

GéJéWáci

železnice je budoucnost

www.gjw-praha.cz

O GJW Praha ve zkratce

Náš hlavní předmět podnikání je obor dopravního stavebnictví, zejména pak liniové stavby kolejové.

Tak jako v předchozích letech, i v poslední době jsme se aktivně podíleli na realizaci významnějších i méně významných zakázek v oboru železničních staveb. Z velkých investičních staveb to byly zejména práce na akcích „Zvýšení

traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav“, „Optimalizace trati Beroun – Králův dvůr“ a „Rekonstrukce SSZ žst. Raspenava“. Stále si udržujeme významný objem zakázek na trhu, který je tvořen opravnými pracemi pro jednotlivá Oblastní ředitelství SŽDC, s. o. Mezi naše významnější údržbové akce v posledním období patří stavby „Oprava koleje Smíchov – Radotín“

a „Oprava traťového úseku Brandýs n. L. – Neratovice“.

Tyto výsledky by nebyly dosažitelné a dlouhodobě udržitelné bez pokračování již v minulosti nastoupené cesty investic do vlastních technologií a nákupu strojního vybavení. Díky vlastním technologiím a vlastnictví těžké traťové mechanizace je naše společnost mnohem více konkurenceschopná

a získává úspěchy i v soutěžích, kterých se dříve ani nemohla zúčastnit. I z těchto důvodů jsme v posledních letech investovali do rozvoje strojního a technologického vybavení více než 60 mil. Kč a další nemalé prostředky do oprav.

S ohledem na dosažené výsledky a zejména pak na strojní, technologické a personální vybavení má naše společnost dobré předpoklady pro další rozvoj i v následujících letech. Vedle zakázek realizovaných u našich tradičních investorů se daří získávat i zakázky u investorů mimo ČR. To, že se naše společnost dokáže prosadit na zahraničním trhu je rovněž potvrzením našich schopností a kvality práce všech zaměstnanců.



Uplatnění absolventů VOŠ a VŠ

Již několikátým rokem v našich řadách velice rádi vítáme absolventy vyšších odborných škol a vysokých škol. Nyní máme v našich řadách absolventy na těchto pozicích

- Kalkulant zahraničních nabídek
- Stavbyvedoucí, asistent stavbyvedoucího
- Vedoucí oddělení kladecích technologií a podbíjení
- Samostatný technik obchodního oddělení
- Technik mechanizačního oddělení
- Výrobní přípravář
- Pracovník obchodního oddělení

V současné době nabízíme tyto pozice

- Asistent stavbyvedoucího, stavbyvedoucí, hlavní stavbyvedoucí
- Mistr provozního střediska

Naší obrovskou výhodou je, že student, který k nám přijde na praxi může vyzkoušet víc pozic. Neznamená to tedy, že jenom sedí v kanceláři, ale dostane se i do terénu, kde může na vlastní oči vidět probíhající stavby a nasbírat cenné poznatky z praxe,

Mohlo by vás zajímat

Předmětem činnosti společnosti je především

- Modernizace a stavba železničních tratí, stanic a vlečků
- Modernizace a stavba tramvajových tratí
- Umělé stavby - mosty, propustky, tunely, zárubní, záchytné a opěrné zdi
- Půjčování stavebních strojů
- Provozování drážní dopravy
- Geodetické a projekční práce
- Výroba pražcových kotev, svařování kolejnic

na základě kterých se pak může rozhodnout, jakým směrem by se chtěl v budoucnu ubírat.

Nové kolegy rádi přivítáme jak v provozním závodu v Hradci Králové, tak i v provozním závodu Praha.

Vedle zakázek realizovaných u našich tradičních investorů se daří získávat i zakázky na Slovensku

Společnost GJW Praha vstoupila v roce 2006 také na slovenský stavební trh, kdy se jako subdodavatel podílela na stavbě koridoru Bratislava - Žilina a v této činnosti pokračovala také v roce 2007.

V letech 2010 a 2011 jsme se úspěšně prezentovali na další významné investici ŽSR - dostavbě seřaďovacího nádraží Žilina - Teplička. Rok 2014 se nesl ve znamení organizačně náročné stavby v úseku Varín - Vrútky,

kde byla naše společnost ve sdružení s mateřskou společností Eurovia CS.

Následovala rekonstrukce kolejí v žst. Dvory nad Žitavou a rekonstrukce nástupiště a kolejí v žst. Bratislava predmestie.

V loňském a letošním roce se stalo působištěm naší společnosti Štúrovo. Kromě zmíněných staveb jsme se podíleli také na údržbových pracích v obvodu Oblastního ředitelství Trnava.

