

# CZ LOKO



Berlínský veletrh InnoTrans potvrdil zájem o naše produkty a služby **2**

Obchodníci se v Nymburku přestěhovali do nových prostor **2**

Skončil výzkum a vývoj modulových konstrukčních celků dieselelektrické lokomotivy **4**

Nové kolejiště zrychlí přepravu uvnitř jihlavského areálu **5**

CZ LOKO se zapojilo do mezinárodního projektu pracovních příležitostí Eures **6**

## Trhy na východě ožívají. Uspějí ale jen schopní

**K překonání dopadů ekonomické krize, která se v českém železničním průmyslu letos projevuje ještě dramatičtěji než loni, může firmě CZ LOKO pomoci oživení trhů v Pobaltí a Ruské federaci. Tedy zemích, v nichž dlouhodobě a úspěšně působí.**

**Česká Třebová** ■ „Ani v době krize jsme tyto trhy neopustili, i když se třeba loni podepsaný kontrakt na 20 vozidel do Litvy zastavil po dodání 8 lokomotiv, protože zákazníkovi došly kvůli ekonomické krizi peníze. Ale kontakty jsme nepřerušili a spolupracovali dál hlavně na nových projektech a v technickém rozvoji,“ říká Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO. Když později v Litvě skončil program modernizace lokomotiv ČME 3, plynu nastoupil nový program modernizace ruských lokomotiv TMX.

### TMX pro Rusko a Litvu

V Litvě se tak nyní dokončuje už pátá lokomotiva TMX. První se dělala pro ruské železnice, kde nyní prochází schvalovacím řízením. Čeká se, že bude trvat šest až osm měsíců, tedy do léta 2011, a vyjde na zhruba 50 milionů korun. Zbýlé čtyři jsou pro litevské železniční dopravce.

„Naši technici a konstruktéři tady odvedli hodně práce. Museli respektovat řadu ruských specifik, včetně jiného brzdového a elektronického systému či kompresoru a konstrukčně je zvládnout. Už máme signály, že po schválení na tuto lokomotivu už čeká několik provozovatelů,“ uvedl Josef Bárta.

Další lokomotivy TMX, při jejichž modernizaci CZ LOKO spolupracuje s ruským Transmašholdingem, pak

koupí litevské státní železnice. Podvozek a hlavní rám se vyrábí v Brjansku, CZ LOKO pak dodává zbytek. Na každou lokomotivu, která se montuje ve Vilniusu, jdou z Čech dva kamióny modulů. Lokomotiva se pak oživuje v Litvě za účasti našich techniků. „Předpokládáme, že v krátké době budeme muset počet specialistů pro zahraničí nejméně zdvojnásobit,“ poznamenal v této souvislosti Josef Bárta. V roce 2011 by jen litevské železnice měly odebrat dalších 6 lokomotiv TMX.

### Lotyšsko, Estonsko, Bělorusko

Úspěch s modernizací lokomotiv ČME 3 a nyní TMX přitom otevírá naší firmě nové trhy i v okolních státech. CZ LOKO nedávno vyhrálo tendr na modernizaci jedné lokomotivy ČME 3 do Lotyšska. Pokud se zde osvědčí, a lze předpokládat, že ano, měla by následovat série 20 kusů.

Další výběrové řízení na modernizaci 49 lokomotiv ČME 3 proběhlo v Bělorusku a CZ LOKO uspělo i v tomto tendru. Nyní se dojednávají detailní technické podmínky, do konce roku by měla být podepsána smlouva zhruba na tři roky. Například v roce 2011 by se modernizace týkala 12 lokomotiv. „Musíme pomoci vyřešit financování, což ale vidím poměrně optimisticky,“ poznamenal generální ředitel.



**Vstup do Lotyšska byl stvrzen. Další členskou zemí Evropské unie, v níž se CZ LOKO prosadilo s modernizací lokomotiv ČME 3 u státních železnic, se stalo Lotyšsko. Smlouvu v září podepsali generální ředitelé Aivars Muravskis a Josef Bárta. Více v článku na této straně**

„Čeká nás ještě hodně práce. Proto nechci nic předjímat, ale oživení na zdejších železnicích je patrné. Ale díky tomu, že zde už několik let jsme, že zde máme v provozu ověřené, moderní lokomotivy, máme před ostatní konkurencí obrovský náskok. Byl by hřích ho nevyužít nebo prohosподаřit,“ uzavřel Josef Bárta.

„Čeká nás ještě hodně práce. Proto nechci nic předjímat, ale oživení na zdejších železnicích je patrné. Ale díky tomu, že zde už několik let jsme, že zde máme v provozu ověřené, moderní lokomotivy, máme před ostatní konkurencí obrovský náskok. Byl by hřích ho nevyužít nebo prohosподаřit,“ uzavřel Josef Bárta.

## Další důkaz, jak se firma mění - nové svářecí pracoviště v Jihlavě

**Jihlavská provozovna CZ LOKO získala nové pracoviště svařování konstrukčních celků, zejména kabin, kapot, bloků a lehkých rámu, které se svým charakterem přiblížilo stylu práce evropských výrobců kolejových vozidel.**

**Jihlava** ■ Právě dokončená investice umožňuje, aby kusová i sériová výroba měla stále stejné parametry a tedy nezbytnou kvalitu, odpovídající čes-

kým a evropským normám. Firma tím dává jasně najevo svou strategii v oblasti kusové a sériové výroby, která vždy musí být na úrovni současných evropských standardů. Nové technologie byly spolufinancovány prostřednictvím CzechInvestu v rámci projektu Inovace IV., zařazeného do Operačního programu Podnikání a inovace (OPPI). Ten umožňuje čerpání finančních prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF).

(Pokračování na straně 3)



**Nové technologie usnadní výrobu kabin.**

## CZ LOKO se prosadilo v další zemi EU

**Lotyšsko se stalo další členskou zemí Evropské unie, v níž se akciová společnost CZ LOKO dokázala obchodně prosadit. Celý tento náročný proces byl završen 13. září v hlavním městě Rize podpisem smlouvy na modernizaci lokomotiv ČME 3 pro lotyšskou státní železnici Latvijas dzelzceļš (LDz).**

**Riga** ■ Smlouvu podepsali Josef Bárta, předseda představenstva a generální ředitel CZ LOKO a Aivars Muravskis, předseda představenstva a generální ředitel společnosti LDz ritoša sastāva serviss, která je dceřinou společností LDz a zajišťuje pro ní údržbu a veškeré opravy železničních kolejových vozidel. Především smlouvy je zajištění a provedení komplexní inovace první lokomotivy typu ČME-3 lotyšských železnic. Technické provedení v podstatě odpovídá nedávným dodávkám těchto modernizačních paketů pro Litvu s tím rozdílem, že na lokomotivu bude dosazen jiný typ motoru Caterpillar a to 3512C.



