



GJW Praha

č.1/2026

GéJéWák

Koleje jsou budoucnost

www.gjw-praha.cz



Zahraniční stavba:

Bratislava Nové Město – Bratislava ÚNS

Malý krok pro GJW, velký krok pro slovenskou železnici. V uplynulém roce jsme se podíleli na jedné z nejvýznamnějších zahraničních staveb – komplexní rekonstrukci železniční tratě v úseku Bratislava Nové Město – Bratislava ÚNS.

více na str. 12



Nová posila v roce 2026

Strojový park GJW Praha se rozšíří o moderní čističku kolejového lože RM 80 UHR od společnosti Plasser & Theurer. Smlouva byla slavnostně podepsána za účasti vedení společností GJW Praha a LEONHARD WEISS.

více na str. 14

Nehodová služba kolejového jeřábu Kirow KRC 800T



Od loňského roku zajišťujeme nehodovou kolejovou službu pro Správu železnic. Jak probíhá zásah při mimořádných událostech a jakou roli v něm hraje náš kolejový jeřáb Kirow KRC 800T?

více na str. 7



více na str. 2

Benefit pro zaměstnance

Od února 2026
s příspěvkem zaměstnavatele -
měsíční doplatek zaměstnance JEN za 650 Kč



více na str. 2

Rozhovory s Lenkou Imramovskou a Serhii Yavorským

Vedoucí logistiky Lenka Imramovská působí v GJW Praha už od roku 1999 a patří mezi její nejzkušenější zaměstnance. Společně s ní jsme vyzpovídali také Serhii Yavorského, dlouholetého naváděče na podbíječce a čističce, který do Česka přišel z Ukrajiny. Dva příběhy, dvě profese, jedna železnice.

více na str. 5

Benefity pro zaměstnance

Multisport karta Benefit, se kterým se budete cítit lépe

Dlouhodobě podporujeme nejen odborný rozvoj našich zaměstnanců, ale také jejich zdravý a aktivní životní styl. Od března 2026 proto zavádíme příspěvek na MultiSport kartu.

Co benefit přináší

- nově od února 2026 s příspěvkem zaměstnavatele - měsíční doplatek zaměstnance JEN 650 Kč
- doprovodná karta 1 800 Kč – dospělí, 500 Kč – dítě
- benefit výrazně zlevňuje přístup ke sportovištím a pohybovým aktivitám

Cílem tohoto kroku je zpřístupnit zaměstnancům široké možnosti aktivního odpočinku a podpořit zdravý životní styl.



S kartou MultiSport můžete vyzkoušet širokou škálu aktivit na více než 2 300 místech po celé ČR.



Víte, že...

V uplynulém roce jsme:

- vyměnili cca 72 400 m kolejnic
- vyčistili 25 500 m šterkového lože
- položili 80 830 kusů pražců
- položili 47 výhybek
- obnovili celkem 48 500 m kolejí
- realizovali 32 staveb
- provedli 5 656 svarů
- čistý obrat společnosti dosáhl 2 160 mil. Kč
- prodali 21 468 pražcových kotev

Výstava betonových pražců

Železniční svršek v úseku Čelákovice – Mstětice, na stavbě realizované také naší společností, byl charakteristický různorodostí pražců.

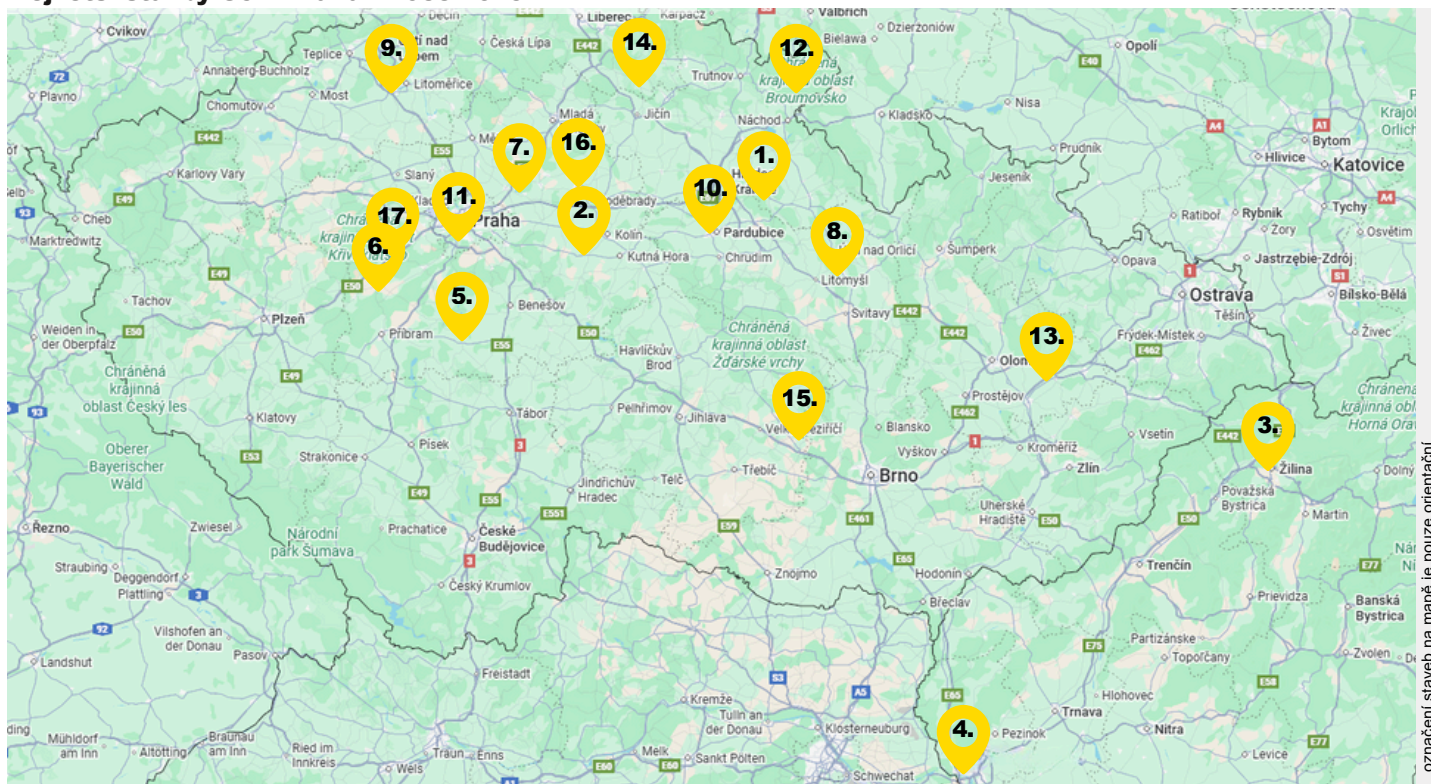
Bylo to dáno tím, že se zde ve značném rozsahu zachoval železniční svršek soustavy T s pražci DOSTA T8 z roku 1968, které byly v rámci opravných a údržbových prací různě měněny. A protože v Čelákovících a širším okolí se nalézaly také další typy zbytných pražců, nebylo daleko k myšlence tyto zachovat do budoucna v ucelené sbírce. Žádná myšlenka by ovšem nebyla nic platná, nebýt ochoty a pochopení kolegů, kteří ji realizovali – a kterým za to patří velké poděkování.