2006:

Modernizace traťového úseku Leopoldov - V. Kostolány

byla součástí stavby „Modernizácia železničnej trate Trnava - Nové Mesto nad Váhom, úsek Trnava - Piešťany“. Délka úseku byla cca 5 km a naše společnost se podílela na realizaci stavebních objektů železničního svršku a spodku, trojice podchodů a přístřešků pro cestující v zastávce Madunice.

Cena za provedené práce představovala částku 7 330 207 EUR.



2007:

Modernizace žst. Nové Mesto nad Váhom

byla součástí stavby „Modernizácia železničnej trate Trnava - Nové Mesto nad Váhom, žkm 47,550 - 100,500 pre traťovou rýchlosť do 160 km/h, II. etapa“. Práce naší společnosti byly soustředěny zejména do sudé skupiny kolejí, ve které kromě železničního svršku a spodku došlo také ke stavbě nového ostrovního nástupiště.

Celkové náklady dosáhly částku 6 399 tis. EUR.



2010/2011:

Žilina - Teplička zriaďovacia stanica

byla jedna z klíčových investic ŽSR. Společnost GJW Praha v rámci této stavby realizovala část železničního svršku ve směrové skupině, cca 8 km kolejí, 10 výhybek a hydraulické kolejnicové brzdy.

Na této stavbě byl poprvé nasazen kolejový jeřáb GS 150.14 TR v barvách naší firmy.

Celkový objem zakázky představoval 5 238 tis. EUR.

2014:

KRŽŽ Vrútky - Varín

byla stavba výjimečná poměrem mezi objemem provedené práce a počtem výlukových dnů. Rekonstrukce železničního svršku v mezistaničním úseku délky cca 11 km s výrazně omezeným přístupem k trati potvrdila schopnost realizovat stavby i v náročných podmínkách. Dále naše společnost zajišťovala rekonstrukci nástupišť v zastávce Nezbudská Lúčka - Strečno a dvojici přejezdů.

Celkový objem zakázky představoval 11 027 tis. EUR.

2017:

Rekonstrukce nástupiště a přilehlých kolejí v žst. Bratislava predmestie

byla realizována z důvodu nevyhovujícího stavu ostrovního nástupiště a k němu přilehlých kolejí. Kromě nástupiště a kolejí byl zřízen nový služební přístup na nástupiště.

Celková cena díla dosáhla částku 909 tis. EUR.



2015:

Rekonstrukce kolejí č. 3 a 4 v žst. Dvory nad Žitavou

spočívala kromě rekonstrukce železničního svršku dvou obězdných kolejí také v rekonstrukci dvou úrovněvých nástupišť a přejezdu.

Celková cena díla dosáhla částky 688 tis. EUR.



2018/2019:

Rekonstrukce koleje č. 62, výh. č. 69, rekonstrukce výhybek č. 17A a 21A v žst. Štúrovo

byla realizována z důvodu nevyhovujícího stavu ostrovního nástupiště a k němu přilehlých kolejí. Kromě nástupiště a kolejí byl zřízen nový služební přístup na nástupiště.

Celková cena díla dosáhla částku 1 505 tis. EUR.



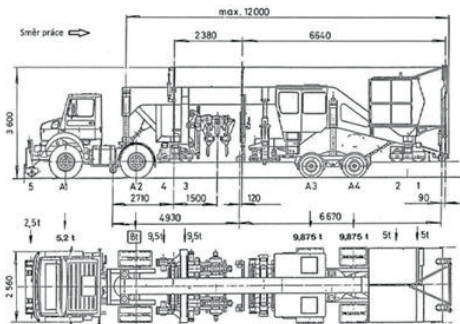


GJW Praha

Chut'ovka pro techniky

Nasazení dvoucestné podbíječky UST 78-U

Současný vývoj automatických strojních podbíječek směřuje k vysokovýkonným moderním strojům, ale tyto stroje nelze využít ve všech případech z důvodu neekonomického nasazení. Na českém trhu tak stále nacházejí místo menší podbíječky, i když mají nízký výkon, přesto je jejich nasazení efektivní.



Stroj rakouské firmy Plasser & Theuer s označením Unimog UST 78-U je univerzální stroj pro úpravu geometrické polohy kolejí a výhybek. Je zkonstruován na specifické podmínky tramvajových tratí. Nachází své uplatnění i u méně náročných železničních staveb a na vlečkách.