šního Československa exportovaly, a dnes zákonitě, po řadě let provozu zastaraly. Lze předpokládat, že v případě, kdy se CZ LOKO úspěšně a v daném termínu vypořádá s modernizací prvního „čmeláka“ pro LDz, naváže na ní další spolupráce.

## EDITORIAL

### Podesáté

*I malá jubilea si stojí za to někdy připomenout. Takže dovolte zmínit, že tohle číslo firemních novin CZ LOKO je jubilejní, desáté. S pestřejším obsahem a tedy snad i zajímavější, než někdejší zpravodaj. Snahou je mapovat firemní život po jednotlivých čtvrtletích. Tedy čtyřikrát do roka. A i když skeptiků, říkajících, že o čem se má stále psát, vždýt se zas tak moc neděje, je stále dost, opak je pravdou. Tohle desáté číslo je toho důkazem.*

## Nový útvar lépe ohlídá kvalitu

**Česká Třebová** ■ Novým útvarem v CZ LOKO a. s. se od 1. října stal Úsek servisu kolejových vozidel a ŘKJ. Vznikl spojením oddělení servisu kolejových vozidel, které dosud bylo pod obchodem, a oddělení ŘKJ. Vedením byl do konce letošního roku pověřen Miroslav Badal. Úsek bude mít mimo jiné na starosti řešení záručního a pozáručního servisu, u něhož je nutná bezprostřední komunikace se zákazníkem. Obě oddělení tak budou v užším kontaktu, což se pod jedním vedením musí pozitivně projevit na jejich spolupráci. Zákazníci CZ LOKO to pak pocítí rychlostí a kvalitou poskytovaných služeb.

(Rozhovor s M. Badalem na straně 3)

## Také se stalo

### Brejlovci AWT mohou do ciziny

**Praha** ■ Dopravní a logistická skupina Advanced World Transport (dříve OKD Doprava) může nově na všech středoevropských železnicích používat jednotný typ lokomotiv. Nasadí na ně dvě modernizované lokomotivy 753.7 (tzv. Brejlovec) třetí série, které „omládly“ v CZ LOKO v České Třebové. To se na zakázkách pro skupinu AWT podílí už od roku 2002. Zkvalitňování vozového parku je pro AWT prioritou. Nyní AWT drží asi čtvrtinový podíl na trhu tuzemské železniční nákladní dopravy.

### Byli jsme u rekordu

**Praha** ■ Akciová společnost CZ LOKO se stala v rámci setkání nejúspěšnějších českých firem Czech Top 100 účastníkem rekordu, kdy se na jednom místě sešli manažeři firem, jejichž společný obrat činil téměř 1,3 bilionu korun. To stvrdila i pelhřimovská Agentura Dobrý den, která podobné kuriózní rekordy stvrzuje.



## Účast na veletrhu InnoTrans provázela řada jednání

Po dvou letech se v září v Berlíně opět konal mezinárodní veletrh železničních technologií InnoTrans 2010, považovaný za největší svého druhu v Evropě. Ani letos na něm nechybělo CZ LOKO, které tak pokračovalo v tradici zahájené už v roce 2000, kdy se zde představilo poprvé.

**Berlín** ■ Tentokrát jsme zde zviditelniili své vazby s německou firmou Zeppelin Power Systems a motory Caterpillar. „Přestože jsme zde letos fyzicky nepředstavili žádný nový exponát, zaznamenali jsme značný zájem o naše produkty a služby,“ poznamenal Václav Vaniš, vedoucí

úseku marketingu. V průběhu veletrhu se navíc uskutečnila řada společenských, konzultačních, ale především obchodních schůzek, které by měly po jejich završení přinést nové zakázky a příznivě tak ovlivnit budoucnost a prosperitu firmy.

Mezi ně patřilo například jednání

s Vladimírem V. Balachonovem, zástupcem náčelníka státní Běloruské železnice, který je v ní zodpovědný za organizaci a rozvoj lokomotiv a kolejových vozidel.

Veletrh se speciální orientací na dopravní strojírenství, se svým zaměřením, rozsahem, účastí vystavovatelů

i návštěvníků řadí mezi nejprestižnější akce. Letos se nesl ve znamení hesla „budoucnost mobility“. V areálu výstaviště tak mohla odborná i laická veřejnost vidět řadu novinek, špičkovou techniku, nová, někdy i hodně netradiční technická řešení, ilustrující výrazný pokrok oboru za poslední dva roky.

I díky letošní úspěšné prezentaci lze předpokládat, že na veletrhu InnoTrans 2012 nebude CZ LOKO chybět.



Expozice společnosti CZ LOKO na veletrhu InnoTrans v Berlíně.



Generální ředitel Josef Bárta, obchodní ředitel Josef Červený a zástupce náčelníka Běloruské železnice Vladimír V. Balachonov (druhý zprava) při obchodním jednání, kterého se zúčastnili i zástupci bankovního sektoru.

## Nový ředitel pro střední Evropu



Josef Gulyás

Dosavadní vedoucí obchodního oddělení Josef Gulyás se stal od 1. srpna ředitelem pro střední Evropu. Pod sebou má i skupinu plánování a obchodníků.

„V souvislosti s rozvíjejícími se východními trhy jsme potřebovali vzít část evropského teritoria obchodnímu řediteli Josefu Červenému, aby se mohl plně pracovním soustředit na země bývalého Sovětského svazu a balkánské státy. Proto trhy v Česku, Slovensku a Polsku přešly pod Josefa Gulyáse. Pomůže to netříštit síly a neztrácet čas,“ vysvětluje organizační změnu generální ředitel Josef Bárta.

Obchodní ředitel Josef Červený si navíc k posílení pozice na post-sovětských a balkánských trzích buduje obchodně-technické oddělení „východ“. „Obchod je složitá věc, kde o úspěchu rozhoduje řada faktorů. Proto potřebujeme zesílit přímý tah, a proto tyto změny,“ dodal Josef Bárta.

Zahraničním i tuzemským obchodním aktivitám by přitom měla pomoci i nová organizační změna uvnitř CZ LOKO. Jak už informujeme na titulní straně, od 1. října došlo ke sloučení dvou oddělení ŘKJ a servisu kolejových vozidel.