Vždyť například dvojice již dávno nepoužívaných pražců DOSTA a SU 1, pohozených vedle tratě a určených na skládku, doputovala až z Bratislavy. Díky souhlasu majitele tak na vlečce TOS Čelákovice vznikla unikátní výstava 17 železobetonových pražců vyráběných od roku 1955. Její součástí je i tabule, která veřejnost stručně informuje o vývoji betonových pražců s uvedenými základními parametry vystavených typů. V Čelákovících tak po naší firmě, kromě spousty vykonané práce na přilehlých tratích, zůstává i památka na méně známou část železniční historie.



Naše stavby v ČR a zahraničí

Největší stavby GJW Praha v roce 2025



1. Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část, 1.+3. etapa
2. Prostá rekonstrukce trati v úseku Bečváry – Mírošovice u Rataj nad Sázavou
3. ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina
4. Bratislava Nové Mesto - Bratislava ÚNS, KRŽŽ koľ. č. 1, 2
5. Oprava trati v úseku Sedlčany – Olbramovice
6. Oprava trati v úseku Liteň – Lochovice
7. Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)
8. Modernizace železničního uzlu Česká Třebová
9. Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice
10. Modernizace železničního uzlu Pardubice
11. Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov
12. Prostá rekonstrukce trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.
13. Lipník nad Bečvou – Drahotuše, BC
14. Oprava kolejí a výhybek v žst. Lomnice nad Popelkou
15. Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) – Křižanov (mimo)
16. Oprava kolejí a výhybek v žst. Nymburk seřaďovací nádraží
17. Beroun - oprava haly mechanizačního střediska

Děkujeme všem našim zaměstnancům, kteří se podíleli na realizaci staveb.

Den železnice v Nymburce

V sobotu 20. září 2025 jsme se zúčastnili Národního dne železnice v Nymburce, jedné z největších železničních akcí u nás. Návštěvníky zde čekaly desítky kusů historické i moderní železniční techniky Českých drah a jejich partnerů, a to v areálu rozděleném do tematických světů historie, změny a zábavy.

Na akci jsme se prezentovali nejen PR stánkem, ale především vystavenou technikou. Návštěvníci si mohli zblízka prohlédnout moderní lokomotivu EffiShunter 1000, podbíječku UNIMAT 08-2×8/3S, kolejový pluh SSP 110 SW a kolejový jeřáb Kirow KRC 800T. Velký zájem byl také o možnost nahlédnout do interiéru strojů a seznámit se s jejich využitím v praxi.



U našeho stánku jsme zájemcům představili činnost společnosti i nabídku pracovních příležitostí. Pro nejmenší návštěvníky byly připraveny zábavné smyslohrátky, které přispěly k příjemné atmosféře celé akce.

Modernizace trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice

V uplynulém roce jsme realizovali stavební zakázku Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část, 1.+3. etapa. Stavba zahrnovala celkovou modernizaci tratě.

Proběhla rekonstrukce železničního svršku, spodku, železničních přejezdů, nástupišť či výstavba komunikací. Nová nástupiště v zastávkách jsou po modernizaci bezbariérová. Uskutečnila se také modernizace části železniční stanice Borohrádek a stanice Solnice.

Cílem stavby bylo zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, zlepšení možnosti sestavy GVD regionální dopravy, zvýšení bezpečnosti a minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Nezbytnou součástí byla rovněž modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudých rozvodů a osvětlení.

Firma GJW Praha realizovala zřízení odstavných kolejí a výhybek v nově zřizované žst. Solnice nákladové nádraží, modernizaci v žst. Solnice osobní nádraží a část TÚ mezi oběma stanicemi.



Investor: Správa železnic s.o., Stavební správa východ
Zhotovitel: Sdružení firem Eurovia, CH&T Pardubice, GJW Praha (závod HK), AŽD

Specialista na svršek ve sdružení: Marek Tříška, DiS.

Hlavní stavbyvedoucí: Pavel Heinrich

Stavbyvedoucí: Tomáš Müller

Termín realizace: 03-12/2025

Objem GJW Praha bez DPH: 262 006 159,- Kč



Děkujeme všem kolegům, kteří se svým nasazením podíleli na úspěšné realizaci této stavby.

Rozhovor s Lenkou Imramovskou: O logistice, nové budově i rekonstrukci areálu

Jedním z nejdéle pracujících lidí ve firmě GJW Praha je vedoucí logistik Lenka Imramovská. Do hradecké SGJW nastoupila již v roce 1999. Jak na toto období vzpomíná, jaká je její práce dnes a co nového se chystá v areálu v Hradci Králové? O tom se rozovídala v rozhovoru.

Co jste vystudovala a dotýkalo se studium nějak železnice?

Vystudovala jsem hradeckou stavební průmyslovku, obor technické zařízení budov. Dělali jsme projekty na vodu, kanalizaci, plyn či vzduchotechniku. V rodině byli samí stavaři a studium dopravních staveb jsem tehdy vůbec neřešila a ani tento obor v blízkém okolí nebyl.

Co následovalo po škole? Kdy jste nastoupila do SGJW?

Po maturitě jsem se plynule přesunula na mateřskou dovolenou, která se mi protáhla až do roku 1999. V té době jsme se vrhli na zajištění střechy nad hlavou, trochu se hospodařilo a v neposlední řadě se tlačily do popředí interpersonální schopnosti.

Po přijetí dcery do školky, kde ji očekával starší bratr a nejstarší syn byl už školou povinný, jsem dostala nabídku od vedení SGJW. V té době byly u firmy pouze 2 ženy účetní Marie Repšová a mzdová účetní slečna Lucka Šimová. Já jsem nastupovala k panu Maixnerovi a pod jeho taktovkou pronikala do tajů železnice. Začínala jsem u skladového hospodářství, objednávek materiálů, OOPP, vedení externí technické dokumentace přes přípravu po podání nabídek.

SGJW, které bylo založeno v roce 1993, mělo stejnou pracovní činnost jako GJW, možná se v té době provádělo více údržby. Byla to společnost se sídlem v Hradci Králové, skladem svrškového materiálu v Borohrádku, kterému kraloval Jiří Fajt, a střediskem oprav strojů v HK v areálu za kolejemi a čítala kolem stovky zaměstnanců.

Jiří Fajt již odešel do důchodu, ale byli jste spolu ve firmě po celou dobu, je to tak? A je tu ještě někdo jiný takový?

Ano, máte pravdu, s Jirkou jsem v rámci skladů spolupracovala od mého nástupu až po jeho odchod do důchodu. Samozřejmě jsou tu další kolegové Pavel Heinrich, Vašek Horák, Martin Barvík nebo Martin Šolc, Ota Koucký, Jirka Kotlán, Marek Tříška a i kolegyně, které nastoupily v roce 2004 Lenka Jahodářová a Monika Muharemová.

Máte nějaké zajímavé vzpomínky na tu dobu, třeba na teambuilding?

My jsme v té době teambuilding neměli, ale pravidelně se každý rok v lednu jezdilo na školení na hory, zpočátku to bylo od pondělí do pátku, poté se to o pár dní zkrátilo. Kromě povinného školení jsme měli rovněž volný čas na lyže, běžky, bazén, procházky po horách. Večer se vytáhla kytara a zpěvníky a nová hudební skupina byla na světě.

