hluché obdobia –

zívne pripravovali na projektovú dokumentáciu. Bolo potrebné obstaráť predbežný súhlas na zmeny dokumentácií od Slovenskej správy ciest. A sú aj práce, ako je odhumusovanie, na ktoré nemusí byť stavebné povolenie. V máji prišla veľká voda. Zaplavila nám larsenové steny pri jednom z mostov, ale očakávali sme to a stihli sme sa pripraviť.



Októbrová pokládka 15-metrových nosníkov mosta 207. Vedúcim bol predák Jozef Kretík.

## zameškané

• Povolenie prišlo až koncom mája. Otáľať nebolo možné, pustili ste sa naplno do práce...

• Čo sa týka mostov, kto vám ich zakladal, dodával nosníky a ako sa organizovala doprava na miesto?

Sústredenie šlo na mosty, ktoré sú pri stavbách ciest a diaľnic väčšinou ten tvrdší a časovo náročnejší oriešok. Za pomerne krátky čas sa nám podarilo založiť všetkých šesť objektov. Sme dosť ďaleko, aj čo sa týka mostných konštrukcií. Októbrová zima nás trochu príbrzdila, ale už sú zabetónované spriahajúce dosky na štyroch mostoch, pričom posledné dva chceme ukončiť v novembri. Do konca roka by sme ešte mali popracovať na podkladoch na cestnom telese.

Na osádzaní pilót sme spolupracovali s Ingstavom Prešov a nosníky boli z Prefsy Kysak. Išli vlakom, tridsaťmetrové sa prevážali do Bošian, bolo ich 55 kusov. Ostatných 98 ks sme doviezli zo železničnej stanice Topolčany.

• Spomínate si na mimoriadnu, výnimočnú situáciu?

Pri jednom z mostov bolo nutné založiť oporu v rieke. Pôvodne sa počítalo so založením na larsenových stenách a zariadením podkladných betónov hrúbky 1,5 m. Napokon po problémoch s vodou, padla voľba na ihlanové pilóty, ktoré siahajú 8 metrov pod hladinu spodnej vody. Mostná konštrukcia tak získala potrebnú silu.

• Plánujete realizovať niečo aj v zimnom období?

Ak to počasie dovolí, na začiatku roka 2010 by sme mali začať s montážou na rímsach a zábradliach mostov. Chceme robiť štyri dni v týždni, na menší počet hodín.

Za rozhovor ďakuje  
Anton Oberhauser, foto CN



Úprava koryta potoka pri moste 206.



# V odľahčenej špičke

Veľké mestá tradične plánujú rekonštrukcie svojich cestných kobercov na letné mesiace. V období školských prázdnin a dovoleník je intenzita dopravy citelne nižšia. I tak však práca na jednej z kľúčových tepien centrálnej Bratislavy – Pražskej ulici – predstavovala pre trenčiansku partiu firmy CESTY NITRA neobvyklú skúšku.

„Nikto z nás predtým v takej premávke ešte nepracoval a bolo to dosť náročné na psychiku - než sme si zvykli, že treba byť drzí, keď sa chcete dostať na druhú stranu cesty,“ núka svoj pohľad stavbyvedúci Ing. Tomáš Komárek. Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci tu zjavne dostala nový rozmer.

Hneď, ako s prázdninami nastúpila odľahčená verzia bratislavskej dopravy, pustili sa do práce. „Náš úsek mal plochu cca 23 000 m<sup>2</sup>. Stavba sa rodila v subdodávke pre Technické služby stavby s.r.o. Bratislava, ktoré realizovali rovnako veľký úsek nad nami. V okolí pracovali

snáď všetky stavebné firmy, zo Šancovej sa na náš úsek napájala EUROVIA, smerom dolu pokračovala Skanska,“ dopĺňa stavbyvedúci. Celé dielo mu pomáhalo zvládnuť 10 ľudí – majster, traja strojníci a šesť robotníkov trenčianskej kobercovej čaty.

„Frézovali sme do hĺbky 12 cm a potom kládli 6-cm vrstvu modifikovanej asfaltovej zmesi AC 22 Pmb a ďalších 6 cm AC 11 Pmb s medzistrekmi spojovacích postrekov. Okrem toho pred križovatkou so Šancovou a Štefánikovou pred príchodom pre chodcov sme dávali medzivrstvu z geomreže Glasgrid,



Pokládka zmesi AC 11Pmb na Pražskej ulici.