### Blahopřejeme

Ve třetím čtvrtletí 2010 oslavili životní jubileum tito zaměstnanci CZ LOKO: **Brňovják Jaroslav, Červinka Jan, Chaloupek Miroslav, Kovařík Pavel, Mládek Jaroslav, Musil Miloslav, Pešek Karel, Rychlík Ivan, Sýkora Miroslav, Tomášková Blanka.**

## Ve výrobě vymysleli zlepšovacím návrh, který stojí za to

**Jihlava** ■ Každý nápad je cenný. A ten, který firmě ušetří peníze alepší kvalitu produkce, zvláště. To je i případ trojice výrobních dělníků, obráběčů Zdeňka Kittlera a Pavla Pešáka, a elektrikáře Karla Holcmana, kteří v jihlavské provozovně CZ LOKO podali pozoruhodný zlepšovacím návrh.

Všimli si opakujících se závad na vozidle MUV 71, která se zde opravují a přišli na to, že se na nich vážně poškozuje spojka, protože dochází ke špatnému snímání otáček. To pak vyvolávalo časté výjezdy servisních mechaniků k zákazníkovi, protože závada se projevovala až po ur-

čité provozní době vozidla. Navrhli proto řešení, kterým bylo zkrácení vložení snímače, odlehčení a přímé napojení k převodovce. Výsledek přinesl dva efekty - zvýšila se spolehlivost kolejového vozidla a zkrátily se pracovní časy při montáži.

„Je to vlastně výsledek zpětné vazby. Kluci, co jezdí po servisech, si nenechali získané poznatky pro sebe, a když jsme je probrali, povídali: bylo by dobré s tím něco udělat,“ přibližuje počátek zrodu podaného zlepšovacím návrhu vedoucí čtyř elektrikářů Karel Holcman. Konečný výsledek pak pokládá za kolektivní dílo.



MUV 71

Právě v partě se totiž řešila mechanika, funkce indukčních čidel, probíraly se jednotlivé postupy a parametry, které by měly splňovat. „A když jsme se na tom shodli, tak to kluci na dílně podle těchto představ vyrobili,“ doplňuje Holcman. Od nápadu po realizaci všechno zabralo pár týdnů.

S podáním zlepšovacím návrhu a vyplněním formulářů s tím spojených pak pomohl technolog přípravy elektro. „Takže to nakonec nebylo nijak složité,“ uzavřel Holcman, který za největší přínos pokládá právě přenos poznatků a zkušeností získaných při servisních pracích u zákazníků do vlastní výroby.

## V Nymburku se obchodní úsek přestěhoval do nových prostor



**Nymburk** ■ Obchodní úsek akciové společnosti CZ LOKO se koncem srpna přestěhoval do nových prostor, které vznikly v přízemí správní budovy. Tvoří je celkem pět nových kancelářů, jednací místností nezbytným technickým a sociál-

ním zázemím. Zároveň se při této dílčí rekonstrukci budovy odstranila nefunkční přístavba vrátnice a upravila související část fasády. Nymburská provozovna, která je ze všech firemních provozoven nejbližší k pražskému letišti

a v níž sídlí také vedení společnosti, obchodní úsek a rozhodující část technického a ekonomického úseku CZ LOKO, tak vhodně rozšířila své obchodně - komerční zázemí. „Nyní můžeme přijmout k obchodním jednáním české i za-

hraniční zákazníky, bez toho aniž by se zde naráželo na nedostatek místa nebo soukromí, potřebného k obchodním či technickým jednáním,“ komentuje změnu Václav Vaniš, vedoucí úseku marketingu. Což je pozitivní zvláště v době,

kdy lze předpokládat vyšší počet zahraničních návštěv v souvislosti s řešením a zajištěním objemově významných obchodních aktivit na východních trzích.

Foto: Tomáš Obermajer



## Miroslav Badal, pověřený vedoucí nového Úseku servisu kolejových vozidel a ŘKJ, o opakujících se závadách říká: Zavedeme nový adresný způsob řešení nekvalitní práce

S Miroslavem Badalem, do 30. září vedoucím oddělení řízení a kontroly jakosti a od 1. října pověřeným vedoucím nového Úseku servisu kolejových vozidel a ŘKJ, jsme na těchto stránkách hovořili loni v prosinci. Po téměř roce je tedy na co navazovat.

**?** *Tehdy jste říkal: kvalitu neděláme my. Ta vzniká u každého jednotlivce. Co se od té doby změnilo? Co je nového?*

Stále jsem přesvědčen o tom, že kvalita se nedá „kontrolovat“, ale musí se vyrobit. A tady nemůžeme být spokojeni. Počet nedodělků a závad se mnoho nezměnil. I když si výroba zavedla vlastní vyhodnocování tzv. „opakovaných závad“ a snaží se lokomotivu lépe připravit. K výraznějšímu zlepšení však zatím ještě nedošlo. Jde zejména o výstupní kontrolu, ale i závady, které se projeví po několika dnech nebo týdnech provozu.

**?** *Proč si lidé neberou kvalitu víc za svou?*

To kdybych věděl... Zrovna v září udělali dlouholetí a velmi zkušené pracovníci takové chyby, že zůstává rozum stát. Kontroloři ŘKJ jim věřili a výsledkem toho byl zmetek, který se dostal až k zákazníkovi. A to jsme chtěli od výroby co nejvyšší kvalitu práce a od ŘKJ co nejpřísnější kontroly, protože šlo o lokomotivu vrácenou zákazníkem pro závady.

**?** *Čím tenhle „vztah“ ke kvalitě posílíte? Vysvětlováním, přesvědčováním nebo spíš finanční motivací nebo finančními sankcemi?*

To je jednoduché. Vysvětlování a přesvědčováním k ničemu nevedlo. Finančně motivovat někoho za to, že udělá dobře práci, za kterou je placený, je nesmysl. Zbývá tedy sáhnout na to, proč do zaměstnání chodíme. V současnosti připravují nový model řešení závad při reklamaci. Začne to fotografií od servisu, přesným popisem závady, kontrolou ŘKJ, který lokomotivu kontroloval, si pozve k projednání každé závady příslušného mistra a vedoucího čety a ti si to projednají s pracovníkem, který pracoval nekvalitně. Pokud se závada bude opakovat, někdo selhal a musí přijít na řadu vytýkáci dopis. Věřím, že zapojením četaře, mistra i kontrolora vznikne tlak, který se potom příznivě projeví i snížením počtu závad při výstupní kontrole.

**?** *Nicméně, nelze si nevšimnout, že kvalita dodávek některých subdodavatelů se zřejmě i díky ekonomické krizi a jejich potřebě šetřit, zhoršila. Co s tím? Jak je přimět k nápravě?*

Pomůže jen tvrdá vstupní kontrola. V současné době jsme v obou provozovnách vybaveni špičkovou technikou. Úzce spolupracujeme s MTZ a na špatné dodavatele se zaměříme.

