



GJW Praha

GéJéWák

Koleje jsou budoucnost

www.gjw-praha.cz

Co se událo?

Je to téměř 2,5 roku

Od vydání prvního a zároveň na nějakou dobu posledního čísla našeho firemního časopisu uplynula již poměrně dlouhá doba. Ukončili jsme několik významných staveb a započali nové, prošli jsme kritickým obdobím celosvětové pandemie a lockdownem a změna nastala taktéž ve struktuře a vedení společnosti. Pojďme si společně v tomto vydání nejvýznamnější události připomenout.

Od 1. dubna 2020 došlo v naší společnosti k výměně na postu jednatele ve funkci generálního ředitele. Dlouholetý jednatel a generální ředitel Ing. Milan Koudelka odešel ze svého křesla do důchodu a na jeho místo byl jmenován, tehdy finanční ředitel, Ing. Petr Jakubec. Zároveň na místo finančního ředitele nově nastoupil Ing. Petr Hejduk.

Pevné zdraví přejí GÉJÉWáci

Pan Ing. Koudelka strávil ve firmě GJW Praha jako jednatel ve funkci generálního ředitele úctyhodných dvacet let (od roku 2001). Děkujeme jménem celé společnosti, kolegů, kolegyně a přátel za vše, co jste nejen pro firmu, ale pro každého jednoho z nás udělal. Nebylo toho málo. Do dalších let přeje hlavně zdraví a dlouhá léta, neboť to je asi to nejdůležitější. Důchodem vše nekončí, je čas začít si užívat a naplno vychutnávat život!



Modernizace pardubického železničního uzlu

Před rokem, v září 2020, jsme zahájili práce na jedné z nejvýznamnějších stavebních akcí na železnici v ČR, v Pardubicích, které jsou nejvýznamnějším železničním uzlem východních Čech. Připomeňme si, že v železniční stanici Pardubice hlavní nádraží zastavuje mnoho mezinárodních vlaků EuroCity či Railjet pokračujících do měst jako Berlín, Hamburk, Vídeň, Varšava, Bratislava, Žilina, Budapešť, dále expresy a vnitrostátní vlaky InterCity. Zastavují tu vlaky českých drah i vlaky soukromých dopravců.

Uvědomujeme si, jakou jsme dostali důvěru v rámci zakázky na realizaci této významné stavby. Vzhledem k rozsahu vzniklo silné sdružení firem, jehož jsme členy.

Pokračování na str. 4



Zvýhodněné ceny nových vozů ŠKODA pro naše zaměstnance

V rámci společnosti skupiny EUROVIA CS mohou naši zaměstnanci využít výhod zaměstnaneckého programu ŠKODA AUTO a nabídku zvýhodněných cen nových vozů ŠKODA. Tento benefit je možné uplatnit po 6 měsících u zaměstnavatele. Jedná se o tyto vozy a jejich zvýhodnění:

- ŠKODA ENYAQ iV - sleva 3 %
- ŠKODA FABIA COMBI - sleva 12,5 %
- Nová ŠKODA FABIA - sleva 12 %
- ŠKODA SCALA - sleva 13,5 %
- ŠKODA KAMIQ - sleva 12,5 %
- ŠKODA OCTAVIA - sleva 15,5 % (kromě Active a iV)
- ŠKODA KAROQ - sleva 15,5 %
- ŠKODA KODIAQ - sleva 16,5 %
- ŠKODA SUPERB - sleva 16,5 %

Víte že... GJW Praha používá v současné době tuto mechanizaci

- 14 traťových strojů – 5 podbíječek, 3 kolejové pluhy, 2 pokladače kolejových polí, jeřáb, čistička šterkového lože, Donelli a MUV s hydraulickou rukou Palfinger
- 24 dvoucestných rypadel
- 8 lokomotiv
- 13 nákladních automobilů včetně pojízdných dílen
- 91 osobních automobilů + 58 dodávek

Nejtěžší stroje

- Automatická strojní podbíječka ASPv 09-16/4S s hmotností 124 960 kg
- Jeřáb KRC 800T s hmotností 120 000 kg
- Za rok 2020 jsme podbili 57 kusů výhybek



Úvodní slovo generálního ředitele Ing. Petra Jakubce

Vážení vlastníci, obchodní partneři, zaměstnanci, kamarádi,

na začátku roku 2020 došlo k výměně na pozici generálního ředitele a jednatele společnosti a do důchodu odešel dlouholetý generální ředitel pan Ing. Milan Koudelka. Po dlouhých přípravách jsem byl zvolen jeho nástupcem. Tato změna byla vlastně věcí evoluční, nikoliv revoluční.

Hned z jara 2020 nás všechny přepadla první doba covidová, která přinesla spoustu nových problémů. Snažili jsme se v teamu nejvyššího managementu řešit nově vzniklé problémy operativně, za plnění hygienických podmínek, závazání při dodržování všech harmonogramů našich kontraktů, protože investor trval i při vyhlášeném nouzovém stavu na všech smluvních termínech.

Při letním uvolnění jsme se plně soustředili na stavební činnost a sledovali, jak se země opět otevírá a začíná plně dýchat. Bohužel na podzim se situace opět vyostřila, přibyla omezení a restrikce.

