



## V Plzni skončila velká železniční stavba

**V pátek 30. června byla po více než třech letech dokončena modernizace další části železničního uzlu Plzeň, a to v úseku Lobzy–Koterov.**

Cílem modernizace téměř čtyřkilometrového úseku bylo zdvoukolejnění trati mezi Koterovem a Lobzy. V nově rozšířeném obvodu stanice Koterov bylo nutné dobudovat zcela nový železniční spodek pro druhou kolej, protože úsek mezi touto stanicí a Starým Plzencem byl do zahájení stavby jednokolejný. Mezi stanicí Koterov a stanicí Lobzy byla trať dvoukolejná již před zahájením stavby. Přidání druhé koleje si vyžádalo rozšíření mostu a poměrně rozsáhlé zemní práce při rozšiřování násypů pod železničním tělesem. V rámci projektu došlo především k rekonstrukci trati, mostu ve stanici Koterov a k vybudování nové zastávky. Původní stanice Plzeň-Koterov byla pro osobní dopravu zrušena. Náhradou je nová zastávka Plzeň-Slovany s lepším propojením na další spoje hromadné dopravy. Nástupiště u druhé traťové koleje v zastávce Plzeň-Slovany bylo včetně lávky přes kolejiště a bezbariérového přístupu za pomoci výtahu zprovozněno již na konci loňského roku.

**Slavnostní ukončení stavby bude v polovině října**

V posledních dnech před úplným zdvoukolejním zprovozněním trati byly práce zaměřeny především na dokončení trakce nad druhou traťovou kolejí v místech, kde byl realizován tunelový zárodek budoucí přeložky silnice I/20. Kvůli stavbě tunelového zárodku, který vede pod kolejištěm, vznikla dočasná asi 500 metrů dlouhá přeložka trati. Tato přeložka umožnila alespoň jednokolejný provoz po celou dobu výstavby zárodku. „S ohledem na odstranění provizorní přeložky a dopojení trati u druhé koleje jsme 9. června převedli provoz na první traťovou kolej, která již byla kompletně zmodernizovaná. Přibližně dvacet dní jsme pak měli na napojení druhé koleje, ze které odbočovala přeložka

přes tunelový zárodek, a na dokončení trakčního vedení nad druhou kolejí. Vše jsme dokončili 30. června, kdy byla kompletně zprovozněna i druhá traťová kolej,” říká specialista na železniční svršek a spodek Jakub Vysoký. Zároveň s převedením dopravy na již dokončenou první kolej bylo uvedeno do provozu nástupiště u liché koleje v nové zastávce Plzeň-Slovany. Nyní na trati dochází ještě k menším omezením v souvislosti s dokončovacími pracemi, které potrvají do konce září 2023. Slavnostní zprovoznění stavby je naplánováno v polovině října letošního roku.



Součástí stavby je nová zastávka Plzeň-Slovany



Zdvoukolejnění trati trvalo více než tři roky

## V Jirkově po novém mostě



**Rekonstrukce zchátralého mostu přes Bílinu na sídlišti v Jirkově skončila v polovině července.**

Generální oprava mostu na frekventované spojnici sídliště s výpadkovkou na Chomutov se týkala zejména vrchní části stavby. Mostní konstrukce vykazovala špatný technický stav, a proto město Jirkov rozhodlo o jeho rekonstrukci. „Do mostu zatékalo a kvůli tomu viditelně degradovala zejména jeho spodní část,” zdůvodňuje rekonstrukci mostu hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských staveb. Během rekonstrukce naši stavbaři kompletně odstranili mostní svršek, odbourali silně narušené závěrné zídky, vybetonovali novou vyrovnávací desku na stávající nosné konstrukci mostu, vybetonovali nové závěrné zídky, osadili nové mostní závěry, provedli hydroizolační souvrství, dobetonovali mostní římsy a položili novou konstrukci vozovky. Kromě opravy vrchní části mostu stavbaři provedli sanaci spodní stavby mostu. Celková délka přemostění je 35 metrů i s předpolími a šířka mostů je 15 metrů. Rekonstrukci jsme museli provádět po polovinách tak, aby byl zachován jednosměrný provoz alespoň pro městskou hromadnou dopravu a složky IZS.