**?** *Znamená to, že budete dodavatele třídit. Ti, co obstojí, zůstanou, ti co neobstojí, skončí?*

Podle kvality zboží jsou dodavatelé rozděleni do tří skupin. U nejhorší skupiny je stoprocentní kontrola na vstupu. Kdo se nezlepší, musí z kola ven.

**?** *Už takový případ nastal?*

Ano, takový případ už nastal.

**?** *Ještě připomenou pár čísel: v roce 2007 jste měli k dodavatelům 183 reklamací, v roce 2008 už 245 a loni přes 400. Jak jste na tom letos?*

Pro upřesnění, loni to na konci roku bylo 433 reklamací a stoupající trend pokračuje. Ke konci září máme 505 reklamací na dodavatele. A to zbyvájí ještě tři měsíce. A uvědomte si, jak to zkreslí pohled na nás, jako na finálního dodavatele. Za devět měsíců 500 poruch, možná 500 výjezdů servisu a možná 500 odstavení lokomotiv a to jen vinou dodavatelů.

**?** *Zlepšila se vstupní kontrola nebo se dodavatelé zhoršili?*

Myslím, že obojí. I když asi převládá nekvalita od dodavatelů. Mnoho reklamací je až po několika měsících provozu.

**?** *Posledně jste uvedl, že vám vadí hlavně velké náklady na odstranění garančních závad. Už se to podařilo zlepšit nebo se zvolna lepší?*

Za stejné období proti loňsku jsme „ušetřili“ asi 2,5 miliónů korun na nákladech na odstranění reklamací. Jsou to sice peníze, ale pořád to není



ke chlubení. Náklady jsou stále obrovské. Navíc se objevil nový problém: penále za nedodržení smluvní délky opravných dob při odstraňování reklamací. Největší podíl na těchto penalizacích mají sice naši dodavatelé, ale i my máme „másla na hlavě.“ Samozřejmě to řešíme a penále budou rozděleny podle schváleného metodického pokynu a na dodavatelích budou vymáhány. Ale není to jednoduché.

**?** *Čeho se reklamacie nejčastěji týkají? Kde je podle vás „zakopaný pes“?*

Když použiji zařazení servisu, tak nejvíc závad je ne těchto komponentech a v tomto pořadí: armatury, vzduch, motory CAT a el. výzbroj. Když udělám „velmi hrubě“ jiné rozdělení, tak asi 35 procent tvoří závady výroby, 30 procent dodavatele a 30 je tzv. nezjištěno. Což znamená, že se závada při výjezdu servisu neobjevila, ale byla zaznamenána diagnostickým zařízením. Zbýlých pět procent připadá na projekci a konstrukci, i když asi poměrně dost zavad tohoto typu bude v kolonce „nezjištěno.“ A ten „zakopaný pes“? Myslím, že je to dáno tím velkým počtem závad. Pokud by lokomotivy byly bez technických problémů a dotlačili jsme dodavatele k vyšší kvalitě, tak s nekvalitní prací bychom si poradili. Teď nevím kam dřív skočit. Proto bude zaveden už zmíněný nový adresný způsob řešení nekvalitní práce.

**?** *Kolik má nyní CZ LOKO v záruční době lokomotiv? Vloni jich bylo tuším zhruba 120 a ještě asi 20 spalovacích motorů.*

Teď je to 150 lokomotiv a 25 spalovacích motorů. K tomu musíme připočítat spoustu odbytové výroby, do níž patří třeba dvojkolí nebo trakční elektromotory, a za to všechno také neseme záruku.

**?** *Jak tedy náklady na reklamacie snížit?*

Tady musím připomenout, že nejde jen o náklady na reklamacie. Až se podaří snížit počet závad při VTK, tak ročně ušetříme tisíce produktivních hodin, které teď potřebujeme na odstranění nekvalitní práce. A snížení nákladů na reklamacie? Cest je několik: už stokrát opakovaná sebekontrola vlastní práce, zvýšená kontrola četařů a mistrů, bezchybná kontrola ŘKJ.

Další je zlepšení vymahatelnosti všech nákladů spojených s reklamacemi dodavatelům. Tady máme asi velké rezervy. Začínají od dobrých smluv až po jasné dokázání viny dodavatele. Nelze zapomenout na délku záruční doby. Víím, že nás zákazníci tlačí do co nejdelších záruk, ale pokud dáváme na „staropřebné“ věci, nebo na nové součásti o rok delší záruku než výrobce, tak si koledujeme o problémy, které mohou být dost drahé. A my s nimi musíme počítat.

**?** *Často se v téhle souvislosti mluví o mezioperačních kontrolách, které by jakosti, kvalitě práce pomohly. Jak jste s nimi na tom?*

Myslím si, že máme dostatečný počet mezioperačních kontrol a jejich zvýšení nepřinese žádoucí efekt. Pro ty zaměstnance, kteří přesně neznají postupy opravy lokomotiv, je vyjmenuji: po očištění všech součástí je přesně podle opravárenských předpisů provedena rozměrová kontrola a defektoskopická kontrola. Ze všeho jsou samozřejmě měrové listy a protokoly. Téměř každý komponent je zvlášť přebírán kontrolou ŘKJ. Komponenty jako trakční a spalovací motor, podvozky či dvojkolí, mají několik mezioperačních kontrol. Všechny jsou písemně zaznamenány.

Potom přichází na řadu mezioperační kontroly celků: po montáži, po „brzdě“, před lakem, zkušební jízda, někdy po TBZ a největší komplexní kontrola - výstupní kontrola. Všechno písemně a je to archivováno. Při vyhodnocení závad v el. instalaci od servisu jsme společně s „výrobou“ zavedli na samý závěr opravy kontrolu dotažení vytipovaných spojů v el. rozvaděčích. Je to znovu zapsáno pracovníkem do protokolu i s jeho jménem a datem provedení. Po odstranění všech nalezených závad je přejímka - kontrola zákazníkem a u loko ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s. inspektorem kvality ČD Cargo, a.s. Myslíte, že po tolika kontrolách může zůstat nějaká závada? Nezapomeňte, že poslední kontrolu si dělá zákazník a ten se s námi nemazlí. Při předání všechno funguje jak má. Ale stačí jedna nedotažená spona, jedna matice, nebo jeden dobře nedotažený vodič a je to marný...