Musím zde všem zaměstnancům moc poděkovat, protože i přes tuto velice nepříznivou situaci jsme v roce 2020 a 2021 ani jednou neohrozili chod společnosti a dodrželi všechny naše smluvní termíny

a zakontakované podmínky. Celkově situace na trhu byla velice turbulentní, ale z důvodu většího množství práce v našem oboru se podařilo společnosti GJW Praha uspět v několika zásadních zakázkách a následně vygenerovat vlastní prací vynikající čísla.

Tradičně jsme působili na investičních koridorových projektech. Jednou z největších koridorových akcí roku 2020 byl projekt „Optimalizace TÚ Lysá - Čelákovice“, „Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“ a „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“.

Jako další druh projektů jsou pro nás již tradičně údržbové projekty pro oblastní ředitelství Správy železnic.

Zde bych rád jmenoval projekt „Oprava trati v úseku Kralupy - Podlešín - Středokluky“, „Oprava trati v úseku Rakovník - Domoušice + Chrástany - Svojetín“ a v neposlední řadě dlouhodobá rámcová smlouva na údržbové práce pro Oblastní ředitelství Praha ST Praha východ.

Po delší době společnost získala zakázku i mimo státního správce železnice SŽ s. o. a uspěla ve výběrovém řízení na projektu „Propojení mezi PJ Praha Jih a PJ Praha Vršovice - realizace“, kde úspěšně realizovala zakázku v objemu

bezmála 100 miliónů korun. Celkově tak společnost vykázala v roce 2020 obrát bezmála 1,6 mld. a zisk po zdanění ve výši 99 mil. Kč. V tento nezvyklý rok naše výsledky hodnotím jako veliký úspěch nás všech.

Nemalý úspěch je také pocta, které se nám dostalo udělením ocenění od SŽ s. o. „Železniční liniová stavba roku“ za společný projekt (Eurovia CS, Subterra, OHL ŽS) „Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice“. Informace najdete na odkazu <https://www.spravazeleznic.cz/zeleznicni-stavba-roku/liniove-stavby>

Celkově mohu s hrdostí říci, že rok 2020 byl pro nás přelomový. Naučili jsme se pracovat elektronicky, naučili jsme se více komunikovat pomocí elektronických médií, naučili jsme se žít s omezením a postavili jsme mnoho krásných staveb. Jako největší úspěch nás všech ale vidím to, že jsme v roce 2020 zůstali zdraví, a pokud se do nás covid zakousl, tak jen velice krátce a celkově je společnost GJW Praha zdravá, jak po covidové, tak i ekonomické stránce.

Také rok 2021 se vyvíjí velice příznivě. Společnost má dostatek práce, v zásobníku má zakázky na celou sezónu a můžeme se plně věnovat činností při realizaci projektů. Pokračujeme na Smíchově a na akci Lysá nad Labem, rozjela se akce v Přerově a na podzim začíná první koridor pro závod Hradec Králové, a to akce Brandýs - Ústí nad Orlicí.

Věřím, že společně posuneme společnost GJW Praha zase o kousek dál, společně ekonomicky zhodnotíme investice a budeme silný, zdravý a odpovědný zaměstnavatel.

Těším se na společnou spolupráci.

Petr Jakubec

Naše stavby v roce 2020 a 2021

Vybrali jsme pro Vás významné stavby - údržby a větší investice, na kterých jsme se podíleli v roce 2020.

Chrástany - Domoušice

Obnova dvou traťových úseků (Hořesedly - Svojetín a Mutějovice - Domoušice, dohromady cca 6,8 km trati), dále staniční koleje v žel. st. Svojetín a žel. st. Mutějovice. Současně také 2 a 2 nástupiště v obou stanicích a 2 železniční přejezdy.

Zahájení: 4/2021
Dokončení: 5/2021
Cena za dílo bez DPH: 84 899 643 Kč



Stará Paka - Nová Paka

V celém úseku bylo čištěno kolejové lože, výměna pražců obnovovacím vlakem UM 3, výměna kolejnic, oprava přejezdů, výstavba gabionových zdí.

Svařování kolejnic Prsmou. Pro stavbu byl použit německý obnovovací vlak UM 3.

Zahájení: 4/2021
Dokončení: 10/2021
Cena za dílo bez DPH: 16 959 974 Kč



Závod Praha

Údržby rok 2020 (realizováno celé)

- Výměna pražců a kolejnic v úseku Bor - Tachov
- Oprava trati v úseku Kralupy - Podlešín - Středokluky
- Oprava trati v úseku Olbramovice - Kosova Hora
- Oprava výhybek v dopravně Bošice a oprava trati v úseku Bošice - Kouřim
- Oprava traťového úseku Čelákovice - Neratovice

Údržby rok 2021

- Oprava trati v úseku Rakovník - Domoušice + Chrást - Svojetín

Investice (realizovány pouze dílčí stavební objekty nebo stavební postupy)

- Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)
- Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)
- Optimalizace TÚ Mstětice (mimo) - Praha - Vysočany (včetně)
- Modernizace železničního uzlu Pardubice
- Dostavba zřizovací stanice Žilina - Teplička
- Rekonstrukce úseku Kralupy - Lubyň