Jak vypadá vaše práce dnes?

V současné době jsem na pozici vedoucí logistik. Od září loňského roku jsem v druhém areálu „na mostním“, kde jsem blíže ke skladům a mohu operativně řídit: „nemožné hned a základy na počkání“. Každý pracovní den má útvar logistiky ranní briefing, kde probereme a upřesníme činnosti, včetně avizovaného nakládání a skládání materiálů, kancelářských buněk, skladových kontejnerů a mechanizace od Honzy Mrázka, popř. i od zástupců jednotlivých staveb. Poté zajišťuji materiál pro oba závody, což obnáší komunikaci se stavbyvedoucími, přípravě a následně dodavateli. Vystavuji objednávky nejenom na materiál, ale i na jeho přepravu a vše co je potřeba.

Jak to probíhá prakticky? Kupříkladu nákup kolejnic.

V první řadě je vypsána soutěž, pokud máme o danou zakázku zájem osloví obchodní oddělení kolegyni Moniku Soukupovou s výpisem materiálů z rozpočtu, která zajišťuje veškeré nabídky do soutěží. V případě, že jsme byli úspěšní a naše nabídka vyhrála, přichází na řadu přípravě, kteří ve spolupráci s určeným stavbyvedoucím sestaví materiálovou tabulku. V té jsou jednotlivé položky materiálů rozepsány, včetně termínů dodání na stavbu. V této fázi si přebírám soutěžní nabídky já, porovnám je s požadovaným množstvím, termíny, místy dodání a zda jsou ještě aktuální. Pokud je potřeba, aktualizuji nabídku a následně vystavím objednávku. U dotazovaných kolejnic dopravu zajišťuje dodavatel v rámci již zaslané nabídky / objednávky, většinou nám to na stavbu dopraví ČD Cargo.

Objednáváte položky i u desítek dodavatelů?

U desítek asi úplně ne, vše záleží na rozsahu stavby. Ale občas to je hodně pestré a i logisticky náročnější.

Stává se, že materiál není k dispozici?

Nestává, většinou se domluvíme na termínu, který je akceptovatelný jak pro stavbu, tak i pro dodavatele ve výrobě. Termíny se nám daří dodržovat. Nabídky mají opci a pokud se trefíme do doby její platnosti, tak s námi počítají a je to rychlejší. Výjimkou jsou výhybky, ty se nevyrábí na sklad, dodací lhůty jsou i několik měsíců, ale to je v kompetenci přípravářů. Jinak se vše většinou zvládne.



Jsou nějaké obecně nedostatkové materiály? Kovy, kámen, šterk a podobně.

Zatím nám nic nechybělo. Je pravda, že některé lomy jsou téměř vytěžené. Většinou mají danou kapacitu na rok, přes kterou nepůjdou a je potřeba s tím počítat.

Co když „vyhoří“ některý z dodavatelů třeba kvůli nehodě?

Zatím se nám to nestalo, ale ani se to nevylučuje, nikdy nevíme, co se může stát. Jsou materiály, které opravdu nemají moc schválených výrobců. A pak by hrozilo zdržení celé stavby, ale naštěstí se nám to vždy povede vyřešit tak, aby byly termíny dodrženy.

Materiál se vozí rovnou na stavby? Jak moc se využívá vlaková doprava?

Ano, materiál se vozí přímo na stavby, protože ve skladu v Hradci Králové není takové množství skladovacích prostorů a bylo by to i neekonomické z hlediska dalších převozů na stavbu. U větších zakázek třeba u kolejnic, výhybek a betonových pražců a samozřejmě šterků se vlaková doprava plně využívá.

Řešíte také dopravu? Jaký nejdelší vlak jste objednávala?

Dopravu po železnici také řeším. Ale nedá se mluvit o nejdelším vlaku, i toto má svá omezení, záleží i na tom, kam ten vlak pojede, jaké tam jsou výškové poměry a mnoho dalšího.

Je dostupnost nákladní dopravy stejná? Narážím na propouštění v ČD Cargo.

V mém okruhu činnosti došlo ke změně kontaktních pracovníků, ale jinak se nic nezměnilo a doprava funguje stále stejně.

V areálu v Hradci Králové je plánovaná nová budova. Jak bude vypadat?

Jak již uvedl generální ředitel Petr Jakubec vloni na školení v Nymburku, je plánována nová administrativní budova, která je ve fázi přípravy projektu. S Martinem Šolcem jsme v poradním týmu a máme možnost se k tomu vyjadřovat. Budova bude mít přízemí a patro jako stávající, ale to bude jediná podoba.

Kdy se bude stavět?

V současné době jsme na začátku a připravuje se projekt, nějakou dobu bude trvat vyřízení všech potřebných vyjádření a formalit a následné stavební povolení.

Máte v areálu v Hradci ještě nějaké novinky?

Z důvodu plánované rekonstrukce hradeckého nádraží a vybudování podchodu pod kolejemi nebude již možné přejíždět přes přejezdy mezi administrativní budovou a druhým areálem. Proto jsme ve spolupráci s kolegy mostaři, bagristy Davidem Černým, Lukášem Klimkem a Tomášem Müllerem a v neposlední řadě s technickou pomocí od Standy Matyasika, Jirky Kotlána a Libora Kreisingera vybudovali hned za bývalou vrátnicí zpevněnou plochu, kde by se měly vejít všechny kancelářské buňky hradeckého závodu.

Mimo jiné proběhla rekonstrukce a modernizace i v tomto trošku zapomenutém areálu. Nejenom, že se vybuďovala výše zmíněná zpevněná plocha za vrátnicí, která se také opravila, nainstalovala se i indukční smyčka na automatické otevírání vrat při odjezdu z areálu. V administrativní budově, kde byla kancelář a dva pokoje na přespaní, vznikl vzdušný a prostorný sklad pro OOPP, kancelář pro vedoucího skladu a nově i kancelář pro logistiku. Podařilo se rovněž vytvořit malou zasedací místnost s kuchyňským koutem. Původně rozdělená budova se zprůchodnila spojovacími dveřmi a tím se zjednodušil denní provoz. Rozšířilo se napojení na odvodnění ze střech u skladu č. 2 a 3, včetně vybudování trativodu, kde bylo z důvodu chybějících okapů neustále podmáčené okolí.

V říjnu bylo provedeno napojení přes tlakovou areálovou kanalizaci Presskan do veřejné sítě a zrušena původní jímka. Došlo k obnově betonových podlah v hale č. 1 a 3 a i na dvoře v areálu u dílen. Proběhl velký úklid v celém areálu a byla mechanizačně posílena soběstačnost útvaru logistiky, vylepšeno odpadové hospodářství. Přibyla nová elektroinstalace ve skladovém hangáru. Plechové střechy byly očištěny, opraveny a nastříkány protikorozií barvou, vyměnili jsme rovněž rozpadající se letité světlíky. Ještě se stihla zrekonstruovat zbývající část oplocení od vrátnice k administrativní budově. A v neposlední řadě bylo provedeno bezpečnostní opatření na ubytovně, včetně předávání klíčů od pokojů přes sejfy.