# Rekonstrukce stanice Bohosudov je v plném proudu

**Poslední čtyři měsíce nám zbývají do úplného dokončení modernizace dvoukolejné trati mezi Teplicemi a Chabařovicemi.**

Závěrečná etapa rekonstrukce přibližně 6,7 kilometru dlouhého úseku spadá převážně do obvodu stanice Bohosudov, kterou v délce asi 2,2 kilometru kompletně přestavujeme. Výraznou změnou oproti stávajícímu stavu je výstavba dvou nových vnějších nástupišť délek 140 metrů s mimoúrovňovým přístupem a nezbytná redukce kolejí. Z původních deseti kolejí ve stanici zbyde pět kolejí. Dvě hlavní povedou k nástupišťům a zbylé tři budou sloužit jako manipulační nebo odstavné koleje. Dále bude provedena instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií a kompletně nové trakční soustavy.

## Zkušební úsek pro rychlost vlaků přes 300 km/h

Rekonstrukci stanice provádí naši stavbaři pod vedením ředitele stavby Mariána Žúbora od začátku března letošního roku, a to v dílčích výlukách kolejí. Nyní je v provozu větší část nové první traťové a staniční koleje včetně nového nástupiště. Druhé vnější nástupiště u koleje číslo 2 bude v provozu do poloviny září. „Propustnosti trati výrazně pomohlo zprovoznění výhybek teplického zhlaví stanice Bohosudov, ke kterému došlo poslední červencový den. Vlaky nyní mohou plně využít dvoukolejný úsek mezi Teplicemi a Bohosudovem, který měří přibližně 3,5 kilometru,“ říká specialista stavby na železniční svršek, spodek a přejezdy Jiří Kneifl. Do zprovoznění výhybek mohly vlaky v celém modernizovaném úseku využívat střídavě pouze jednu kolej. Za pozornost stojí také to, že se jedná o výhybky s pohyblivým hrotem srdcovky, které na tratích nejsou zcela běžné. Jejich hlavní výhodou je plynulejší a bezpečnější průjezd vlaků, a to zejména ve vyšších rychlostech. Nevýhodou je jejich cena. Rekonstruovaná stanice je zároveň také zkušebním úsekem pro připravované vysokorychlostní trať. „Pro obě hlavní průjezdné staniční koleje používáme



**Ve stanici Bohosudov budou dvě nová vnější nástupiště délek 140 metrů s mimoúrovňovým přístupem**

dle zadání investora speciální pražce BC 12, které jsou konstruované na rychlost vlaků přes 300 km/h,“ vysvětluje specifikum stavby Jiří Kneifl.

## Finišujeme technicky náročné objekty na trati

Kromě samotné stanice Bohosudov dokončuje tým Mariána Žúbora ještě podjezd pod trať v ulici Emilie Dvořákové, jehož hlavním smyslem je náhrada za železniční přejezd, a tím zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na velmi frekventované ulici v centru města Teplice. Dále také technologicky velmi náročné přemostění silnice I/30 v Soběchlebech a několik dalších mostních objektů a propustků v rámci stanice Bohosudov.



**Z původních deseti kolejí ve stanici jich zbyde pět**

## Oprava trati v úseku Blatno–Petrohrad

**Závod kolejových staveb začal další opravu na jednokolejné celostátní trati Plzeň–Žatec, která zajistí normové parametry v daném úseku.**

Na stejné trati naši kolejáři opravili v posledních letech již několik úseků. I na tomto je předmětem těžká střední oprava zahrnující zejména kompletní rekonstrukci železničního spodku i svršku. Na úseku dlouhém 5,3 km se nachází také deset mostních objektů, z nichž dva projdou kompletní rekonstrukcí a zbylých osm bude sanováno. Rekonstrukce se dotkne také dvou železničních přejezdů. „Kromě toho nás čeká ještě



**Traťový úsek vede převážně v otevřené krajině**

vybudování trativodů v délce asi tři kilometry, pražcových rovnanin v délce 500 metrů, zpevněného příkopu v délce 600 metrů a gabionových zdí v délce kolem

1100 metrů,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Opravy se dotknou také zabezpečovacího zařízení a telematiky, přeloženo bude 1500 metrů kabelů.

## Opravu může opět prodloužit nestabilní pláň

Oprava úseku začala úplnou výlukou v polovině června letošního roku a potrvá nejméně do druhé poloviny září tohoto roku. „Termín dokončení záleží na kvalitě podloží. Na dříve provedených úsecích jsme museli provést dodatečnou stabilizaci zemní pláně, což nás čeká i zde. Těžkou sanací budeme provádět na 3750 metrech z celkových 5400 metrů,“ podotýká Robert Frost. Tím došlo k prodloužení termínu realizace zatím o asi 14 dní.

Opravená trať bude z nových pražců PKK13 a nových kolejnic S49. Projekt počítá s recyklací štěrkového lože.