Frézovanie na križovatk Pražská - Šancová pri plnej premávke.



Šramovanie – ručné frézovanie – v plnom prúde. Jaroslav Gerbel (vľavo) a Martin Bartek sa nemali čas ani pozrieť do objektívu.

aby sa zabránilo vyjazdeniu koľají,“ opisuje T. Komárek detaily.

Všetko prebiehalo za plnej premávky. „Vozidlá presmerovali z piatich jazdných pruhov do dvoch.“

Obnova celej plochy sa uskutočnila v šiestich etapách. „Aby sme zachovali stálu prejazdnosť jedného pruhu v každom smere, dve etapy frézovali v noci a pokládkou

dvoch vrstiev cez deň. Vyhli sme sa tak premávke na spomínanej frekventovanej križovatk.“

Investorom bol Generálny investor Bratislavy (GIB). Fakturovaná suma bez dane dosiahla takmer 600 000 eur. Bratislavský magistrát dá tento rok na nutné opravy ciest spolu vyše sedem miliónov eur.

to, foto CN

## Napísali o nás

Cesty Nitra majú novú štrkovňu

E-Trend, 17.9.2009, krátené red

Stavebná spoločnosť Cesty Nitra začala triediť štrk v novej štrkovni Čadíky pri obci Veľký Grob. Materský Colas, ktorý sa vo francúzskom koncerne Bouygues orientuje prevažne na cestné staviteľstvo, do projektu dosiaľ investoval 10,2 milióna eur. Tri štvrtiny financií išlo na kúpu samého pozemku, zo zvyšných 2,6 milióna eur vybudovali dvojkiľometrovú prístupovú cestu a zaplatili novú linku.

Zámer na prevádzku štrkovne vznikol pred tromi rokmi. Z tzv. ložiska nevyhradeného nerastu na pozemku s rozlohou takmer 158 tisíc štvorcových metrov je možné pri ročnej ťažbe okolo 800-tisíc ton za 68 rokov vyťažiť vyše 55 miliónov ton štrku. Z pôvodne štyroch etáp sú dnes zrealizované dve a umožňujú ťažiť zhruba polovicu tohto objemu počas 37 rokov. Prácu tu nájde približne dvanásť ľudí.

Generálny riaditeľ spoločnosti Cesty Nitra Ján Hyža očakáva záujem o prírodné ťažené kamenivo od betonárni, stavebných firiem aj individuálnych stavebníkov v okruhu niekoľkých desiatok kilometrov. Napriek tomu, že v okolí už ťažia viacerí. Alas Slovakia vo Veľkom Grobe a pri Veľkých Úľanoch Holcim (Slovensko), ktorý tam vlani kúpil štrkovňu Nové Osady s ročnou ťažbou okolo milión ton. Perspektívu štrkovníam dávajú aj plánované úseky rýchlostnej cesty R7 z Bratislavy do Lučenca, či bratislavský tzv. nultý obchvat. Štátna Vodohospodárska výstavba chce už v budúcom roku neďaleko stavať vodné dielo na Váhu, pri Seredi počíta s vodnou elektrárnou i plavebnou komorou.

Cesty Nitra však spájajú so štrkovňou aj vlastné zámery. Chcú obnoviť výrobu prefabrikátov, ktorú mal v Hlohovci ich niekdajší trnavský odštepny závod. Výšku investície ani termíny realizácie zatiaľ J. Hyža nekonkretizoval, súvisí s ekonomickou situáciou. Skupina už od minulého roka výrazne obmedzila nové investície, ale kamenivo považuje za strategické, preto do ťažby investovala.

Najvýznamnejším slovenským podnikom Colasu sú košické Inžinierske stavby, ktoré kúpil v roku 2005. Menšie Cesty Nitra patria do skupiny už od roku 2000, aj s kameňolomom Čierne Kľačany.

# Veselé babie leto

Nádherný, teplý september potešil vďaka podpore Inžinierskych stavieb množstvo priaznivcov ľudového umenia i dobrého vína. Bolo radosťou sledovať folklórnych tanečníkov na Ružinskom festivale či húfy priaznivcov lahodného moku a dobrej zábavy na Tokajskom vinobraní. I v roku, keď sme viac ako inokedy začali znova rátať mince – vďaka euru doslova a vďaka kríze i obrazne – ľudia dokázali, že krásne zážitky sú stále na dosah a vôbec nemusia byť drahé. Príďte o rok i vy!