Závod Hradec Králové

Rok 2020

- Propojení mezi PJ Praha a PJ Praha Vršovice
- Oprava kolejí a výhybek v žst. Hradec Králové
- Oprava výhybek v žst. Nymburk seř. n.
- Vybudování zastávky Příbram sídliště
- Oprava výhybek v dopravně Bošice
- Oprava staničních kolejí v žst. Všetaty
- Oprava kolejí a výhybek v uzlu Plzeň a na trati Plzeň - Blatno
- Oprava výhybek žst. Malešův

Rok 2021

- Oprava tů Kralupy - Velvary
- Oprava tů Poličany - Malešův - Červené Janovice
- Oprava tů Nová Paka - Stará Paka
- Oprava výhybek v žst. Dřísy
- Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC

Pozemní stavby 2020 a 2021

- Výpravní budova Doudleby
- Výpravní budova Lysá nad Labem
- Osobní nádraží Holice
- Velim osobní nádraží
- Trutnov střed ON - oprava
- Kropáčova Vrutice ON - oprava



Políčany - Malešův - Červené Janovice

Na úseku Červené Janovice - Malešův byly místo ocelových pražců vloženy nové pražce B 91. Byla provedena oprava nástupiště Krasňovice, Týniště, Bykán. Svaření do bezстыkové koleje. Oprava přejezdů. Vloženy pražcové kotvy.

V úseku Poličana - Malešův byly ocelové pražce vyměněny za pražce betonové SB5, oprava nástupiště v žel. zastávce Poličany, svaření kolejnic do bezстыkové koleje, oprava přejezdů.

V celém úseku byly vyměněny kolejnice za nové.

Zahájení: 4/2021
Dokončení: 10/2021
Cena za dílo bez DPH:
46 988 272 Kč

Praha - Smíchov - Černošice Optimalizace trati



GJW Praha nyní realizuje dvě ostrovní nástupiště v žst. Praha - Radotín, lichou skupinu kolejí v žst. Praha - Radotín, traťové úseky mezi Smíchovem a Velkou Chuchlí a mezi Velkou Chuchlí a Radotínem.

Investor:
Správa železnic, Stavební správa západ
GJW Praha je člen sdružení spolu s Eurovia, Strabag a Elektrizace železnic

Zahájení: 2020
Dokončení: 2022
Cena za dílo bez DPH (letošní objem): 121 631 631 Kč

Ing. Petr Hejduk, dlouholetý pracovník GJW Praha. Ještě při studiích na Fakultě financí a účetnictví Vysoké školy ekonomické (VŠE) nastoupil do GJW Praha a věnoval se především rozvoji informačního systému, elektronizaci oběhu firemních dokladů a digitalizaci účetnictví. V roce 2013 se stal vedoucím finančního odboru, a od 1. 4. 2020 je finančním ředitelem společnosti.



Slovo finančního ředitele Ing. Petra Hejduka

U GJW Praha jsem pracoval na částečný úvazek už při studiu. Mou vedlejší specializací na VŠE byly informační technologie, přesněji obor Management v informační společnosti na Fakultě informatiky a statistiky. A právě propojení oborů financí a IT mi pomohlo jak v získání zaměstnání, tak k pozdějšímu postupu ve firmě.

Po nástupu jsem začal jako konzultant informačního systému, po roce jsem přešel do finanční účtárny a mohl se tak naplno věnovat jak financím a účetnictví, tak zároveň rozvoji informačního systému, který byl tehdy v GJW Praha ještě v plenkách. Finanční oddělení společnosti bylo velmi malé a práce velmi rozmanitá, což mi umožnilo získávání zkušeností z mnoha oborů. Na práci v GJW Praha mě zaujalo přátelské prostředí, jsou tu bezvadní lidé.

Věřím, že moje působení na pozici finančního ředitele bude stejně úspěšné jako má dosavadní práce ve společnosti, a že i budoucí finanční výsledky společnosti přinesou spokojenost jak našim vlastníkům, tak všem mým kolegům GJWákům.

Ing. Petr Hejduk

Modernizace pardubického železničního uzlu

Pokračování ze str. 1

Jak už jsme naznačili na úvodní straně, železniční stanici Pardubice prochází společná trasa prvního a třetího tranzitního koridoru, která je zároveň zařazena do hlavní transevropské sítě TEN-T.

Ve stanici dochází k propojení několika tratí, díky tomu se řadí mezi významné železniční uzly. Provoz na trati Olomouc - Praha byl zahájen v roce 1845, do tohoto období spadá i vznik železniční stanice v Pardubicích. Po 2. světové válce bylo nádraží přemístěno do nynější polohy. Postupem času se nádraží stávalo stále důležitějším železničním uzlem a bylo také průběžně modernizováno. Trať byla elektrifikována, nástupiště byla propojena pomocí podchodů s novou výpravní budovou a kolejiště se postupně rozrůstalo.

Jaký je ale současný stav tohoto železničního uzlu?

Nádraží v Pardubicích právě podléhá velmi významné modernizaci. Rekonstrukce probíhá převážně na stávajícím půdorysu uzlu, a je tak realizována na pozemcích dráhy. Přestože se jedná o modernizaci zásadního rozsahu, je i přes nezbytné výluky, provoz alespoň v omezené míře zachován.