**?** *A mimochodem, kdo má na sebekontrolu pracovníků dohlížet. Lidé sami, mistr nebo někdo jiný, třeba váš úsek?*

Když říkáte sebekontrola, tak to musí být pracovník, který práci provádí. Samozřejmě záleží na jeho vlastnostech a poctivosti. Ale také musí vědět, že špatná práce ho bude stát jeho vlastní peníze. Budeme to řešit přes škodní komisi. A vedoucí čety a mistr to mají v náplni své práce. Stejně jako kontroloři ŘKJ. Musí zkontrolovat každou funkci lokomotivy a najít i to, co ostatním uniklo. Není však už v jejich silách kontrolovat každý spoj.

**?** *A úplně na závěr: co si představujete v obecném slova smyslu za slovem kvalita či jakost vy?*

Kvalita? To je pro mě špičkový projekt, to jsou výborní dodavatelé, to je dokonalé technické a technologické zpracování, to je bezchybná práce dělníků. Je to i dobré nastavení parametrů kvality, jejich měření a vyhodnocování a tím řízení kvality. To je vysoká spolehlivost našich lokomotiv, to je spokojený zákazník, který se k nám vrací, to je spokojená firma se všemi zaměstnanci a to je firma, kde jsou zaměstnanci hrdí na to, že tam pracují. To všechno je pro mě kvalita.

## Další důkaz, jak se firma mění - nové svářecí pracoviště v Jihlavě

(Dokončení ze strany 1)

Díky tomu bylo pořízeno několik moderních samostatných svářecích pracovišť, oddělených od sebe průhlednými dělicími stěnami. Pracoviště jsou vybavena mimo jiné polohovacími, otočnými stoly, které svářečům umožňují díly naklápět do různých úhlů. U svařování tedy nemusí klečat, ležet nebo se různě ohýbat, ale svár dělají vždy ve vodorovné poloze. Každý svářec má přitom výšku stolu uzpůsobenou své tělesné výšce.

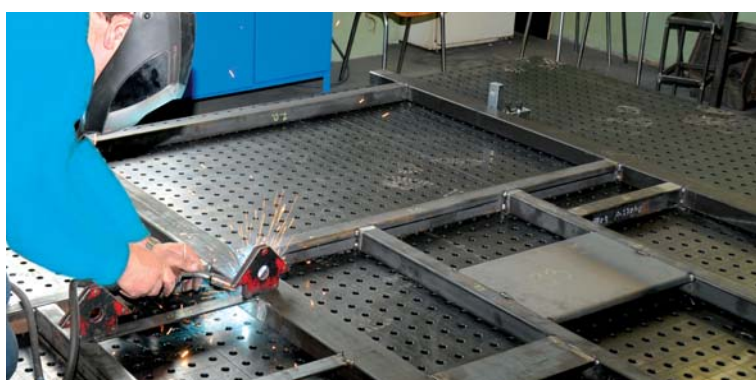
Tím se zlepšilo nejen pracovní prostředí, ale i podmínky pro zvýšení kvality svárů odpovídající současným legislativním požadavkům. To ocenili při dodavatelském auditu také zástupci Českých drah, a.s.

### Mobilní pracoviště na kabiny

Další novinkou je mobilní pracoviště na skládání kabin, které snížilo jejich prostorovou odchylku až na pouhé

0,4 milimetru. „Kabina strojvedoucího se vybavuje řadou typizovaných zařízení, prvků a komponentů jako je třeba čelní a boční sklo nebo řídicí pult, které se při nečekaných prostorových odchylkách těžko >pasují<. Každé takové vybočení pak práce prodlužuje a znamená ztrátové časy. O estetice ani nemluvě. To touto maximálně přesnou výrobou kabin zmizí,“ říká vedoucí provozovny Jiří Nováček. K mobilnímu pracovišti patří i kvalitní nářadí a přípravky, včetně měřicího 3D zařízení, které výrobky v průběhu realizace přeměří s maximální přesností. Teprve pak se začne plechovat a dodělavat.

Nové technologie zvýší kvalitu, produktivitu a výrobní kapacitu. Není vyloučeno ani zavedení smíšeného provozu. S tím vším bude souviset rovněž úprava výrobní a konstrukční dokumentace a nové technologické postupy.





## Po dvou letech skončil výzkum a vývoj modulových konstrukčních celků

**Akciová společnost CZ LOKO ukončila po dvou a půl letech závěrečným oponentním řízením projekt Výzkum a vývoj modulových konstrukčních celků diesel-elektrických lokomotiv. Projekt zařazený do státem podporovaného programu IMPULS začal v roce 2008 a ukončen byl letos v červnu. V září pak byl završen oponentním řízením s konečným hodnocením: „vynikající výsledky s mezinárodním uplatněním.“**

**Česká Třebová** ■ Cílem projektu byl výzkum, vývoj a zhotovení prototypu vybraných modulů diesel-elektrických lokomotiv. Konkrétně kabiny strojvedoucího, pohonného agregátu, chladicího bloku, bloku pomocných pohonů, bloku elektrického rozvaděče a pneumatického bloku. Vysokou technickou úroveň řešení potvrzují tři užité vzory, dva průmyslové vzory a v případě chlazení elektrického pohonu ventilátoru pak jeden patent, registrované u Úřadu průmyslového vlastnictví ČR.

Vyvinuté a vyrobené moderní konstrukční modulové celky pro drážní vozidla jsou univerzálně využitelné pro posunovací i lehkou tratovou službu. Společnost CZ LOKO je využije v inovovaných lokomotivách řad 741.7, 742.7, SM42, 774.7 nebo TEM TMX, které má ve svém výrobním programu.

„Řešení splňují nejpřísnější podmínky technicko-konstrukčního srovnání se světovými výrobci drážních vozidel těchto kategorií,“ cituje ze

závěrečného protokolu Ing. Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO

S těmito lokomotivami se firma hodlá uplatnit nejen na českém trhu, ale zejména v zahraničí, zvláště pak v Rusku, Ukrajině, Bělorusku a některých státech EU jako je Polsko, Slovensko, Litva, Lotyšsko a Estonsko, kde už vesměs řadu let působí.

„Železniční dopravci vedle vysoké technické úrovně oceňují i to, že inovace a obnova těchto lokomotiv je pro ně výrazně cenově výhodnější než nákup nových. A přitom za tyto peníze získají prakticky novou, moderní lokomotivu, což potvrzuje současný i budoucí trend vývoje ve střední a východní Evropě, kdy objem modernizací výrazně přesahuje výrobu nových hnacích kolejových vozidel,“ vysvětluje Bedřich Bulíčka.

Stát, prostřednictvím Ministerstva průmyslu a obchodu, těmito projekty podporuje výzkum a vývoj se

zaměřením na inovace produktů, čímž se zvyšuje konkurenceschopnost a možnost uplatnění českých výrobců na perspektivních zahraničních trzích.