Posledný septembrový víkend to hralo na Ružinskom festivale v obci Družstevná pri Hornáde na sever od Košíc. Program vyvrcholil v miestnom kultúrnom dome v nedeľu popoludní. IS figurovali medzi reklamnými partnermi.



Vystúpenie folklórneho súboru Železiar z Košíc ešte viac rozprúdilo krv v žilách tokajských „fajnišmekrov“.

## Tip pre Nitru

Festival o horách a cestovaní „Vysoké hory Nitra“ sa aj tento rok koná v prvú novembrovú sobotu. Program začína na Mestskom úrade v Nitre 7. novembra o 9. hodine. Pozýva Nitriansky horský spolok (NIHOS). Tešiť sa môžete na výstavu fotografií a hodnotnú tombolu.

red, [www.nihos.sk](http://www.nihos.sk)



O tokajský expres z Košíc do Čerhova a späť bol veľký záujem – železničari museli pridávať dva vagóny.

## Postreh

„Bola som tu prvý raz. Prišlo naozaj dosť veľa ľudí. Z pestrého kultúrneho programu na štadióne ma zaujal najmä koncert Tublatanky. Podarilo sa nám dostať aj do jednej z miestnych ochutnávkových pivníc. Viac sme nestihli, lebo popoludní sa tvorili pred každou z nich dlhé rady. Vďaka dobre vyriešenému systému dopravy sa ale dalo aspoň pozrieť pivnice a ich okolie zvonka. Na cestu späť do Košíc sme sa vydali špeciálnym vlakom. Nastúpili sme dostatočne včas pred odchodom, takže bolo aj miesto na sedenie. Rada prídem zas na budúci rok,“ povedala Stavbám Colasu návštevníčka tokajského vinobrania, Košičanka **Emília Sabolová**. Nebola sama. Podľa odhadov prišlo do Čerhova v okrese Trebišov okolo 6 000 ľudí. Nechýbali hostia zo zahraničia. Hlavným reklamným partnerom akcie sa stali Inžinierske stavby.

ao, foto OÚ Čerhov



Pasovanie najväčšieho miestneho výrobcu vína Jaroslava Ostrožoviča za Rytiera zlatého tokajského strapca.



Čerhovská železničná stanica plná ľudí.

Držitelia Jánskeho plakety za rok 2009

# Prihláste sa!

V Inžinierskych stavbách pracuje viacero rekordmanov v odbere krvi. Najmä tých práve aktívnych chceme poznať, poďakovať sa im a zároveň ich odmeniť. Preto ak ste získali niektorú z Jánskeho plakiet v priebehu roka 2009, prídte na personálne oddelenie svojho závodu do 15.11.2009 alebo sa priamo obráťte na **Věru Mohňackú**, vedúcu Oddelenia personalistiky a miezd správy spoločnosti na telefónnom čísle 055 – 6009 283.

red, foto CESTY NITRA



Darovaniu krvi fandia aj v ďalších firmách COLAS-u. Viacerí zamestnanci CESTY NITRA už navštívili transfúznú stanicu. Na zábere Ing. Martin Mikula.

## English Summary

### Page 1/3

Inžinierske stavby Division 02 are in the late stages of building new parts of a compressor station in Velke Kapusany (near the Ukrainian border) for gas distributor SPP.

### Page 2

The landslide which occurred in June on the almost completed bypass of Svidnik (east Slovakia) still has repercussions. The latest findings showed the unstable soil on the spot needed a different treatment already in the early stages.

### Page 2

A ceremony in October officially opened the project of building 75 kilometers of D1 highways between Martin and Prešov. The consortium will start actual construction works of the public-private partnership in the spring, following the final deals with the funding banks.

### Page 4

COLAS from both Czechia and Slovakia participated in the Czech Republic's 17th Road Conference, held this time in Carlsbad spa city. Almost 1,000 visitors attended the event.

### Page 7

A new bypass of the Czech city Kolin is under construction. COLAS CZ participates by shifting utilities, a railway line and several roads. The project will be finished until the end of 2012.