Do této doby tvořilo nádraží Pardubice úzké hrdlo na vytižené koridorové trati, protože navazující traťové úseky již modernizací prošly. Kvůli umístění křižovatkových výhybek do hlavních kolejí a kvůli špat-

nému technickému stavu ostatních výhybek musely vlaky snižovat rychlost na 100 km/h. Přestal taktéž postačovat počet nástupišť pro odbavení všech osobních vlaků, které ve stanici zastavují. Nedostačující byl též bezbariérový přístup a staré zabezpečovací zařízení. Taktéž železniční stanice představovala liniovou bariéru uprostřed města, kterou nemohli obyvatelé bezpečně překonat. Současně blízká obytná zástavba v okolí tratě nebyla chráněna před hlukem z projíždějících vlaků.

Řešením všech nedostatků je kompletní modernizace tohoto významného železničního uzlu, a to ve všech oblastech železniční infrastruktury. Výstavba probíhá v období let 2020-2023.

Stanice tak mimo jiné získá moderní nástupiště a přibude jedno nové. Všechna nástupiště budou ve výšce 550 mm nad kolejemi v úrovni podlah moderních železničních vozů. Stanice získá nové osvětlení, rozhlas, orientační systém a zvukové majáčky pro nevidomé. Modernizovaný bude též evropský zabezpečovací systém. Díky úpravám budou moci vlaky stanici projíždět až 160 km/h. Současně díky pružnému upevnění kolejnic k pražcům a výstavbě protihlukových stěn bude jízda vlaků tišší.

Zdroj: Správa Železnic



Jaké práce provádí GJW Praha na této modernizaci

Počáteční fáze, práce na modernizaci železničního uzlu v Pardubicích byly zahájeny v 9. měsíci roku 2020.

- **Jako první se řešil stavební postup č. 0**, který zahrnoval přeložky (bypass) kolejiště depa, trhání starých nevyužívaných kusých kolejí, jejich přepravu na skládku a následné demontování. Dále byla řešena příprava přístupových komunikací k dalším stavebním postupům.
- **První fáze - stavební postup č. 1** zahrnoval trhání hlavních staničních kolejí č. 1 a č. 2 a odstranění nástupištních hran na nástupišti č. 3. Po dokončení všech stavebních prací cizích zhotovitelů se koleje a nástupištní hrany montovaly zpětně. Práce na tomto stavebním postupu pokračovaly až po zimní přestávce na konci ledna roku 2021. Tentokrát se dočasně trhaly koleje č. 4, 6 a 8. Dále se dočasně demontovaly nástupištní hrany č. 2 a 3. Po provedení izolací podchodů, zařízení trativodů a kanalizací byly zpětně koleje i nástupištní hrany osazeny do původní polohy.
- **Druhá fáze - stavební postup č. 2** byl zahájen koncem května 2021. Vytrhali jsme staniční koleje 8, 8A, 10 a 12 a pak i odstavné kolejiště a kolej České pošty. V době trhání kolejí probíhala současně demontáž nástupišť č. 2. Po vytržení kolejí se odtěžilo šterkové lože.
- **Budoucí práce** V nejbližší době nás čeká položení staničních kolejí č. 12 a odstavného kolejiště již z nového materiálu.



Komplikace

Prozatím jsme nemuseli čelit zásadním problémům, což samozřejmě neznamená, že se všechno obešlo bez komplikací.

Mezi ty nejvýraznější patří například stavba silničního nadjezdu v Pardubicích na silniční komunikaci č. 37 z Hradce Králové směrem na Chrudim, která způsobila mnoho objížděk a proto i značné zdržení pro nákladní auta v čase těžení štěrku kolejového lože. Na této stavbě se podílí značné množství firem a proto docházelo k častým kolizím pracovní techniky. Výrazný je nedostatek ploch a úložišť pro navážku a skladování materiálu.

Za zmínku určitě stojí i pravidelný pyroprůzkum v místech realizace prací z důvodu možného výskytu starých nevybuchlých náloží.

Zaskočila nás změna projektu nástupiště č. 2, při kterém byla nahrazena původní konstrukce typu Tischer a konzolových desek na skladbu z „L“ profilů včetně nové konstrukce zastřešení. Původní projekt plánoval zachovat stávající stav. Tato změna má důsledky hlavně časové, lhůta na provedení stavebních prací se neprodloužila v rámci již odsouhlasených délek trvání výluk.

Jsme odhodlaní nasadit všechny síly, abychom dodrželi všechny naše smluvní termíny.

Peter Ďuraš

Shrnutí

Celkové investiční náklady akce činí 6 365 944 040 Kč bez DPH.

Mechanizace, kterou jsme na stavbě využili

- KIROW - trháni a pokládka kolejových polí
- ASP/ASPV - úprava GPK
- SSP 110 SW - úprava profilu kolejového lože
- MHS/LIEBHERR - dvoucestný bagr
- TATRA AD30 - jeřáb - vykládka/nakládka kolejových polí na vagóny
- NA - nákladní auto - převoz materiálu
- HDV - hnací drážní vozidlo - posun po stanici
- Svařovací technika
- Drobná mechanizace GJW Praha spol. s r.o.

Firmy, se kterými spolupracujeme v rámci stavby

Sdružení firem

EUROVIA CS a. s.
GJW Praha spol. s r. o.
Chládek a Tintěra, Pardubice a. s.
EŽ Praha

Hlavní Subdodavatelé

AŽD Praha
Starmon s. r. o.
SITEL, spol. s r. o.
HELP s. r. o.
Gefos a. s.
REMEX a. s.
Trunec s. r. o.
Telmont s. r. o.