Zajímá se některé z vašich dětí o železniční nebo stavitelský obor?

Profesně s železnici nemají nic společného. Co se stavitelství týče, zajistili si střechu nad hlavou.

Máte v rodině nějaké fanoušky železnice?

Ano, vnoučata, ta jsou železnici fascinována.

Sportujete ve volném čase?

Ano, s rodinou jsme neustále v pohybu – jezdíme na kole, chodíme na procházky. Žijeme na vesnici, stále je co dělat.

Jak relaxujete, jak odpočíváte od práce?

S knihou, mám ráda severskou literaturu.

Jeřáb Kirow slouží v nehodové kolejové službě

Od roku 2025 zajišťujeme nehodovou kolejovou službu pro Správu železnic. Nehodová služba slouží k odstraňování následků mimořádných událostí v železniční dopravě, především pak dopravních nehod drážních vozidel, při nichž dochází k jejich vykolejení nebo poškození.

Nehodová služba funguje tak, že při mimořádné události Správa železnic kontaktuje pracovníka naší firmy na non-stop telefonní lince a dohodnou se na výjezdu na místo havárie. Naše společnost zajišťuje tuto službu prostřednictvím kolejového jeřábu Kirow KRC 800T. Na místě spolupracujeme nejen se Správou železnic, ale také s hasiči, Drážní inspekcí a dalšími složkami, které řeší mimořádné události na železnici. GJW Praha během uplynulého roku vyjízděla k celkem 8 mimořádným událostem po celé České republice i na Slovensku. Hned v únoru vyjela posádka jeřábu do železniční stanice Liberec, kde vykolejil osobní vlak zřejmě kvůli chybné obsluze výhybek. Druhý případ je z Nymburka, kde Brejlovec při posunu prorazil zarážedlo a skončil mimo trať.



Těžkým měsícem pro nehodovou službu byl květen – jeřáb vyjel na pomoc hned třikrát. První dva případy se odehrály v období dvou dnů. V Brně-Horních Heršpicích jsme pomáhali s nakolejením lokomotivy, která vykolejila při posunu. Spolupracovali jsme zde s kolejovým jeřábem EDK. Kirow pomáhal také na nádraží ve Žďáru nad Sázavou, kde vykolejila souprava Regiofox. Poslední květnovým případem bylo opět vykolejení vlaku Arriva v Liberci.



Další zásah byl až říjnu. Nehodová služba vyjela do Hudčic na Příbramsku, kde se srazila Regionova s domíchávačem betonu. Šlo o větší nehodu s několika zraněnými osobami. Kirow nakolejil osobní vlak, který sjel částečně mimo koleje. Poslední zásah byl na konci října v Brně-Horních Heršpicích, v nichž vykolejila motorová jednotka Českých drah. Posledním loňským zásahem byl výjezd na Slovensko nedaleko Jablonova nad Turňou, kde se v říjnu srazily dva vlaky. Náš jeřáb spolupracoval se slovenským jeřábem EDK 750 při vyproštění osobního vagónu ze srážu.



Místo	Datum	Událost	
žst. Liberec	25.02.2025	Nakolejení motorové jednotky (Arriva)	
Nymburk	26.02.2025	Nakolejení lokomotivy (ČD)	
Brno-Horní Heršpice	19.05.2025	Nakolejení lokomotivy ř. 754 (ČD)	Součinnost s kolejovým jeřábem EDK 750 (ČD)
žst. Žďár nad Sázavou	18.05.2025	Nakolejení motorové jednotky (ČD)	
žst. Liberec	25.05.2025	Nakolejení motorové jednotky (Arriva)	
Hudčice - střet vlaku s NA (P1313)	28.10.2025	Nakolejení motorové jednotky (ČD), vyprošťování nákladního automobilu	
Brno-Horní Heršpice	31.10.2025	Nakolejení motorové jednotky (ČD)	
Jablonov n/T – Lipovnik, SK	11.12.2025	Vyprošťování vagónu	Součinnost s kolejovým jeřábem EDK 750 (SK)
žst. Havlíčkův Brod	08.01.2026	Nakolejení cisterny	
žst. Rakovník	15.01.2026	Nakolejení dvojitého plošinového vozu se dřevem	

V letošním roce jsme s kolejovým jeřábem zasahovali již u dvou mimořádných událostí. První zásah proběhl 8. ledna ve stanici Havlíčkův Brod, kde došlo k vykolejení cisternového vozu nákladního vlaku, což si vyžádalo dočasné přerušení provozu na hlavním tahu směrem na Prahu. Druhý zásah následoval 15. ledna ve stanici Rakovník, kde jsme zajišťovali nakolejení dvojitého plošinového vozu naloženého dřevem.



Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se podílejí na provozu nehodové služby. Díky jejich nasazení a rychlé reakci přispíváme k brzkému obnovení provozu na železničních tratích.

Cvičení mimořádné události

Dne 18. listopadu 2025 proběhlo na pobočce GJW Praha v Havlíčkově Brodě cvičení mimořádné události ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem Správy železnic. Cílem akce bylo prakticky ověřit postupy při řešení krizových situací na železnici a součinnost všech zúčastněných složek.

Cvičení koordinoval náš kolega, specialista pro drážní legislativu a kontrolní činnost, pan Ivo Jahoda. Scénář simuloval vykolejení lokomotivy EffiShunter 1000 s následným únikem paliva. Postup zásahu probíhal stejně jako při skutečné mimořádné události – důraz byl kladen na dodržení předepsaných postupů.



Akce se kromě zaměstnanců GJW Praha a příslušníků HZS Správy železnic zúčastnili také žáci Střední průmyslové školy stavební akademika Stanislava Bechyně, pro které bylo cvičení cennou praktickou ukázkou řešení krizových situací v reálném prostředí.



Podobná cvičení jsou důležitá nejen pro prověření připravenosti a spolupráce jednotlivých složek, ale také pro neustálé zvyšování bezpečnosti provozu na železniční infrastruktuře.

Chtěl jsem být hasičem, říká naváděč podbíječky Serhii Yavorskyi

Dlouholetý zaměstnancem GJW Praha je Serhii Yavorskyi, který pracuje jako naváděč na podbíječce nebo čističce. Do České republiky přicestoval z Ukrajiny, kde dělal podobnou práci a vystudoval i železniční obor. Jak těžké bylo odcestovat z rodné země, co jej k tomu vedlo i jaká je jeho práce, se svěřil v rozhovoru.

Jak dlouho žijete v České republice a jak jste se sem dostal?

V listopadu to bylo devět let. Na Ukrajině jsem žil ve městě Vinnycja, což je plus mínus uprostřed Ukrajiny.

GJW měla v té době čističku, ale nemohla sehnat posádku. Můj tehdejší kolega dostal kontakt na někoho z ČR s tím, že pokud seženeme celou posádku, můžeme jít pracovat do zahraničí. V té době jsme s manželkou žili v bytě 1+1 a měli jsme druhé dítě. Potřeboval jsem vydělat více peněz, ale na Ukrajině to není možné, protože plat za stejnou práci je ve všech firmách stejný.

Musel jste absolvovat zkoušku z češtiny?

Ano, ale zkouška nebyla složitá. Čeština není těžká, problém jsou tvrdé a měkké i nebo psaní. Mluvení mi šlo, nepřišlo mi to těžké.