Závěrečné oponentní řízení se konalo za účasti oponentní rady a řešitelského týmu. Členy oponentní rady byli Ing. Miroslav Dvořák, místopředseda Rady programu IMPULS z Ministerstva průmyslu a obchodu, Ing. Miroslav Chlumský člen této rady, doc. Ing. Petr Heller, CSc. ze ZČU Plzeň, doc. Ing. Ja-

roslov Müller, CSc. z VŠB TU Institut dopravy a Ing. Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO.

Řešitelský tým zastupoval Ing. Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty CZ LOKO, doc. Ing. Jaromír Zelenka, CSc. z Univerzity Pardubice, Ing. Pavel Matys, technický ředitel CZ LOKO, Ing. Jiří Štěpánek, vedoucí oddělení výzkumu a vývoje.

Jako host se zúčastnil řízení Petr Kašík, výkonný ředitel Svazu dopravy ČR.



Výsledky práce řešitelského týmu právě obhazuje docent Zelenka.



Po závěrečném oponentním řízení vzniklo toto společné foto zástupců řešitelského týmu se členy oponentní rady.

## Dodavatelské firmy pomáhají zvýšit spolehlivost a provozní vlastnosti lokomotiv

**Vedle vlastního výzkumu a vývoje se na dalším zvyšování spolehlivosti a provozních vlastností lokomotiv CZ LOKO, podílejí rovněž dodavatelské firmy. V poslední době to byly například Parker Hannifin a AV Engineering**

**Česká Třebová** ■ Společnost Parker Hannifin své nové vzduchové brzdové systémy představila na veletrhu Czech Raildays spolu s novým způsobem řešení potrubních rozvodů a filtrace vzduchu v pneumatickém systému pro lokomotivy řady 724.7 a SM 42.

**Nové brzdové systémy...**

Řešení přineslo kvalitnější „ne-rez“ provedení potrubních systémů a zároveň umožňuje rychlé opravy v provozních podmínkách. Je rovněž odolnější proti vlhkosti a znečištění. To umožnilo nahradit původní brzdový systém ze svařených „černých“

ocelových trubek, které vyžadovaly velké náklady na úpravu a filtraci vzduchu.

Díky nové technologii a vyšší čistotě vzduchu se zároveň podařilo zvýšit spolehlivost jednotlivých řídicích a regulačních prvků pneumatického systému v lokomotivách. Obě firmy přitom spolupracují už šest let.

**... a také chladicí blok**

Další novinkou je nová generace chladicího bloku motoru u lokomo-

tivy 742.701-6, určené pro středně těžkou tratovou službu. Postarala se o to spolupráce vývojových týmů CZ LOKO a chrudimské firmy AV Engineering. Zařízení se uplatní v modulové řadě lokomotiv a přitom pokryje různé spektrum výkonů motoru. Zároveň se snížily vibrace bloku a emise hluku, chladicí výkon vyhovuje emisním předpisům Tier 4. Vlastní vývoj od studie proveditelnosti až po funkční zkoušku prototypu trval pouze šest měsíců.

Podle Ing. Pavla Matyse, technického ředitele CZ LOKO, je v současné době nutné spolupracovat s dodavateli i při projekci a konstrukci, protože v této fázi tak lze vlastní dodávku přiblížit našim požadavkům. To se projevilo zejména při konstrukci chladicího bloku CZ LOKO, kdy technický úsek z kapacitních důvodů „přenechal“ projekci a konstrukci firmě AV Engineering. „Podobný způsob realizace bude uplatněn i v jiných projektech,“ uvedl Pavel Matys.

Galina Musílková, výkonná ředitelka Letohradských strojírny o perspektivách této dceřiné společnosti říká:

## Budoucnost spojujeme především s aktivitami mateřské firmy CZ LOKO

**Akciová společnost CZ LOKO, to nejsou jen provozovny v České Třebové, Jihlavě a Nymburku nebo detašované pracoviště v Moskvě, ale také čtyři dceřiné společnosti. Dvě, CZ LOKO Polska a CZ Logistics Česká Třebová, se zaměřují na služby, zatímco zbylé dvě, Lokomont Brno a Letohradské strojírny, jsou výrobní.**

A právě v Letohradě začneme náš miniseriál, v němž si je krátce představíme. Na otázky odpovídá Galina Musílková, výkonná ředitelka Letohradských strojírny, s.r.o. Ty výrobu zajišťují ve dvou provozech - v Letohradě se zaměřují především na opravy a servis železničních vozidel, v Žamberku pak na novou a prototypovou výrobu. Jednateltem Letohradských strojírny je od jejich založení ing. Petr Musílek.

Pokud jde o ekonomické výsledky, bude letošní rok špatný. Je zřejmé, že za prvních devět měsíců se nepodaří naplnit ekonomické výsledky. Nedaří se naplňovat objem výroby, a proto ani ekonomika nespĺňuje očekávání. Pozitivní ale je, že ve spolupráci s Úřadem práce v Ústí nad Orlicí se nám podařilo v rámci projektu „Vzdělávejte se“ zvyšovat kvalifikaci našich zaměstnanců, zejména svářečů.

**?** **Jak firma výrobně i personálně pocítla hospodářskou krizi?**

Pocívat jsme ji začali ve druhé polovině roku 2009, kdy nastal postupný pokles počtu a objemu zakázek. Problémy z toho plynoucí pokračují i letos. Proto abychom snížili negativní ekonomické dopady, museli jsme snížit i počet zaměstnanců.

**?** **Jak tedy nyní, v září, hodnotíte letošní rok? Co se daří? Co méně?**

**?** **Lze říct, kolik práce si sežnete sami a kolik jí dodá mateřská společnost?**

Zhruba třetinu si jí zajišťujeme sami a zbytek má jít za „matkou“. Ale z přechodní odpovědi je zřejmé, že s pracovní náplní je problém.

**?** **Co firmě CZ LOKO poskytujete? O co se naopak musíte postarat vy?**

Spolupráce s mateřskou společností probíhá na mnoha úrov-



Galina Musílková

**Představujeme dceřiné společnosti**

ních. Za jednu z nejdůležitějších lze považovat spolupráci v oblasti svařování, konstrukce a ekonomiky, protože Letohradské strojírny vzhledem ke své velikosti tato oddělení nemají nebo jen v omezené míře.

**?** **V posledních letech se podílíte na výrobě komponentů pro nové a modernizované lokomotivy CZ LOKO. O co jde?**

Konkrétně se jedná o pneubloky, kabiny, chladicí jednotky a ostatní drobné díly pro stavbu dalších článků lokomotiv. Výrobně tyto komponenty nebylo složité zařadit do našeho programu, protože s obdobnými typy dílů jsme již zkušenosti měli. Pouze jsme se museli strojně dovybavit.