Téměř rekordní oprava trati v úseku Nová Paka - Stará Paka

Na trati Nová Paka - Stará Paka jsme prováděli opravy na zhruba kilometrovém úseku. Času nebylo mnoho, hodně práce jsme museli stihnout během výluky, která trvala pouhé dva týdny. Jednotlivé stavební práce na sebe plynule navazovaly, aniž by došlo k nějakému kritickému souběhu. Díky dostatečné přípravě výroby byly práce efektivní a povedlo se nám předat dílo v dohodnutém termínu.

Začali jsme pročišťováním příkopů dvoucestným rypadlem. V oblouku, který se nachází v km 72,9, jsme nasadili mobilní krácející rypadlo Menzi Muck, abychom strhli a zarovnali svah pro následnou kokosovou georochoz na ochranu zemního svahu. Současně se k probíhající stavbě připojila společnost 1Saz Plzeň, která prováděla výkop kabelů.

Další fází byly zemní práce, během nichž se připravovala trať na obnovovací vlak. Musela se povolovat upevňovací díla podle schématu, které nám němečtí kolegové dodali. Zásadní bylo sestýkovat kolejnice a uložit je na hlavy pražců. Toto vše jsme museli stihnout během sedmi dnů i se zemními pracemi. Mezi tím se na km 73,130 – 73,230 pracovalo na gabionové zídce. I tam se muselo spěchat, aby se práce stihly do průjezdu speciálního vlaku.

Dále byly naplánovány práce speciálního obnovovacího vlaku MATISA P 95 UMD (UM 3 EDELWEISS) od německé společnosti Leonhard Weiss. Před jeho příjezdem bylo nutné přes víkend demontovat dva přejezdy a naložit 10 vozů na přepravu pražců SLPS. Timing byl naplánovaný téměř na minuty. Obnovovací vlak zvládl vyměnit pražce a kolejnice za pouhých devět hodin.

Za UM 3 šli naši zaměstnanci krok za krokem s robem zatáčecíčkou a utahovali upevňovací. Zároveň parta paličů pálila staré kolejnice. V momentě, kdy část upevňovadel byla utažená, najely na stavbu dvoucestné bagry a uklízely rozřezané kolejnice. Vše se muselo během jednoho dne připravit na strojní čističku.

Následující den úsek vyčistila strojní čistička RM 79.



Další práce převzaly do svých žlutých „rukou“ naše strojní podbíječky ASP Matisa 241 B a SSP 110 SW. Přes neočekávané komplikace jsme práci dokončili jen s malým zpožděním. Za podbíječkami netrpělivě vyčkávala Lokomotiva s Faccs vozy, aby zasypaly kolej. Hned poté upravil štěrkové lože do profilu stroj SSP. Toto vše jsme stihli za tři dny. Mezi tím jsme na jiných částech opraveného úseku montovali pražcové kotvy v obloucích.

V téměř konečné fázi nastoupili svářeči se svařovnou DAF 440 TWT, která udělala montážní odtavovací stykové svary. Následující den svářeči svařili koleje do bezstykové koleje.

Poté jsme se soustředili na přejezdovou konstrukci, z vnitřní části tvořenou pryžovými pa-

nely a z vnější části asfaltovou konstrukcí.

Při finálních dokončovacích pracích se usazovaly zajišťovací značky.

Na opravě trati se podílely společnosti

GJW Praha spol. s r. o.
ve spolupráci s 1Saz Plzeň a Leonhard Weiss.

Na této stavbě byly užity stroje

- čistička štěrku RM 79
- ASP Matisa 241 B
- SSP 110 SW
- obnovovací vlak UM 3
- dvoucestný bagr
- Menzi Muck

Tomáš Ressler

Chuťovka pro techniky

Obnovovací vlak MATISA P 95 UMD (UM 3 EDELWEISS)

Obnovovací vlak je speciální stroj určený ke kontinuální výměně pražců a kolejnicových pásů. Skládá se ze čtyř částí: WMM, WF, WM, WES. WM a WES jsou vybaveny technologickou kolejnicovou drážkou, která je při práci napojena na stejnou drážku na speciálních vozech pro přepravu pražců. Po této drážce se pohybuje portálový jeřáb, který naváží nové, pro pokládku určené pražce z vozů na stroj a odváží vyjmuté staré pražce zpět na vozy.