Na Ukrajině jste tedy dělal stejnou práci...

Ano, stejnou práci. Po střední škole jsem nastoupil do firmy, která zrovna objednala nové stroje. Byli jsme na školení v Rakousku a od roku 2003 jsem pracoval na čističce i dalších strojích včetně podbíječek. Byly to moderní stroje. Když jsem přicestoval do Česka, byly tu starší stroje. I čistička byla na Ukrajině tehdy modernější. V Česku se ovšem hojně využívaly dvoucestné bagry, což na Ukrajině nebylo tolik rozšířené.

Byl rozdíl mezi naší a ukrajinskou železnici?

Ano v šířce kolejí. Na Ukrajině jsou koleje širší - 1520 mm. Jinak jsme měli moderní lokomotivy a nemyslím si, že by v technice byl příliš velký rozdíl. Železnice je na Ukrajině velmi rozsáhlá.

Měli jsme turnus 15 dní a na stroje byly dvě posádky. Jezdili jsme po celé Ukrajině. Velmi složité bylo tankovat naftu. Museli jsme ji objednat přes vedení, které muselo vydat rozkaz k tankování. Půl dne člověk telefonoval, kde a kdy může natankovat. Většinou jsme museli tankovat v noci v neznámých depech, kde jsme to vůbec neznali. Velmi složitý proces. V ČR je to jednoduché na jeden telefonát.

Vraťme se ještě ke škole. Máte vysokoškolské vzdělání, co jste studoval?

Na začátku byla střední železniční škola v mém rodném městě. Ta spolupracovala s železniční akademií v Charkově, kde jsem po střední studoval inženýrské studium, obor mechanik. Obsah studia byl podobný a vzájemně navazoval, čili jsem mohl studovat jen čtyři roky. VŠ jsem studoval dálkově, abych současně mohl pracovat. Diplomovou práci jsem měl zaměřenou na projektování pokládky jeřábu.

Chtěl jste pracovat na železnici?

Vlastně ani ne, chtěl jsem být hasičem. Na Ukrajině je mnoho škol placených a má rodina neměla v 90. letech peníze, takže jsem musel nastoupit na školu, která nebyla placená. A to byla tato železniční. Kdo měl dobré známky, nemusel ji platit, což se mě týkalo.

Máte železnici i jako koníček?

Ne, to spíše ne. Občas nafotím podbíječku v nějaké hezké krajině, ale jinak ne.

Na jakých strojích jste pracoval a pracujete u GJW?

Začínal jsem na čističce. Pak jsem následně začal pomáhat na podbíječkách. Nyní jezdím často na podbíječce UNIMAT. Ta patří i mezi mé oblíbené stroje.

Jak podbíječka pracuje?

Její hlavní úkolem je nadzvednutí trati, pak ji dorovná výškově a směrově, zhuťní pod pražci šterk a pokračuje dále. Na podbíječce dělám naváděče. Je to naprosto přesná práce, kdy dostaneme od geodeta přesné údaje, podle kterých má stroj pracovat. Ty se zadávají do počítače a následně je důležité kontrolovat, zda je vše správně. Například naše podbíječka Ivanka umí velmi dobře podbíjet výhybky. Je to zodpovědná práce, protože kdyby se to udělalo špatně, tak je náprava příliš drahá a složitá. Za podbíječkou našťestí jezdí kontrolní vozíky.



Jak vypadá váš pracovní den?

Ráno začínáme kolem půl sedmé a často pracujeme až do setmění. Například včera jsme stihli podbíjet dva kilometry trati. To znamená, že podbíječka se rozjede ráno a většinou skončí večer. Obědy máme s sebou.

Jaký je nejtěžší terén pro podbíjení?

Nejnepříjemnější terén je takový, kde je kolejiště už hodně tvrdé a nejde podbíjet a spíš než podbíječka by tam měla pracovat čistička. Nejdou tam kladiva, není tam štěrk, ale bláto. Naštěstí to není často. Neradi také pracujeme v noci, jelikož je všude tma a ztěžuje to práci.

Tratě již opravujete dlouho. Je nějaký úsek, na který rád vzpomínáte?

Tato práce mě baví i proto, že v ní jsme se dostaneme na různá pěkná a malebná místa. Je příjemný pocit jet po trati, na které jsem v minulosti pracoval.

Nemáte profesní deformaci, že byste se ve volném čase díval po kolejích, jestli nepotřebují rekonstrukci?

Když někdy jezdím přes přejezd autem a dívám se na trať, občas si všimnu, že už by potřebovala opravit. Já to sice neříkám nahlas, ale přemýšlím o tom.

Nebojíte se, že za pár let bude umělá inteligence podbíjet sama?

Nemyslím si. Ještě takových 10 až 20 let tam pořád budou lidé. Nynější podbíječky potřebují čtyři strojníky, firmou objednaná nová podbíječka bude výhybková a vystačí si se dvěma strojníky.

Dovolím si ještě otázku mimo železniční obor. Jak se vám v Česku žije? Nálady ve společnosti se mění, pozorujete nějaký tlak?

To ani ne, občas jsou takové narážky, ale já to pouštím jedním uchem tam druhým ven.

Jak těžké bylo rozhodnutí odejít z Ukrajiny?

Pro mě to těžké nebylo. Já jsem si postupně zvykl, ale pro manželku to bylo horší. Bez rodiny jsem tu byl čtyři roky. Na Ukrajině byla vysoká kriminalita, a proto jsem byl rád, že se manželka s dětmi rozhodla k odchodu do ČR.

Sledujete válku na Ukrajině?

Určitě to sleduju, protože tam mám mnoho kamarádů i maminku a sestru. Jak to tam dopadne, si netroufám říct.



Podbíječka UNIMAT 08-2x8/3S

Rozšiřujeme aktivity na Slovensku. Získali jsme certifikaci

Naše společnost nadále rozšiřuje své aktivity na Slovensku. Obrát výkonů v roce 2024 byl 2 015 tis. EUR (tj. 50 milionů Kč). V roce 2025 pokračovala stěžejní stavba Zriadovacej stanice Žilina – Teplička, na které se firma podílí již od roku 2021. V loňském roce jsme na stavbě kupříkladu pokládali 16 výhybek na betonových pražcích a přibližně 6 200 metrů kolejí. Na stavbě jsme použili téměř 20 000 m³ kameniva pro kolejové lože a drážní stezky. Objem prací v roce 2025 činil cca 152 milionů korun.

V loňském roce ovšem firma na Slovensku realizovala neméně důležitou stavbu – KRŽZ kol.č.1 a 2 Bratislava Nové Město – Bratislava ÚNS. Stavební práce zahrnovaly rekonstrukci železničního svršku a spodku, opravu mostů, úpravu rozvodů nízkého napětí, trakčního vedení a dálkového ovládání. Cena díla byla ve výši 175 milionů korun, přičemž GJW Praha realizovala kompletní rekonstrukci traťové koleje o délce cca 4,5 km a zřízení 3 přejezdových konstrukcí.