Samojízdný pracovní stroj se skládá ze dvou základních částí. První částí je nákladní vozidlo značky MERCEDES s označením UNIMOG 1800 T (plní funkci taháče) a druhou částí je rám pracovní části stroje (plní funkci podbíječky). Nakolejení stroje probíhá na vhodné ploše, jako je například přejezd nebo kolej osazená panely, nacouváním zadního kolejového podvozku nad kolej, natočením a následným spuštěním podvozku.

Po vyrovnaní stroje v ose koleje proběhne nakolejení předního kolejového podvozku a kolejového adaptéru taháče. Proces netrvá déle než 10 min.

Pracovní část stroje je tvořena podbíjecím zařízením a zařízením pro zdvih a posun koleje. Podbíjecí agregáty jsou dělené, nezávislé na sobě příčně a podélně posuvné, s osmi výklopnými klavíry.

Zvedací zařízení je tvořeno kombinací zvedacích rolí,

které zvedají kolejnici za jejich hlavu a háků, které zvedají kolejnici uchopením za patu nebo hlavu. Směrovací síla se na kolejnici přenáší kladkami s jednostrannými okolky. Zvedací a směrovací zařízení (most) je podélně a příčně posuvné. Pracovní agregáty jsou ovládány z pracovní kabiny umístěné

ve střední části stroje. Podbíječka je vybavena jednotlivým tříbodovým systémem se záznamovým zařízením ASPATIC II, stroj umí pracovat s využitím dat z APK.

Prioritní nasazení stroje je na tramvajových tratích s rozchodem 1435 mm. V roce 2016 byl



stroj nasazen v Bratislavě s rozchodem tramvajové trati 1000 mm s duálním rozchodem. Další výkony probíhaly v Košicích, Ostravě a Olomouci.

Zajímavostí je nasazení stroje v Polsku ve městě Gdaňsk, kde stroj podbíjel 24 km tramvajových tratí. Při nasazení na drahách železničních je využíván především k opravám lokálních závad GPK a při úpravě GPK rekonstruovaných přejezdů apod.

Uplatňuje se i na železničních vlečkách, kde výlukové časy nehrají stěžejní roli a v neposlední řadě při úpravě GPK na kolejích s pražci „Y“.

Zeptali jsme se absolventů

Zeptali jsme se pracovníků společnosti GJW Praha, s.r.o. - absolventů Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní, Děčín jak se jim u GJW Praha, s.r.o. líbí a na spoustu dalších věcí. Hovořili jsme pouze se čtyřmi z mnoha „Děčínáků“, kteří zde pracují. Měli pár věcí společných, ze všech vyzařovala pohoda, spokojenost a zaujetí pro svou práci. V některých případech bychom to neváhali nazvat i splněným klukovským snem... Tady je jejich vyprávění.

Není to stereotyp

Vítězslav Ondra, DiS.

Absolvoval jsem průmyslovku i VOŠ v Děčíně, kterou jsem zakončil v roce 2007. U GJW pracuji od srpna 2007, vloni v srpnu to tedy bylo již 10 let. Při té příležitosti mne napadlo, že tu klidně vydržím i dalších 30 let. Nyní jsem na pozici stavbyvedoucího železničních staveb.

Ale popořádku. Ke GJW jsem nastoupil na doporučení kamaráda, který zde byl na praxi a pochvaloval si, že se u GJW Praha dají vydělat dobré peníze. Než jsem se dostal do pozice stavbyvedoucího, prošel jsem na stavbách celou řadou pozic. Po nástupu ze školy jsem začal ve stavební partě, jak se říká od krumpáče. Postupně jsem se propracoval na asistenta stavbyvedoucího, kterým jsem byl od roku 2008 do roku 2013. Úměrně s tím šly vzhůru i peníze. Stavbyvedoucím jsem nyní přibližně pět let. Jak vidíte, u GJW je perspektiva kariérního i profesního růstu.

V práci jsem spokojený, není to stereotyp, čeká mne pokaždé jiná stavba, na jiném místě v republice, s jinými lidmi. Baví mne i to, že jsme přes týden ubytovaní na stavbě a domů za rodinou dojíždím na víkendy. Vždyť GJW děkuje i za to, že jsem poznal svoji manželku, na stavbě u Mohelnice... smích...

Bydlení na stavbách i další režii jako je auto a telefony nám hradí firma a to je významná úspora z rodinného rozpočtu.

Být stavbyvedoucím je velká zodpovědnost, naučíte se lépe jednat s lidmi na stavbách, držet slovo. Jsem rád, že jsem absolvoval školy v Děčíně, umožnilo mi to najít zajímavou práci.

Stabilita zaměstnavatele

Tereza Rážková, DiS.