**?** **Do vaší výrobní náplně ale patří i skelety a podvozky tramvají či spodků motorových vozů. Jaký to je dnes trh? Stagnující, rostoucí, perspektivní?**

Momentálně to je trh stagnující. V této oblasti nemáme svůj produkt a v podstatě se podílíme pouze na kooperacích. A ty klesají, protože se firmy snaží tuto výrobu zajistit samy a ustupují od kooperací. Pokud budou úspěšná závěrečná jednání, měli bychom se v roce 2011 podílet na výrobě tří skeletů motorových vozů. Tím by se částečně vyrovnal propad výroby ve skeletech autobusů, pokud ten bude nadále pokračovat.

**?** **Nelze se nezeptat na výrobu komponentů pro městské au-**

**tobusy. Jak se na nich podepsala krize?**

Vyrábíme je ve spolupráci s třebovskou společností Tedom, ale i tohle odvětví krizi pocítilo a snížilo odbytu.

**?** **U obou projektů, jak u nízko-podlažních autobusů do měst, tak autobusů s hybridním pohonem byly italské firmy. Pokračuje tato spolupráce ještě?**

V současné době už ne, protože v roce 2004 došlo k prodeji projektu autobusu Kronos do České republiky. A společnost Mauri kvůli problémům s nákupem motorů a převodovek výrobu autobusů ukončila. Projekt Kronos nadále rozvíjí společnost Tedom - divize autobusy. S ní spolupracujeme, jak už řečeno, při výrobě nerezových skeletů.

**?** **Jakou budoucnost tedy Letohradské strojírny mají? S čím ji hlavně spojujete?**

Především s aktivitami CZ LOKO. Jejich zkušenosti z výroby a silný obchodní útvar jsou podle mne zárukou dalšího rozvoje a rozšíření výroby i pro dceřiné společnosti.



## Stavební společnost Viamont DSP převzala už dvě ze čtyř lokomotiv

Stavební společnost Viamont DSP se stala vlastníkem už dvou ze čtyř lokomotiv řady 741, které si u společnosti CZ LOKO objednala. Zatímco první byla předána v červnu a druhá v srpnu, zbylé dvě mají být předány počátkem roku 2011. Všechny jsou určeny pro středně těžkou až těžkou přepravu.

**Jihlava** ■ „Využijeme je při železničních stavbách, na něž se specializujeme,“ uvedl František Horr ze společnosti Viamont DSP: Ta je od letošního března, kdy došlo ke změně ve struktuře vlastníků, stoprocentní součástí rakouské nadnárodní stavební skupiny Strabag SE. „Sečtu-li všechny čtyři lokomotivy, je to pro firmu pět měsíců práce. I díky tomu máme v Jihlavě do konce letošního roku výrobní plán naplněn. Patří do něho

i dvě modernizace lokomotiv ČME-3 do Litvy nebo pro Severočeské doly,“ uvedl Jiří Nováček, šéf jihlavské provozovny, v níž se stroje pro Viamont DSP montovaly. Jejich základem se staly podvozky a rámy původních lokomotiv řady 740, které se po generální opravě staly základem nové řady 741. Na nich totiž byla „postavena“ zcela nová lokomotiva vybavená opět motorem Caterpillar, trakčním alternátorem Siemens nebo kompresorovými bloky Mattei.



Lokomotivy řady 741 pro Viamont DSP při testování dvočlenného řízení.

## Nová kolejová vlečka zrychlí přepravu uvnitř areálu

**Jihlava** ■ Zásadní rekonstrukce kolejové vlečky, o níž se postarala Správa železniční dopravní cesty spolu s firmou SDZ Profin, výrazně zjednoduší přepravu lokomotiv na jednotlivá pracoviště jihlavské provozovny CZ LOKO. Místo dvojího zaústění kolejí je nyní jen jedno, čímž odpadá i nezbytná přejezdová cesta přes železniční stanici Jihlava, hlavní nádraží. Ta někdy trvala dvě i tři hodiny. Nyní budou k převozům potřeba jen minuty. Změna přitom pomůže i poté, co se v příštím roce postaví zamýšlená lakovna v sousedství současných výrobních hal. Zajet z ní do dílny a naopak bude velmi pohodlné. Rekonstrukce kolejíště přitom už počítá rovněž se stavbou kolejové váhy, která by se zde časem, v budoucnu měla postavit. Opět

by se tím zrychlily a tedy i zlevnily práce, protože odpadne nákladná cesta za zvážením do jiných měst.

Podle propočtů by bylo při vlastním vážení možné na každém vozidle ušetřit až 30 tisíc korun, které

se nyní musí zaplatit za přepravu a zvážení u externích firem v jiných částech republiky.



Zástupce generálního ředitele pro provozovnu Jihlava Jiří Nováček při obhlídce nového kolejíště.

## Vylepšení jsou vidět

**Jihlava** ■ Napiše-li se, že příprava na zavedení norem ISO 14 001 a 18 001, pokračuje, bude to pravda. Málokdo si však za tím představí konkrétní opatření a zlepšení. A přitom jich je...

Stačí připomenout rekonstrukci skladu barev a olejů v budově M, opravu pracovních jam v montovně (lepší osvětlení, izolační nátěr) v budově D.

Začala rovněž výstavba mycí haly, která bude zastřešená, aby lidé nemuseli lokomotivu mýt třeba v dešti nebo vánici, zlepšilo se osvětlení manipulačních ploch pod portálovým jeřábem, ale třeba se také třídí odpad. Jako v první provozovně CZ LOKO, kde se toto opatření zavedlo.

Prostě změny, které jsou vidět a dotýkají se prakticky každého.

## Další firma z Bosny a Hercegoviny si za dodavatele vybrala CZ LOKO

**Jihlava** ■ Bosensko-hercegovinská firma Sisecam Soda Lukavac se, po energetické firmě JP Elektroprivreda Sarajevo, stala druhou v této čtyřmilionové balkánské zemi, která si v jihlavské provozovně CZ LOKO nechala vyrobit novou diesel - elektrickou posunovací lokomotivu, označenou jako 797.821. Ta tradičně odjela k zákazníkovi na trajleru nákladního auta. Stalo se tak v polovině srpna. „Majitelé, téhle

firmy, založené už v roce 1893 a dodnes vyrábějící práškovou sodu, jsou Turci a pro nás to tedy byla opět nová klientela,“ říká Jiří Nováček, šéf jihlavské provozovny. Republika Bosna a Hercegovina se tak po Srbsku stává další balkánskou zemí, v níž akciová společnost CZ LOKO rozšiřuje počet svých klientů. V Srbsku už například jezdí 17 posunovacích lokomotiv CZ LOKO, hlavně u státních srb-

ských železnic, k nimž se loni přidala Elektrárna Kolubara. Lokomotivy řady 797, vyvinuté a vyráběné v CZ LOKO, jsou vybaveny moderní technologií s motorem Caterpillar a trakčním alternátorem Siemens, mají výkon 250 kilowattů a váží 25 tisíc kilogramů. Určeny jsou pro lehký posun na vlečkách, dopravu lehkých vlaků rychlostí do 40 km/hod. a posun v podzemních drahách.