Nakládka a přeprava pražců

Nakládku pražců lze provést dvěma způsoby

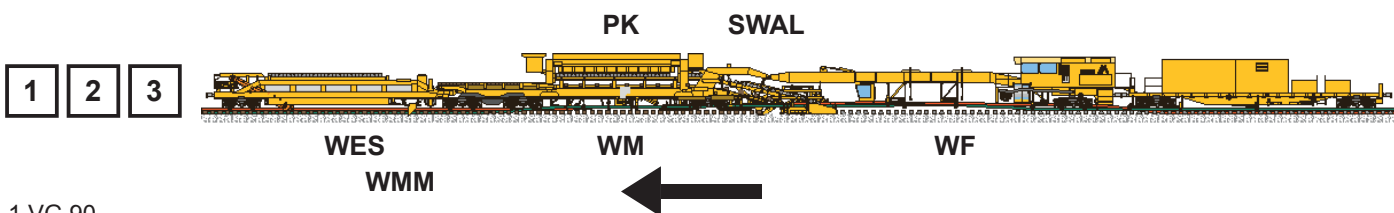
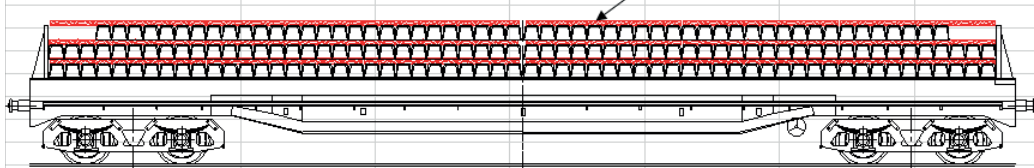
- Přímo ve výrobním závodu ŽPSV
- Ve stanici určené poblíž stavby nebo přímo v místě stavby

Naložení pražců na vozy musí proběhnout s co největší přesností. Pokud je vyosení naložených pražců větší než 50 mm, nelze přes vozy projíždět s portálovým manipulátorem. Na jeden vůz lze naložit 168 ks pražců ve třech řadách (1 vůz = cca na 100 metrů pokládky). Vozy na přepravu pražců se označují jako SLPS vozy (463, 462, 464).

Příklad naložení:

Slps 464 ve třech vrstvách B 70 = 180 pražců

Rozměry dřevěných hranolů
10 x 10 x 3 000 cm



1 VG 90

2 Vůz na přepravu jeřábu

3 X vůz na pražce Slps 462/463/464 + startovací vůz

Sehraná posádka je důležitá

Při nakládce pražců je třeba zapojení 4 - 5 lidí, kteří ovládají dvoucestné rypadlo a přídatné zařízení - překladač Windhoff. Je také potřeba zajistit lokomotivu s vlakvedoucím k obsluze vozů nejen na nakládku, ale i na vykládku pražců.

Při samotné práci stroje jsou zapotřebí:

- 2 osoby na sbírání pryžových podložek, gum
- 2 osoby na vozy pro staré pražce
- 8 osob na utahování upevňovadel, řezání/pálení starých kolejnic

Vysvětlivky

- PK 2 x portálový jeřáb pro 30 pražců
- WES pohonný a přepravní vůz pro demontáž malých želez, magnetický pás na jejich sběr
- WM dopravní pásy na staré a nové pražce, sběr starých pražců
- SWAL agregát na sběr a kladení pražců
- WF zakládání nových pražců a roztahování kolejnic

stanoviště 1

- WMM dílenský a tankovací vůz, sklad ND

Zeptali jsme se



Ivo Jahoda

Pozice specialista pro drážní legislativu kontrolní činnost U GJW již 20 let (od roku 2001) Absolvent SPŠ oboru Elektrická trakce a kolejová vozidla v drážní dopravě

O jakém povolání jste snil jako malý kluk?

Zvěrolékař, učitel a od 12 let jsem už pak chtěl být jen strojvedoucí. A to se mi splnilo.

Jakou školu jste vystudoval?

Studovat jsem nejdříve nesměl, takže jsem šel do učení a jsem vyučený mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů. Později se mi podařilo dostat na průmyslovku, obor Elektrická trakce a kolejová vozidla v drážní dopravě.

Jaká byla Vaše první práce?

Od roku 1980 jsem pracoval v lokomotivním depu Česká Třebová, jako pomocník strojvedoucího. Později jsem se dostal na samotnou pozici strojvedoucího.

Jak jste se dostal ke GJW?

V roce 1996 nastalo masivní propouštění pro nadbytečnost a dotklo se to bohužel i mě. Takže jsem odešel do civilního sektoru a snažil se žít jako podnikatel. Jestli něco neumím, tak je to obchod (smích). A já blbec jsem se šel tím obchodem žít. Po nezdarech podnikání jsem nastoupil jako vlakvedoucí u Elektrizací železnic. Pracoval jsem na trati na stavbě České Budějovice a Horní Dvořiště, kde hlavním zhotovitelem stavby bylo GJW. No a tam jsme se právě dohodli na tom, že změním „dres“ a od 1. 5. 2001 přestoupím ke GJW.

Jaká byla Vaše kariérní cesta v rámci GJW?

Začínal jsem jako vlakvedoucí a v zimní stavební výluce mi tehdejší nadřízený přidělil, díky mým znalostem, také práce na PC, abych do tehdejšího interního systému zadával data. Po cca třech letech mi firma nabídla místo mistra střediska železniční dopravy. A v rámci této pozice jsem si požádal na drážním úřadě o rozšíření odborné kvalifikace na získání osvědčení o odborné způsobilosti na motorové lokomotivy a speciální hnací vozidla. Koncem roku 2005 firma rozšiřovala svou působnost vstupem na Slovenský trh, s čímž souviselo zajistit licenci provozování drážní dopravy na Slovensku (dnes je již Evropská). V souvislosti s odchodem tehdejšího náměstka (VTR - výrobní a technický ředitel) se dá říct, že co se týče provozování drážní dopravy, to na mě nějakým způsobem spadlo, respektive ta organizační a legislativní část.