**Stavební úpravy kolejí střední a vjezdové skupiny odstavného nádraží jih potrvají přes půl roku.**

Projekt Českých drah zahrnuje kompletní rekonstrukci železničního svršku na zhruba dvaceti různých kolejích a propojkách v souhrnné délce přes 1100 metrů. Součástí prací je také úprava celkem osmnácti výhybek a jedné dvojité spojky kolejové části staničních kolejí. Spolu s tím závod kolejových staveb ve spolupráci se střediskem elektrostaveb mění v úseku úprav stavebního svršku trakční vedení včetně výstavby nových stožárů, modernizuje zabezpečovací zařízení, rekonstruuje rozvody vysokého a nízkého napětí, upravuje systém elektrického ohřevu výměn a sdělovacího optického kabelu.

## Rekonstrukce kolejí v michelském depu ČD

Se stavebními pracemi na vjezdu do depa směrem z Vršovic začal závod kolejových staveb během května letošního roku. „Vzhledem k rozsahu prací je vjezd do depa mimo provoz. Vlaky k údržbě ale mohou do depa najíždět z druhé strany od Záběhlic, která jinak slouží jako výjezd z depa,“ komentuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán. Podle něj je zcela zásadní úzká koordinace všech prací, tedy zejména mezi kolejáři, kteří mění železniční svršek, a elektrikáři, kteří staví nová trakční vedení a rekonstruují kabe-

lody. Vjezd do depa by měl být podle harmonogramu obnoven během listopadu tohoto roku.



**Oprava zajistí provozuschopnost střediska údržby ČD**



# Sepekovský železniční viadukt čeká velká renovace

Po více než sto třiceti letech od zahájení provozu trati Tábor–Písek bude opraven také železniční viadukt mezi stanicemi Božejovice a Sepekov.

Téměř sto padesát metrů dlouhý historický železniční most z roku 1889, který tvoří deset polokruhových kamenných kleneb, převádí trať přes údolí říčky Smutné. Výška mostu nad údolím dosahuje přibližně 20 metrů.

Cílem první komplexní rekonstrukce mostu je především oprava izolací, odvodnění a celkové zpevnění nosné konstrukce pomocí injektáží. „V rámci rekonstrukce budeme most také rozšiřovat o pochozí lávky, které budou navázané na nové římsy,“ doplňuje výčet nejdůležitějších prací stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Součástí prací bude také kompletní obnova železničního svršku a úprava kabelových tras. Po rekonstrukci mostu bude na trati umožněn provoz vlaků s větším zatížením. Po dokončení již probíhající výstavby nového mostu v Červené nad Vltavou tak bude možné na trati z Tábora do Písku obnovit i vojenské přepravy. Pro nákladní dopravu navíc vznikne alternativní spojení přes řeku Vltavu mimo železniční uzel Praha.

## Přípravné práce zaberou tři měsíce

Hlavní práce na mostě naši stavbaři provedou ve výluce, která začne 1. září letošního roku a potrvá dva měsíce. „Tím však zdaleka nekončíme. Čeká nás ještě náročná sanace spodní kamenné stavby, která potrvá až do konce června příštího roku,“ podotýká Miroslav Běhavý. Celkem stavbaři opraví deset polokruhových kleneb, devět pilířů a dvě opěry. K tomu je třeba přičíst ještě obnovu kamenných zádlah u mostních opěr.



Desetiobloukový kamenný viadukt je postaven z velkých lomových kamenů

Přípravné práce na rekonstrukci viaduktu naši stavbaři zahájili již ve druhé polovině června tohoto roku. Zejména se jednalo o kácení stromů a zřízení přístupových cest pro těžkou techniku v délce přes 300 metrů, včetně pevných provizorních přemostění. „Museli jsme také připravit poměrně rozsáhlé podloží přímo pod mostem, na které budeme moci bezpečně postavit pevné lešení, a to do výšky až 20 metrů,“ dodá-

vá stavbyvedoucí. K dopravě materiálů a odvozu sutí bude využít i nedaleký železniční přejezd, ze kterého bude možné po snesení kolejového roštu dojet kolovou technikou až k mostu.

Důležitým aspektem celé rekonstrukce je její vliv na životní prostředí. V lokalitě se totiž nachází významné druhy rostlin a živočichů. Na průběh oprav tak dohlíží nejen investor, ale také ekologové.