Ke GJW Praha jsem nastoupila v roce 2015 rovnou do mé nynější pozice jako kalkulanka nabídek. Na nabídku GJW Praha jsem kývla, protože jsem měla pocit, že nerozlišuji, zda se jedná o dívku, či chlapce. Nabídka byla celkově zajímavá, navíc pracoviště v Praze u stabilní společnosti. Důležité pro mne také bylo, že mne vzali bez jakékoliv praxe coby čerstvou absolventku.

Kalkulantka nabídek je sice čistě kancelářská práce, ale mne baví její různorodost, vycházíme ze stavební dokumentace a výkazů výměr. Práce mne baví a budu se opakovat, důležitá je pro mne stabilita zaměstnavatele.

Cítím zodpovědnost vůči celé firmě, na dobrých kalkulacích nabídek staveb záleží v nemalé míře. Mám dobrý pocit, když firma získá práci, staví a navíc, když se to dobře spočítá, je na zakázce zisk. To mě baví.

Firma nás podporuje v dalším vzdělávání. Například do GJW Praha pravidelně dochází lektori, nyní aktuálně vyučují angličtinu a němčinu. Když je potřeba pro výkon práce například řidičský průkaz, i na to vám GJW přispěje.

Možnost vzdělávání, osobního a finančního růstu

Lukáš Zemina, DiS.

Ke GJW jsem nastoupil po absolvování VOŠ v Děčíně v roce 2007. Výhodou bylo, že před nástupem jsem si zde byl něco přivydělat na prázdninové brigádě. Důležitá pro mne byla



i půlroční praxe, kterou jsem u GJW Praha absolvoval v rámci studia. Poznal jsem firmu od dělnické profese ještě před svým nástupem.

Nyní pracuji na pozici jako samostatný technik obchodního oddělení. Mám na starosti zpracování veřejných zakázek hlavně po finanční stránce. Pracujeme zejména pro SŽDC (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace). Musíme tedy splnit spoustu kritérií, abychom zakázku získali...

Když se vrátím zpátky, nastoupil jsem k firmě do funkce jako samostatný technik na stavbě, to je někde mezi mistrem a dělníky. Takto jsem se postupně otkrával a za nějaký čas jsem přešel do pozice asistenta stavbyvedoucího. Později jsem dělal asistenta hlavního stavbyvedoucího, pohyboval jsem se vesměs na velkých stavbách, kterým jsem se věnoval z finančního hlediska. Dalo by se říci i jako zástupce hlavního stavbyvedoucího.

Pět let jsem byl na stavbách, do roku 2012, od té doby jsem tedy na obchodě.

Proč nastoupit po škole ke GJW Praha? Je to po finanční stránce velice zajímavá práce u stabilní firmy, která nabízí možnost osobního rozvoje a vzdělávání, poznávání minimálně celé ČR, k dispozici jsou telefony, auto, firma platí i ubytování na stavbách...

Pro mladého člověka zajímavý životní styl.

Prolínání práce s koníčkem

Jiří Douša, DiS.

VOŠ v Děčíně, obor železniční stavitelství jsem absolvoval v roce 2018. Ve třetím ročníku se pořádá tzv. draft, kdy příjezdom zástupci firem a vybírají si studenty na půlroční praxi. Měl jsem to štěstí, že jsem byl u GJW na praxi, kde jsem prošel základní kolečko u mechanizace, u geodetů a závěrem i na stavbě. Potom, když jsem se rozhodl kam nastoupit a dostal jsem nabídku od GJW Praha, využil jsem ji, protože mne to tady oslovilo při praxi prostředím i lidmi.

Udělal jsem dobře, jsem spokojený, určitě. Jsou tu bezvadní lidé, zajímavá je práce kolem mechanizace, která mne láká více, než být na stavbě. Na starosti mám jako technik mechanizačního oddělení administrativu v kanceláři a z části v terénu.

Všechno to jsou speciální kolejové stroje. Z mého pohledu velmi zajímavá technika, například podbíječky, šterkové pluhy, stroje na pokládku kolejí. Je to pro mne nádherný přestup od teorie k praxi. Už když jsme tyto stroje probírali na škole, tak jsem si říkal: „To by mě bavilo víc, než kolejařina.“ Trochu se mi splnil klukovský sen. Práce se mi částečně prolíná s koníčkem, domů si stále nosím železniční modely... U Firmy GJW Praha jsem od července 2018 a jsem maximálně spokojen.

Na skok v Göppingenu

Již po několikáté jsme se vydali podívat k našim akcionářům, společnosti Leonhard Weiss GmbH & Co. KG v Německu, spolu s budoucími absolventy Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní v Děčíně.