Jsou situace, na které nejste hrdý?

Doprava je činnost, která za sebou nezanechává stopy, vidět je, když se stane nějaká chyba nebo nehoda. A to mě vždy mrzí. Ne, že by se to stávalo často, ale k mimořádným událostem dochází. A ty, které se stanou z lidské chyby, si vždy беру osobně. Většinou nejsou zaviněné naší vlastní chybou... Nejsme firma, která to neumí, nebo dělá zmetky, to určitě ne, ale občas se zkrátka něco stane, například vykolejení z vyložené koleje, která ovšem není v dobrém technickém stavu a my ji tam jedeme opravovat. No a tam je riziko, že se občas něco takového přihodí.

Ale chtěl bych říct, že v železniční dopravě naši lidé pracují opravdu dost zodpovědně. A pokud jsem se na tom tím svým vzděláváním alespoň trochu podílel, tak jsem na to hrdý. Ale vždy je to samozřejmě zásluha těch samotných jednotlivých lidí...

Baví Vás Vaše práce? Dokonce zabývat se i legislativou?

Dosáhl jsem svého snu, že jsem dělal strojvedoucího. Ano, dnes mě obrovsky baví i ta legislativa. Otec byl právník, a tak k právním a legislativním vztahům

jsem měl vždy blízko. Buď se u nás žvanilo o politice, nebo si lidé chodili za tátou pro právní rady a já vždy poslouchal, velmi mě to zajímalo a bavilo. Takže ve výsledku ta legislativa spojuje právě tyto právní věci s drážním provozem.



Lucie Vodrážková

Pozice asistentka stavbyvedoucího Absolventka VOŠ a SPŠ oboru Železniční stavby

Jakou školu jste studovala?

Po střední škole jsem nastoupila na ČVUT. Po dvou a půl letech jsem studium neúspěšně ukončila a přemýšlela, co dál. Při odchodu ze střední nás totiž učitelé uklidňovali, že pokud nám to na vysoké nevyjde, můžeme vždy přijít na nějakou VOŠ. Tak jsem se ještě ten týden jela zeptat na VOŠ v Děčíně a v pondělí jsem nastoupila. Vystudovala jsem tedy Vyšší odbornou a střední průmyslovou školu strojní, stavební a dopravní v Děčíně, obor železniční stavby.

Proč jste si vybrala právě tento obor?

Na výběr bylo studium pouze dvou oborů: železniční stavby a ochrana památek. Tím pádem bylo jasné, že se budu věnovat železničním stavbám.

Kolik Vás bylo v ročníku?

A jaké bylo zastoupení holek a kluků?

Celkem nás bylo 10 studentů, byli jsme poměrně silný ročník. Z toho bylo překvapivě šest holek a pouze čtyři kluci.

Co jste chtěla dělat, když jste byla v dětských letech? Jaké bylo Vaše vysněné povolání? Železnice určitě ne (smích), asi

jsem neměla žádné vysněné povolání.

Co Vám škola dala? Využila jste něco ze školy v praxi?

Právě na této škole v Děčíně je velká výhoda toho, že máme v rámci studia možnosti praxe. Ty mi daly hodně a dokázala jsem veškerou teorii daleko více s něčím konkrétním spojit. Určitě mi škola dala spoustu informací, ale je to jen základ, na kterém teď můžu stavět. Učit se musím stále.

Je GJW Vaše první práce?

Ano, pokud nepočítám nějaké brigády při studiu.

Máte nějaké kariérní cíle?

Stále se v práci zlepšovat. Chtěla bych se vypracovat až na pozici stavbyvedoucího na drobné údržbě. Ale bůh ví, jak to vše bude a kde skončím. Vím ale, že bych určitě nechtěla být jen v kanceláři, ale také chodit na stavby.

Dovedete si jako žena pozici stavbyvedoucího představit?

Zatím asi ano, ale až budou děti, tak uvidíme, jak moc to bude reálné. I když zase na drobné údržbě je pravidelná pracovní doba, a tak věřím, že by se to dalo vše zvládnout. Byla bych moc ráda.

Jak byste se postavila k tomu vést tým chlapů na stavbě?

Asi bych se k tomu musela postavit čelem, co by mi zbylo. Mám z toho trochu obavy, ale musela bych.

Jak jste se dostala ke GJW a co Vás nejvíce přesvědčilo pracovat právě u GJW?

Byla jsem tu díky škole asi 14 dní na praxi. Moc jiných možností nebylo v oblasti železničních staveb. Líbilo se mi tu a myslela jsem si, že by mě to mohlo bavit.

Splnila realita Vaše očekávání?

Zatím mě to baví a naplňuje. Takže ano.

Co by se tady dalo, z Vašeho pohledu jako mladého člověka, změnit nebo zlepšit?

Zatím jsem tu krátce a myslím si, že mám štěstí, že mám fajn kolegy, hezky se o mě starají a mám možnost se dostat i ven na stavby. Je to super. Nic mě nenapadá, já jsem spokojená.

Gratulujeme

Gratulujeme našemu dlouholetému zaměstnanci Romanu Linhartovi, mistrovi provozního útvaru 411, který dosáhl zvláště úctyhodného výročí zaměstnání 25 let u společnosti.