V roce 2025 udělala firma důležitý krok k rozšíření působnosti u východních sousedů. Úspěšně prošla certifikací pro vyhrazené stavby Systém managementu zhotovitele vyhrazených staveb (SMZVS). Vyhrazené stavby jsou technologicky náročné stavby, které kladou zvýšené nároky na technické vybavení zhotovitele stavby, na organizaci a zkušenosti stavebních firem. Slovensko definovalo vyhrazené stavby v nově přijatém stavebním zákoně, který začal platit v dubnu loňského roku.

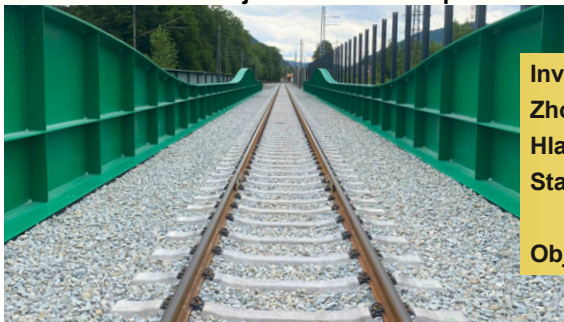
Pro stavební firmy, jež chtějí soutěžit o zakázky na vyhrazené stavby, byl navržen systém požadavků nad rámec požadavků normy ISO 9001. Systém managementu zhotovitele vyhrazených staveb si klade za cíl zajistit kvalitní řízení výstavby a splnění všech požadavků, které mimo jiné zahrnují dostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců se zkušenostmi.

GJW Praha tudíž musela projít certifikačním auditem podobným auditům ISO, kde prokazovala nejen výše uvedené náležitosti, ale také politiku a cíle, zvládání rizik, příležitostí či plánování a kontrolu provozů a výroby. Společnost certifikací pod dohledem Pavla Mazúra prošla a certifikát získala. Poděkování patří i dalším lidem, kteří se na jeho získání podíleli, ať už z obchodního oddělení, personálního oddělení nebo stavbyvedoucích.



Připomeňme, že GJW Praha na Slovensku působí již dvě desítky let. Za tu dobu tam realizovala například tyto stavby:

Dostavba zriadovacej stanice Žilina-Teplička



Investor: Železnice Slovenskej republiky
Zhotovitel: GJW Praha – závod Praha, jako subdodavatel Eurovia CZ
Hlavní stavbyvedoucí: Ing. Jaroslav Svoboda
Stavbyvedoucí: Lubomír Lauro

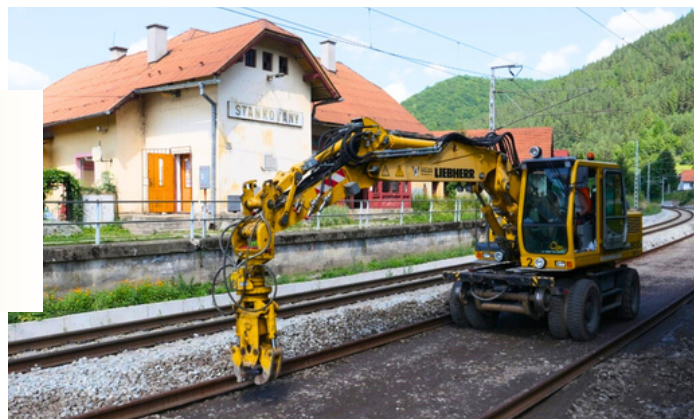
Objem prací v roce 2025: 7.303 mil. € bez DPH

ŽST Kraľovany – ŽST Ľubochňa, rekonštrukcia k. č. 1, 2

Investor: Železnice Slovenskej republiky
Zhotovitel: Sdružení firem TSS Grade, Subterra, Tempa, GJW Praha

Doba provádění prací: 2020 – 2021

Cena za dílo: 27 065 132,00 Kč



Další stavby:

Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom,
ŽSR; ŽST Vrútky - Varín, kol. č. 1 a 2 KRŽZ km 317,457 - 328,730 v dĺžke 11,273;
ŽST Dvory nad Žitavou, rekonštrukcia kolají č. 3, 4,
realizácia ŽST Štúrovo – rekonštrukcia koľaje a výhybiek.

Zahraniční stavba:

KRŽŽ kol.č.1 a 2 Bratislava Nové Město – Bratislava ÚNS

Jednou z nejdůležitějších zahraničních staveb naší firmy v uplynulém roce byla komplexní rekonstrukce železničního svršku v mezistaničním úseku Bratislava Nové Město – Bratislava ÚNS. Byly realizovány práce na železničním svršku v 1. traťové koleji a v traťové koleji Bratislava Nové Město – Podunajské Biskupice.

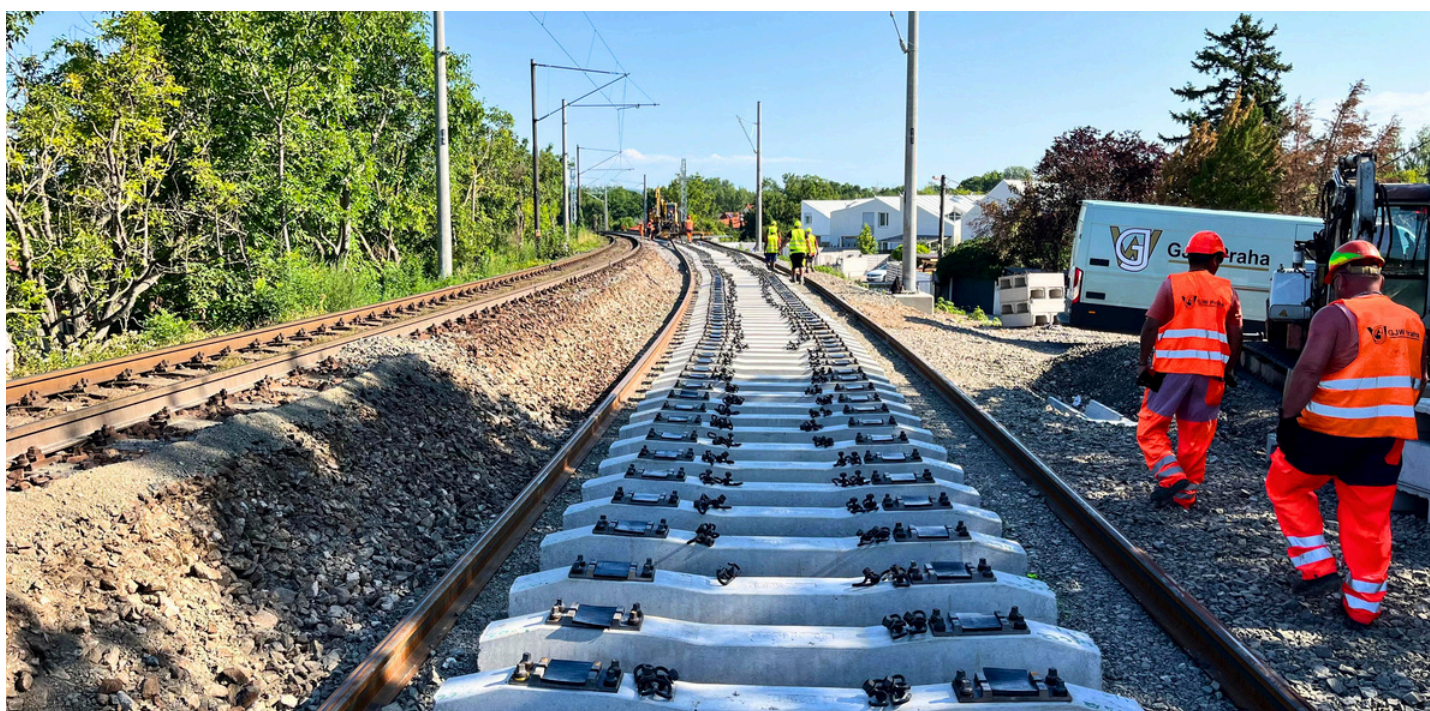
Hlavním stavbyvedoucím byl za naši společnost Ing. Marek Gajdoš, podle kterého rekonstrukce zahrnovala kompletní výměnu kolejového lože i roštu. Nový rošt soustavy UIC 60 tvořily pražce SB 8, a to především v obloucích s malými poloměry. „Zvolená technologie byla výrazně ovlivněna prostorovými podmínkami a umístěním stavby v intravilánu města,“ popsal Marek Gajdoš.