## Rekvalifikace úředníka na mostaře

**Vystudovat Vyšší odbornou školu stavební a dopravní v Děčíně je možné i dálkově, a to prakticky v každém věku.**

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

Tentokrát jsme do našeho dalšího dílu seriálu o absolventech VOŠ SPŠ v Děčíně oslovili Tomáše Žáčka ze závodu mostních a inženýrských staveb. Tomášův příběh je trochu odlišný od těch, které jsme dosud vyprávěli.

Většina studentů VOŠ SPŠ v Děčíně postupuje kontinuálně od základní školy přes střední školu až třeba na vyšší odbornou školu. Jenže co když se někdo rozhodne být stavbařem až dlouho poté, co již dokončil školu v jiném oboru? Jak skloubit práci se školou? Jde to vůbec?

### Když se chce, tak to jde

Tomáš Žáček nejprve vystudoval školu zaměřenou na veřejnosprávní činnost. Úředníkem se ale nakonec nestal. Pracoval jako servisní technik sportovních potřeb, později jako vedoucí směny v logistice, až nakonec zjistil, že nejvíce by ho bavilo stavitelství, železniční stavitelství. „Společnost Chládek & Tintěra jsem znal díky tomu, že sídlí v Litoměřicích, tedy nedaleko mého rodného Ústí nad Labem, a díky dobrým referencím. Původně jsem myslel, že zkusím pracovat jako kolejař, ale osud chtěl tomu, abych začal u mostů. A musím říci, že mě to hned chytlo,“ vzpomíná Tomáš na své začátky stavaře v roce 2008. Jistý si svou profesní budoucností začal Tomáš zjišťovat, jak si doplnit vzdělání v jeho novém oboru. „Nemohl jsem v tu dobu již nastoupit



do školy na několik let jako mladý student. Hledal jsem proto řešení formou dálkového studia,“ vysvětluje Tomáš první kroky. Po dohodě s vedením naší společnosti nakonec začal s dálkovým studiem na Vyšší odborné škole v Děčíně v oboru železniční stavitelství, kam docházel jednou týdně. „Nijak se to nevymykalo dennímu studiu. Zkoušky jsme měli stejné, jen jsme se museli více učit sami. Mojí výhodou bylo, že jsem vlastně měl praxi neustále,“ podotýká Tomáš. Ne všichni studenti dálkové výuky ale vydrželi do konce. „Když jsem nastupoval v roce 2008, tak nás byla plná třída. Nakonec jsme končili jen čtyři,“ což byl podle Tomáše i důvod, že místo čtyř let dálkově studoval šest let. S ohledem na malý počet uchazečů byl nucen školu, po dohodě s jejím vedením, na dva roky přerušit a počkat, až se opět zvedne kapacita „dálkařů“.

### Samouk s řadou zkušeností

V roce 2014 Tomáš školu úspěšně dokončil, a to jako již zkušený mostař-samouk, který měl za sebou realizaci řady významných staveb – například technicky náročnou lávku přes trať pro cyklisty u Sadské, rekonstrukce mostů v obvodu železničních stanic Chodov a Řetenice nebo opravy mostů na trati Řikonín – Vlkov u Tišnova a Lovosice–Žalhostice. Nyní Tomáš dokončuje v týmu Karla Mikase náročnou rekonstrukci železničního mostu v Soběchlebech, a to v rámci rekonstrukce železniční stanice Bohosudov.

## Části Starého Šachova propojí nový chodník

**Na konci října dokončíme výstavbu 200 metrů dlouhého chodníku podél frekventované silnice spojující Děčín a Českou Lípou.**

Nový chodník výrazně zvýší bezpečnost pěších, kteří při přecházení z jedné části Starého Šachova do druhé části museli využívat úsek podél rušné silnice. Chodník začíná od mostu přes Ploučnici a vede až k obytné zástavbě. S jeho realizací jsme začali 24. května tohoto roku. Investorem projektu je obec Starý Šachov.

Nejnáročnější částí projektu je rozšíření tělesa silnice, která v místě projektovaného chodníku vede na náspu. „Museli jsme podél celé trasy chodníku odtěžit svah, vybudovat záporové pažení a rozšířit tak vlastně těleso komunikace o 1,5 metru. Právě tolik bude šířka nového chodníku,“ vysvětluje postup realizace stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Realizace pilotové stěny vyvolala přeložky elektrických vedení. K rozšíření tělesa bude podle stavbyvedoucího potřeba přes 100 m<sup>3</sup> betonu. Výstavba probíhá za uzavření jedné poloviny silnice II/262.

Součástí nového chodníku ze zámkové dlažby je také systém odvodnění jak z chodníku, tak ze silnice, osvětlení sedmi lampami a s tím spojené přípojky. Chodník bude po celé délce opatřen zábradlím proti pádu z poměrně vysokého svahu.