### Page 8

CESTY NITRA are in full swing at building the bypass of Topolcany city in west Slovakia. Most of the works on the project's six bridges should be completed by the end of 2009.

ch

# Zomrel dobrý človek...



V januári sa dožil okružlej deväťdesiatky. Žiaľ, 5. septembra nás navždy opustil. Plukovník vo výslužbe **Ing. Pavol Kusý**, predseda Základnej organizácie Slovenského zväzu protifašistických bojovníkov (ZO SZPB) pri Inžinierskych stavbách.

Rodák z Nitrianskej Stredy v okrese Topolčany bol v čase vyhlásenia SNP 25-ročným príslušníkom protiletadlovej delostreleckej batérie. Po čiastočnom potlačení Povstania prešiel do partizánskej skupiny „Národný mstitel“, v ktorej bojoval do konca vojny. Dostal mnoho vojnových, vojenských a občianskych vyznamenaní. Do SZPB vstúpil v roku 1968 pri vyššom leteckom učilišti Košice, odkiaľ prešiel do IS.

S naším priateľom a funkcionárom Pavlom Kusým sme sa rozlúčili v košickom krematóriu 10. septembra 2009.

Michal Maďar za výbor ZO

## Blahoželáme októbrovým oslávencom



### 50rokov

Jozef Kuruc	závod 02 IS
František Ďurďák	závod 02 IS
Jozef Budzák	závod 02 IS
Jarmila Cupová	závod 06 IS
Martin Mikolaj	závod 06 IS
Pavol Staš	závod 06 IS
Ing. Mgr. Viera Klačková	CESTY NITRA

Jaroslav Straka	CESTY NITRA
-----------------	-------------

### 55rokov

Jozef Píkna	závod 02 IS
Edita Rusnáková	závod 02 IS
Rudolf Tóth	závod 02 IS
Štefan Dvorožňák	závod 03 IS
Ján Molnár	závod 06 IS
František Lackaň	závod 06 IS
Mária Pecová	závod 09 IS
Eva Kišová	závod 09 IS
Vít Popelka	závod 09 IS
Karel Mour	závod Sever
Josef Zapletal	závod Lomy
Jaroslav Krejčík	Čermák a Hrachovec

Čermák a Hrachovec

### 60rokov

Viktor Gála	závod 09 IS
Eduard Siget	CESTY NITRA
František Finda	CESTY NITRA
Jarolím Mruškovič	CESTY NITRA
Emil Pilát	Čermák a Hrachovec

### 65rokov

Jan Vičan	Čermák a Hrachovec
-----------	--------------------

### 70rokov

Jiří Zima	závod Jih
-----------	-----------

### Pracovné jubileá CESTY NITRA

Anton Dúžek	45 rokov
Milan Mrázik	25 rokov
Róbert Hinora	20 rokov

Vedenie spoločnosti ako aj redakcia želá v ďalšom živote veľa pracovných a osobných úspechov.

## Boj o zlatý dubák



Ešte stále máte možnosť zapojiť sa do súťaže o privesok v tvare hribaka, vyrobený z praveho zlata. Pošlite nám obrázok svojho tohtoročného úlovku spolu s údajom o hmotnosti hribaka. Prípadne môžete poslať údaj o čo najvyššom počte húb nájdených na jednom mieste alebo neďaleko od seba. Aj tu je potrebný viditeľný dôkaz. Súťažné príspevky prijímame do 18.11.2009. **red**

## Útočí na prvú tisícku

# Marko v Afrike

Boje o vytúžené body do tenisového rebríčka zvädzal v septembri mladý Marko DANIŠ na čiernom kontinente. Postupne sa predstavil na antukových turnajoch v štyroch afrických metropolách – mestách Bujumbura (Burundi), Kigali (Rwanda), Kampala (Uganda) a Nairobi (Keňa). Čerstvo 18-ročného tenistu už niekoľko rokov podporujú Inžinierske stavby.