Na stavbě byla kvůli odtěžení kolejového lože nasazena čistička RM 79 se soupravou vozů MFS. Původní kolejový rošt byl snesen pomocí pokladače PKP 25/20.1i a pokládka nového roštu byla realizována technologií Donelli. Z našeho strojního parku byla podle stavbyvedoucího dále využita dvoucestná rypadla ASP 08-32 i SSP 110 SW.



Investor: Železnice Slovenské republiky
Zhotovitel: Sdružení firem Swietelsky, Eurovia, GJW Praha (závody Praha + HK)
Hlavní stavbyvedoucí: Ing. Marek Gajdoš
Stavbyvedoucí: Jiří Kotlán
Asistent stavbyvedoucího: Richard Keil
Termín realizace: 02 – 12/2025
Objem prací GJW: 174 571 422,- Kč bez DPH

I přes dílčí komplikace na jiných stavebních objektech byl dodržen stanovený harmonogram a požadovaná kvalita provedení. „Velké poděkování patří všem kolegům, kteří se podíleli na přípravě a realizaci stavby – jejich profesionalita a spolehlivost byly klíčové pro úspěšný průběh celého projektu. Za GJW Praha jsem rád, že jsme byli součástí této stavby. Řečeno s lehkým nadhledem – je to malý krok pro nás, ale velký krok pro železnici na Slovensku. Ta takové kroky skutečně potřebuje a my jsme opět potvrdili, že je umíme úspěšně realizovat,“ shrnul Marek Gajdoš.



Děkujeme všem kolegům, kteří se svým nasazením podíleli na úspěšné realizaci této stavby.

Rozsáhlá obnova stroje Rekonstrukce podbíječky ASP 400.1 Beaver

Podbíječka ASP 400.1 Beaver, kterou používáme při rekonstrukcích železničních tratí, prošla v uplynulých měsících kompletní renovací. Generální oprava se dotkla všech hlavních částí. Od kabin přes hydrauliku až po nápravy a měřicí vybavení.



Obě kabiny mají čerstvé opláštění, nové podlahy a trojici sedaček s pneumatickým odpružením. Vyměnilo se uložení kabin i zasklení, přepracované je také uložení dveří. Součástí prací byla i příprava pro nové ovládací pulty. Nově vznikly přední kabina a pracovní kabina.

Hydraulický systém prošel prakticky kompletní obnovou. Vyměnily se všechny hadice, repasovaly se nebo nahradily hydraulické válce. Nově jsou dvě hydraulické kostky určené pro nivelaci a řízení hloubky podbíjení. Přibylly tři nové servoventily, proporcionální ventily a nový akumulátorový válec. Veškeré hydraulické ventily jsou nové.

Obměna zasáhla i celý vzduchový okruh a podbíječka dostala rovněž nový motor. Palivová soustava má nyní dvě nové nádrže. Elektrická část byla z velké části převedena do nového stavu. Součástí je nové řízení ASP a úprava systému tak, aby umožňoval proporcionální řízení hloubky. Stroj dostal nové snímače – pro hloubku podbíjení, nivelaci i kyvný pohyb (pendl). Vyměněna byla měřicí kolečka, přidána pracovní a jízdní světla s certifikací pro provoz na české železnici, nové zapisovací zařízení i dalekohled s terčí pro měření směru a podélné nivelity.

Renovace se dotkla i podvozku. Vyměnila se například ložiska, pružiny, tlumiče i monobloky. Osazené jsou dvě nové nápravy. Byla provedena i repase převodovky a celková montáž náprav do rámu stroje.



Podbíječka ASP 400.1 Beaver je dvounápravová traťová podbíječka rakouské firmy Plasser & Theurer. Slouží k výškové a směrové úpravě koleje, tedy k podbíjení a nivelaci kolejnicového lože. Stroj je vybaven šestnácti podbíjecími pěchy.

Je určen pro všechny typy kolejového svršku. Jeho průměrný výkon je 250–350 metrů za hodinu. Při využití dat z automatického měřicího systému (APK) dokáže stroj za jeden záběr dosáhnout výkonu až 400 metrů za hodinu. Minimální poloměr oblouku, který stroj dokáže projet při jízdě, je 90 metrů; při práci je to 170 metrů.



Nová čistička kolejového lože

Firma GJW Praha na konci roku 2025 získala repasovanou kolejovou čističku typu RM 80 UHR od společnosti Plasser & Theurer určenou pro čištění kolejového lože na tratích i ve výhybkách. Jde o stroj vyrobený v roce 1998, s rozchodem 1435 mm a evropskou certifikací shody.

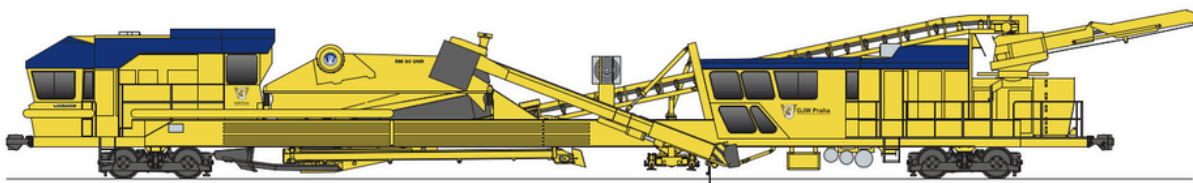
Celková délka stroje je 31,8 m, šířka 3,15 m a výška 4,49 m. Vzdálenost otočných čepů podvozků činí 23 m. Hmotnost zařízení je 96 t, přičemž celkový instalovaný výkon motorů dosahuje 696 kW. Maximální rychlost při samostatné jízdě je 80 km/h, při tažení pak 100 km/h.

Stroj využívá výkonnou řetězovou výkopovou jednotku a třípatrové síto pro třídění štěrku. Technologie je podle výrobce používána dlouhodobě a je určena pro obnovu štěrkového lože i ve složitějších kolejových konstrukcích, například ve výhybkách.

Součástí je také systém DRP (data recording processor), který slouží k digitálnímu záznamu a vyhodnocování geometrie tratě. Jedná se o elektronický zapisovač schopný ukládat podrobné parametry koleje, jako je podélná výška, směrové vychýlení, převýšení, kroucení koleje nebo další hodnoty vznikající při práci strojů (například hloubka zarážení nebo čas hutnění). V praxi to znamená, že každý zásah do štěrkového lože může být následně přesně zdokumentován a vyhodnocen podle jednotných technických norem a limitů.