Chodník podrží mohutné záporové pažení



## Opravená výpravní budova v Podbořanech

Po více než roce se v Podbořanech dočkali citlivě opravené historické výpravní budovy.

Během rekonstrukce, která naplno začala v dubnu loňského roku, jsme provedli kompletní výměnu střešní krytiny a podbití stávající střechy objektu včetně přízemních přístavků a celého nástupiště. V celém objektu jsou také nová okna a vstupní dveře, které respektují historickou hodnotu budovy. „Návrat k původnímu vzhledu byl během rekonstrukce dominantní. Fasádu objektu jsme citlivě zasnovávali a obnovili jsme její původní podobu včetně historických nápisů Podbořany,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb. A nebylo to z hlediska návratu k historické hodnotě to jediné. Rekonstrukcí prošlo také nástupiště budovy, a to včetně obnovy stávajících litinových sloupů.

### Maximálně šetrná k životnímu prostředí

Stavební úpravy se významně dotkly také vnitřních částí výpravní budovy. V celém objektu naši stavbaři rozvedli novou elektroinstalaci, topení, vodu a kanalizaci. Následně zhotovili nové omítky, podlahy a podhledy. „Ve druhém patře objektu jsme navíc zhotovili dva velkoprostorové byty s kompletním zázemím, jako je WC, koupelna, kuchyň,“ dodává Igor Zdeněk. Úpravy jsou viditelné i v okolí budovy, kde jsou pochozí plochy z nové zámkové dlažby, a to jak na nástupišti, tak v blízkém okolí před nádražím. Cestujícím nyní pomáhá i moderní informační systém. Hlavním důvodem rozsáhlé rekonstrukce objektu bylo již hodně zastaralé zázemí pro obsluhu cestujících a velmi zchátralý vzhled budovy a okolních přístavků. Během rekonstrukce byl provoz stanice omezen jen minimálně. Pro lístky cestující museli do pokladny, která byla dočasně přemístěna do mobilní buňky.



Návrat k původnímu vzhledu byl zásadní



Rekonstrukcí prošlo také nástupiště budovy



Obnoveny jsou i původní litinové sloupy

## Nové byty v Postoloprtech jsou zkolaudované

Patnáct nových bytů, které vznikly novou vestavbou a rekonstrukcí dvou vybydlených objektů na náměstí v Postoloprtech, je připraveno k nastěhování.

S totální rekonstrukcí dvou objektů, které stojí kousek od sebe mezi centrálním náměstím a autobusovým nádražím, začalo středisko pozemních staveb v srpnu roku 2021. „Dá se říci, že jsme z těch domů zachovali pouze obvodové a nosné stěny,“ popisuje rozsah rekonstrukce hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Kromě rekonstrukce dvou domů, jež jsou součástí obytných bloků, postavil tým Igora Zdeňka ještě novou vestavbu v prostoru mezi rekonstruovaným domem na náměstí a dalším domem v témže bloku.



Zrekonstruovaný dům u autobusového nádraží

### Odkaz na historickou hodnotu

Rekonstrukcí objektu u autobusového nádraží vzniklo pět nových malometrážních bytů s rozlohou do 50 m<sup>2</sup>. „Na náměstí jsme objekt rozšířili vestavbou do proluky mezi dva domy, a tím vzniklo celkem deset bytových jednotek,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Zrekonstruované domy na náměstí tak nabízí celkem deset bytů, rovněž o velikosti do 50 m<sup>2</sup>. Projekt zohlednil historickou hodnotu budov, a proto byla řada původních prvků doplněna nebo repasována. „Nechali jsme vyrobit původní kované zábradlí schodišť, žulové schody, doplnili jsme poškozené vitráže, zhotovili mozaikové podlahy dle původních předloh nebo dubové schodiště,“ dodává Igor Zdeněk. Odkaz na historickou hodnotu a spojitost s okolními domy je vidět také na opravených fasádách, kde jsou doplněny štukové výzdoby. S ohledem na možné využití jsou objekty bezbariérové – nechybí například výtahy. Investorem stavby a vlastníkem objektů je město Postoloprty.



Repase původních vitráží a mozaikových podlah

 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 získejte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 10 000 Kč. Pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků, odměnu vám přiznáme.

### Jedná se o profese:

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

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

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

### Dále hledáme pracovníky na odborné technické pozice:

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

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na [www.cht.cz/kariera/volna-mista](http://www.cht.cz/kariera/volna-mista)

 Chládek  
& Tintěra

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