V polovici októbra figuroval roďák z Prešova v rebríčku ATP na zatiaľ najvyššom 1 052. mieste s počtom ôsmich bodov. Tento postup o takmer 900 miest oproti začiatku roka mu zariadili úspešné výsledky z leta a jesene. Na africkom turné získal hneď tri body. „V Bujumbure, Rwande a Kampale postúpil vždy do druhého kola hlavnej súťaže. Na prvých dvoch turnajoch ho v postupe pavúkom zastavil vždy po tuhom boji Duncan Mugabe z Ugandy. V Kampale potom nestačil v 2. kole na Rumuna Leonteho, druhého nasadeného,“ komentuje otec a tréner v jednej osobe, **Adrián Daniš**. Posledný turnaj v keňskom Nairobi už

nenašiel Marka v optimálnej pohode. V 1. kole stroskotal na nasadenej šestke, Britovi Featherovi.

„Útočí na prvú tisícku. Do konca roka sa chceme priblížiť v rebríčku približne k 800. pozícii,“ netajú optimizmus A. Daniš. **ao**



Marko Daniš v antukovom areáli burundskej metropoly Bujumbura.

## Kolegovia - fotografi potrebujú vašu podporu

# Nestrácajte hlas

Všetci z vás môžu rozhodnúť o tom, ktorý z fotoreportérov, inak cestárov na dovolenkách, zvíťazí. Súťaž vrcholí. Každý deň, každý hlas je cenný. V hre sú dva digitálne fotoaparáty! Neváhajte už ani chvíľu a zašlite na adresu office@communicationhouse.sk mail s číslom záberu, ktorý sa vám najviac páči. Ani vy – hlasujúci - nevyjdete naprázdno. Vylosujeme z vás šťastlivca, ktorý získa vecnú cenu. Stihnite preto najbližší termín do 19. novembra. Prelistujte si staršie čísla a vyberajte. Zbierka súťažných fotografií od júla utešene narastá.

Do aktuálnych novín sme dostali jeden záber. **red**



Historické mestečko Štramberk na severnej Morave očarí každého návštevníka. Získalo si aj Vasila Cerala, autora fotky, zo strediska Hradec Králové.



## SEPTEMBROVÉ SUDOKU

2	4	8	5	3	6	9	1	7
6	5	3	1	7	9	2	8	4
1	9	7	2	4	8	6	3	5
8	6	5	7	2	3	4	9	1
3	2	9	6	1	4	7	5	8
4	7	1	9	8	5	3	6	2
9	1	2	3	5	7	8	4	6
7	8	6	4	9	1	5	2	3
5	3	4	8	6	2	1	7	9

# S u d o k u

Milí čitatelia, keďže sa sudoku u vás stále stretáva s neutíchajúcim záujmom, od tohto čísla ho budeme prinášať v každom čísle. Výhercom ceny za september je **Vladimír Maluš** z COLAS-u CZ, obaľovačka Sedlnice. Gratulujeme! Želáme príjemné lúštenie októbrového hlavolamu – má vysokú obtiažnosť 3. **red**

4	3	6						5
					3	6		
	2						1	7
	6	4					2	
				7	1			
3	1		6		9			
			3	9				
					8	5		
			2				3	1

## Stavby Colasu

Vydávajú: akciové spoločnosti Inžinierske stavby, CESTY NITRA a COLAS CZ. Noviny Stavby Colasu sú nasledovníkom Mostov východu Inžinierskych stavieb, a. s. a Spravodaja CESTY NITRA, a. s. **Redakcia:** Communication House, s.r.o. **Adresa:** Štefánikova 6, 040 01, Košice. Telefón: 055/623 00 70, 0905 812 883. e-mail: office@communicationhouse.sk. web: communicationhouse.sk. **Vedúca redaktorka:** Dr. Katarína Eva Čániiová. **Redaktori:**

Mgr. Anton Oberhauser, Mgr. Drahošlav Magdoško. **Redakčná podpora:** Ing. Dušan Vojtech (+420 286 003 505). **Redakčná rada:** Ing. Alžbeta Dziaková (055/600 92 19), Ing. Pavol Peško (055/600 93 52), Ing. Ondrej Tomčo (055/600 93 97), Ing. Monika Petriková - Župčanová (055/600 92 13), Ing. Mikuláš Varga (037/692 05 12), Ing. Vladimír Budinský (037/692 05 12), Ing. Katarína Egyudová (037/692 05 12). Web: www.inzinierske-stavby.sk, www.iske.sk, www.colassk.eu, www.colas.cz, www.sangreen.cz, www.cerhra.cz. **Sadzba:** JIRI Tlač: Grafika, a.s., Tr. KVP 1, 040 11, Košice, tel.: 055/645 12 53.