Pravdou je, že už nebylo nejtepleji, ale to nás neodradilo od toho, abychom si výlet užili, obohatili se novými znalostmi, zjistili, jak doopravdy vypadá podbíječka a ostatní žluté stroje a odjížděli zase o něco chytřejší (alespoň někteří z nás :)

21. listopadu v odpoledních hodinách jsme navštívili pobočku v Satteldorfu, kde nás mile přivítali. Následovala prezentace firmy LW, ve které jsme se dozvěděli, kde všude po světě má pobočky, získali jsme přehled o významných

stavbách a projektech, o struktuře společnosti a jejím vzniku. Bylo o nás královsky postaráno. Po večerní prohlídce města jsme se ubytovali a sbírali síly na ráno.

Ráno jsme se sešli v Göppingenu, kde jsme si prohlédli depo a mohli jsme sledovat probíhající opravy a údržbu stavebních strojů. V areálu se nachází také sklad všech komponentů, které jsou zapotřebí na stavbách. Naším průvodcem byl Johann Dorofeev, který neúnavně vyprávěl, vysvětloval a odpovídal na zvědavé dotazy studentů.

Nevím, jestli všichni, ale já jsem z toho byla unešená rozhodně. Nikdy předtím jsem neviděla tolik obrovských stavebních strojů pohromadě. Teď už chápu, který k čemu slouží a kolik ho obsluhuje lidí, takže v případě diskuze na toto téma konečně budu v obraze, budu vědět o čem je řeč a třeba i nějakou zajímavostí přispěji.



Věřím tomu, že všem ostatním byla tahle exkurze taktéž přínosem, otevřela jim obzory a poskytla srovnání, jak to funguje jinde ve světě a třeba

i ukázala možnost, že budoucí zaměstnání v oboru stavebnictví a drážní dopravy se dá najít i za hranicemi.

Osmisměrka

H	Y	T	T	R	D	H	S	D	T	R	Q	M	U	R	Z	P	O	S	T	F	S	U	Č
F	U	X	G	M	L	K	F	V	H	S	K	V	Ý	P	R	A	V	Č	Í	J	R	E	B
E	Z	H	L	A	V	Í	D	T	R	Q	S	D	C	I	E	I	P	N	T	O	C	T	D
Ě	A	Ě	M	J	L	R	D	L	D	Š	Í	U	F	A	R	V	M	I	W	H	U	A	D
U	R	A	H	R	A	D	L	O	F	T	E	P	K	F	T	T	Ň	N	H	G	J	I	Z
D	Á	S	R	Í	K	T	U	K	P	Ě	J	K	O	C	Z	Á	V	O	R	Y	Y	U	W
A	Ž	P	I	Ě	J	K	W	O	K	R	R	M	L	D	I	T	P	U	V	N	S	H	R
E	E	O	P	P	F	Ý	R	M	S	K	A	U	E	K	B	A	Ř	O	J	A	R	V	C
C	D	S	P	Ř	Á	H	L	O	Ě	J	U	V	J	D	C	Í	E	F	O	M	D	Ý	F
J	L	U	F	S	E	G	T	T	S	I	A	A	N	C	H	G	J	Ž	N	U	C	L	C
S	O	N	Á	V	Ě	S	T	I	D	L	O	G	I	A	B	K	E	E	L	F	O	U	O
N	D	Š	B	I	Č	Š	T	V	Č	M	U	Ó	C	G	Ě	S	Z	S	Č	G	V	K	Z
F	Y	Ě	Z	T	M	P	R	A	Ž	E	C	N	E	R	A	H	D	D	P	K	K	A	R
A	J	K	R	Ř	D	R	M	L	V	H	D	E	S	V	V	Ý	H	Y	B	K	A	G	C
B	Z	T	U	H	D	R	E	Z	Í	N	A	C	Ě	H	W	C	A	A	B	T	Ý	S	I
Ě	U	G	I	A	J	H	R	Z	D	H	Í	F	R	D	K	E	H	J	M	Z	F	Ě	N
O	D	S	H	Z	T	B	T	A	E	U	U	K	M	Z	T	R	B	Ř	T	Ě	M	Š	D

hradlo
dopravná
drezína
kolejnice
lokomotiva
návěstidlo
podbíječka
posun
pražec
přejezd
přestavník
spřáhlo
srdcovka
svršek
štěrk
upevňovač
vagón
vlak
výhybka
výluka
výpravčí
zarážedlo
závorý
zhlaví

GJW Praha spol. s r.o.

Mezitratová 137/46
198 21 Praha 9 - Hloubětín
N 50°06'02" E 14°31'06"
www.gjw-praha.cz

GJW Praha