Systém se používá zejména po provedení údržby nebo obnovy koleje, kdy umožňuje okamžitě vyhodnotit skutečný stav geometrie po dokončení prací. Vytvořené výstupy upozorní na případné překročení tolerance. DRP zvládá také výpočet parametrů podle normy EN 13848 a zobrazuje naměřené hodnoty v grafické podobě, což usnadňuje posouzení kvality zásahu i následné plánování údržby.

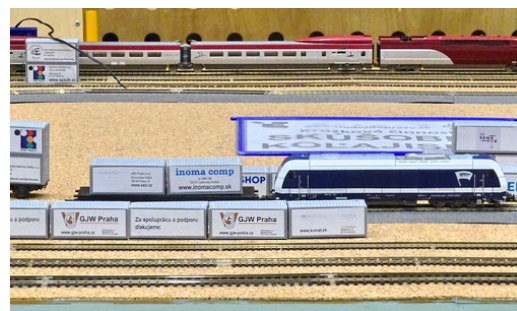


Ze života GJW

SPŠ dopravní v Trnavě

V prosinci jsme se zúčastnili Modulárskeho stretnutie železničných modelárov na Střední průmyslové škole dopravní v Trnavě, které propojilo svět železničního modelářství se studenty, odborníky i širokou veřejností.

V tělocvičně školy bylo k vidění modulové kolejiště TT zapůjčené Klubem modulové železnice Žilina, kolejiště elektrické tratě H0m i prezentace dalších vystavovatelů s železniční tematikou. My jsme zde představili společnost GJW Praha a možnosti pracovního uplatnění v oblasti železničních staveb. Akce byla příjemným setkáním plným inspirace, sdílení zkušeností a podpory zájmu o technické obory.



Přednáška na ČVUT

Ve čtvrtek 13. 11. jsme navštívili ČVUT – Fakultu stavební. Náš odborník Ing. Peter Bado si pro studenty katedry železničních staveb připravil přednášku na velmi přínosné téma: „Technologicko-logistické souvislosti a náročnost staveb“.

Studenti se seznámili s praktickými zkušenostmi z realizace železničních staveb, s návazností jednotlivých technologických postupů i s nároky na koordinaci práce v náročných provozních podmínkách. Přednáška otevřela také prostor pro diskuzi a dotazy, které potvrdily zájem studentů o propojení teorie s praxí.

Dni příležitostí v Žilině, Žilinská univerzita

V říjnu jsme se účastnili veletrhu Dni příležitostí v Žilině, kde jsme studentům a absolventům Žilinské univerzity představili společnost GJW Praha a nabídku aktuálních pracovních příležitostí.

Na akci nás zastupovala Bc. Nela Lacinová, která zájemcům přiblížila činnost společnosti a zodpovídala jejich dotazy. Těší nás aktivní zájem studentů o obor i možnost představit jim profesní uplatnění v oblasti železničních staveb. Věříme, že se s některými z nich v budoucnu setkáme i v našich pracovních týmech.

Konference ČKAIT

Zúčastnili jsme se také odborné konference ČKAIT zaměřené na silniční a železniční dopravu. Hlavním cílem setkání bylo sdílení aktuálních poznatků z oblasti dopravních staveb mezi autorizovanými osobami a odbornou veřejností.

Konference nabídla komplexní pohled na přípravu staveb od projektové fáze až po samotnou realizaci. Na akci byli přítomni naši kolegové a nechyběla ani prezentace společnosti GJW Praha prostřednictvím firemního stánku.



Gratulujeme

Významná životní jubilea oslavili:

Pavel Mazúr	Dobroslava Kožíšková	Jozef Molnár
Juraj Krčmár	Zdeněk Holakovský	Petr Belaj
Richard Kovář	Tomáš Podolský	Petr Vanický
Marián Demeter	Richard Kovář	
Juraj Krčmár	Eduard Kvartsenyuk	

Děkujeme

Naši obětaví odborníci, kteří pracují pro firmu již:

20 let	25 let	30 let
Dušan Maják	Jaroslav Říha	Petr Prokš

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

Vedení a spolupracovníci
GJW Praha

Pracovní pozice

Víte o vhodném kandidátovi, kterého baví železnice?

Aktuálně hledáme!

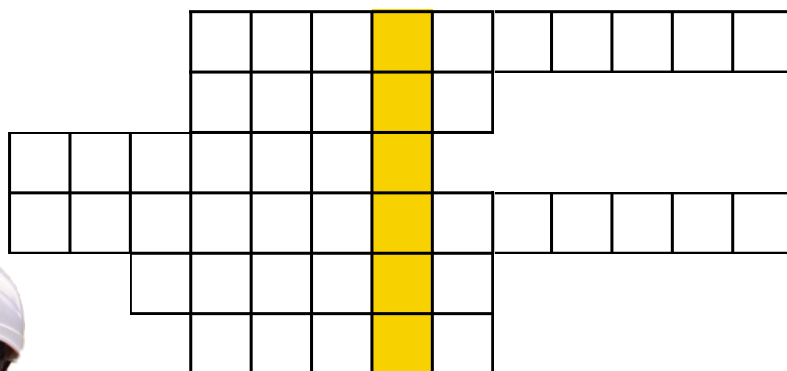
- ⇒ Kalkulant/-ka železničních staveb
- ⇒ Obsluha traťové podbíječky
- ⇒ Asistent stavbyvedoucího
- ⇒ Strojvedoucí
- ⇒ Stavební dělník specialista

Doporučte známého

Neváhejte ho/ji doporučit!
Získáte bonus za přivedení
nového zaměstnance!



Křížovka



Otázky:

1. Zařízení, které zajišťuje správnou polohu koleje a hutní šterk.
2. Část železniční tratě určená pro jízdu vlaků.
3. Zařízení umožňující změnu směru jízdy vlaku.
4. Stroj používaný pro zvedání těžkých železničních vozidel, kolejových polí a výhybek.
5. Prvek, na kterém jsou upevněny kolejnice.
6. Vrstva kameniva pod pražci.

Nabízíme tyto benefity

- Možnost profesního růstu
- Zázemí stabilní společnosti
- Nadstandardní příplatky
- Příspěvek na penzijní připojištění
- Zvýhodněné tarify mobilního operátora pro rodinné příslušníky
- Dorovnání nemocenské do výše základní mzdy po dobu 3 měsíců
- Zvýhodněné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání
- Prémie a odměny
- Bonus za přivedení nového zaměstnance
- Zvýhodněný nákup nového automobilu

- Multisport karta
- 5 týdnů dovolené



Personální oddělení

Dobroslava Kožíšková
+420 721 490 919
+420 281 090 811
personalni@gjw-praha.cz

GJW Praha spol. s r. o. sídlo firmy:

Mezitraťová 137/46
Praha - Hloubětín 9, 198 21
www.gjw-praha.cz

Číslo zpracovali

Bc. Ondřej Kořínek
Bc. Nela Lacinová
+420 604 956 496
nela.lacinova@gjw-praha.cz