Za 20 let u firmy děkujeme našim obětavým odborníkům:

Robertu Hovorkovi – stavební dělník specialista
Pavlu Roušovi – stavební dělník specialista
Petru Hejdukovi – finanční ředitel
Ivo Jahodovi – specialista pro drážní legislativu a kontrolní činnost
Radku Fikarovi – samostatný technik oddělení údržby vleček
Liboru Novákovi – náměstek obchodního ředitele
Václavu Kraumanovi – náměstek ředitele závodu Praha
Peteru Badovi – vedoucí oddělení přípravy výroby

Děkujeme za Vaši poctivě a tvrdě odvedenou práci, spolehlivost a loajalitu, díky nimž se můžeme prezentovat skvělými výsledky a každoročním růstem.

Vedení a spolupracovníci
GJW Praha

Děkujeme

Děkujeme všem, kteří se podílejí a podporujete naši firemní kulturu, zasíláte nám fotky, videa a příspěvky ze staveb.

Děkujeme zvláště všímavým kolegům
Peteru Šoltysovi
Janu Janečkovi
Peteru Vlasákovi
Jindřichu Dermíškovu
Otu Kouckému
Igoru Krajčovičovi

Osmisměrka slova všemi směry :)

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

BRZDA | CESTUJÍCÍ | ČEP | DEPO | DÍLNA | DOPRAVNA | HÁK | HRADLO | JEŘÁB | JÍZDA | KARDAN | KLÍN | KOLEJ | KOLO | KOUŘ | KOV | LAMPA | LOKOMOTIVA | LOM | MANOMETR | MAZUT | MĚRKA | MOST | MOTOR | NAFTA | NÁKLAD | NÁKLON | NÁMEZNÍK | NÁRAZNÍK | NÁSEP | NÁVĚSTIDLO | NIVELETA | OBLOUK | OBRUČ | OKO | OKOLEK | OLEJ | OSA | OTOČ | PÁR | PÁRA | PATKA | PERÓN | PÍSEČNÍK | PLOT | PODBÍJEČKA | POPEL | POSUNOVAČ | PRAŽEC | PŘEJEZD | PŘEKLADIŠTĚ | PŘÍKOP | RÁM | VAGÓN | REKONSTRUKCE | RELÉ | REZ | ROZCHOD | ŘÁD | ŘÍZENÍ | SAZE | SKLON | SPŘÁHLO | SRDCOVKA | STANICE | STEZKA | STOŽAR | SVÁR | ŠTĚRK | TOČNA | TRAŤ | TRATIVOD | TROLEJ | UHLÍ | UPEVŇOVADLO | VESTA | VIADUKT | VLAK | VLEČKA | VODA | VÝHYBKA | VÝHYBNA | VÝKOLEJKA | VÝLUKA | VÝPRAVČÍ | VÝTOPNA | ZÁHLAVÍ | ZARÁŽEDLO | ZARÁŽKA | ZÁŘEZ | ZÁVORY | ZHLAVÍ | ŽELEZO

Tajenka:

GJW Praha je firma zaměřená na modernizaci a stavbu železničních tratí a stanic

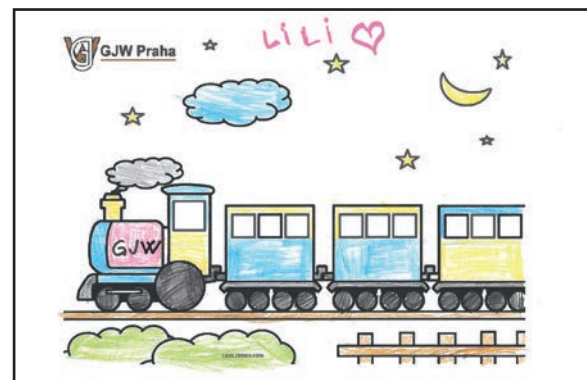
Soutěž pro naše děti, naši budoucnost :)

Vyhlašujeme soutěž pro děti našich zaměstnanců.

Milé děti, nakreslete obrázek o práci na železnici, o naší GJW Praha a pošlete jej k nám do redakce (elektronicky nebo osobně). Nejlepší obrázky zveřejníme v příštím čísle našeho časopisu.

Máme pro vás připravené různé ceny, například batůžek, baterku, psací potřeby a další dárky od společnosti GJW Praha, které se vám budou hodit.

Soutěž zahajujeme prvním obrázkem od Lilinky, dcery Veroniky Sandholcové.



Pracovní pozice

Máte šikovné kamarády, přátele, které baví železnice? Pozvěte je k nám.

Aktuálně nabízíme tyto pracovní pozice

Strojvedoucí
Vlakvedoucí
Stavbyvedoucí
Mistr provozního střediska
Stavební dělník specialista
Bagrista
Obsluha traťové podbiječky
Geodet
Svářeč
Řidič
Specialista pro drážní dopravu a kontrolní činnost



GJW Praha spol. s r.o.
Mezitřaťová 137/46
198 21 Praha 9 - Hloubětín
N 50°06'02" E 14°31'06"
www.gjw-praha.cz

RNDr. Karla Brixová
Personalista
☎ +420 721 490 919
☎ +420 281 090 809
✉ karla.brixova@gjw-praha.cz

g gjwpraha
g gjwpraha