Lokomotiva při nakládce na trailer...



... a nyní je připravena k putování po Evropě.



## CZ LOKO se zapojilo do mezinárodního projektu Eures

**Akciová společnost CZ LOKO se zapojila do mezinárodního projektu Eures (EUropean Employment Services, Evropské služby zaměstnanosti), v němž realizuje projekt Adaptace: odbornost zahraničních pracovníků.**

**Česká Třebová** ■ „Pro nás to znamená, že například zájemce o práci, který ji bude hledat prostřednictvím tohoto projektu, se dozví o volných pozicích v CZ LOKO. Teoreticky to tedy může být třeba někdo v Polsku, Německu nebo na Slovensku,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský. Konkrétně firma zpracovávala informační materiály o kvalifikačních požadavcích na profesce svářeč, elektrotechnik, řidič nákladních motorových, případně dalších vozidel. „Díky tomu jsme postupně zviditelnili CZ LOKO na webových stránkách v celé Evropě,“ poznamenává Tomáš Brancuzský. Projekt Eures totiž nabízí veřejně

služby zaměstnanosti ve všech 27 členských státech Evropské unie a také v Norsku, Islandu a Lichtenštejnsku. Dohodu o účasti v síti Eures má i Švýcarsko. V Česku jsou jeho partnery Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR, včetně všech Úřadů práce, a Svaz dopravy ČR. Nápad zapojit CZ LOKO vznikl už v roce 2008, kdy firma pocítovala nedostatek kvalifikovaných pracovníků na celém území Česka. V rámci projektu CZ LOKO obdrželo dotaci na zpracování a přeložení popisu požadovaných pracovních funkcí do několika evropských jazyků. Svaz dopravy si navíc vyžádal i popis funkce řidiče nákladního vozidla, bylo třeba řešit zdravotní způsobilost a další agendu.

Databáze Eures není ale určena jen zaměstnavatelům, ale i občanům. Nalézt na ní lze fakta o práci v EU a EHP nebo informace o poradenských službách, které

nabízejí pověření poradci a určení kontaktní pracovníci projektu působící na českých Úřadech práce. Internetová adresa projektu je: <http://portal.mpsv.cz/eures>



Poslední pracovní jednání o projektu Eures se v CZ LOKO uskutečnilo počátkem září. Zúčastnili se ho pracovníci Ministerstva práce a sociálních věcí prostřednictvím Úřadu práce Jihlava společně s ředitelem Svazu dopravy ČR Petrem Kašíkem (druhý zprava). CZ LOKO zastupoval personální ředitel Tomáš Brancuzský (třetí zprava).

### Jubilejní Šlapohyb

Jubilejní, 10. ročník Šlapohybového klání - Memoriálu profesora Izera uspořádala v České Třebové Dopravní fakulta Jana Pernera. Jak bývá v posledních letech zvykem, i s podporou společnosti CZ LOKO.

Před startem účastníci jízdy uctili památku prof. Ing. Jiřího Izera, CSc., který byl historicky prvním startujícím závodníkem při zahájení Šlapohybového klání v roce 2001. A stejně jako tehdy čekal i letos na 16 aktérů akce, tedy studenty, absolventy a pedagogy Dopravní fakulty JP tradiční, zhruba dvanáctikilometrový okruh v Českořebovském mezihoří. Absolutně nejrychlejším borcem se stal Stanislav Machalík z Katedry informatiky v dopravě za 22,53 minut. Jako poděkování za účast obdrželi všichni „šlapohybci“ firemní tričko hlavního sponzora, společnosti CZ LOKO, která s Dopravní fakultou JP spolupracuje na řadě projektů.

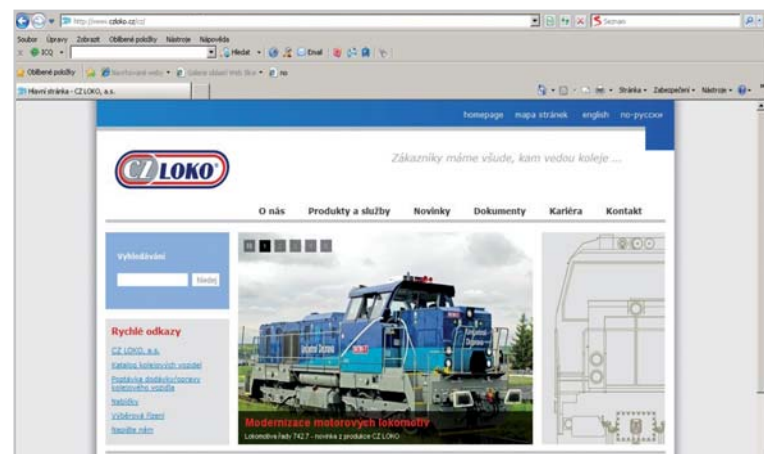
## Byly spuštěny nové firemní webové stránky

Kliknete-li nyní na webovou doménu [www.czloko.cz](http://www.czloko.cz) představí se vám nové webové stránky, spuštěné do zkušebního provozu 16. září. Postaral se o ně úsek marketingu a propagace, jehož vedoucí Václav Vaniš nevylučuje ještě drobná doplnění a úpra-

vy, které vyplynou právě z ověřovacího provozu. „Záleží nám na tom, aby stránky byly uživatelsky příjemné, aby na ně zaměstnanci, obchodní partneři nebo prostě příznivci železnice, rádi chodili,“ vysvětluje. Jejich příprava trvala skoro rok,

vlastní realizace pak téměř čtyři měsíce. Nejtěžší asi bylo vybrat vhodný program, který by splňoval všechna očekávání firmy i uživatelů.

„Například jsme chtěli, abychom si sami mohli řešit úpravy a řadu dalších věcí na webu až do nejmenšího detailu. To u těch minulých nešlo. Tam jsme se museli obracet na administrátory stránek a tím se samozřejmě zhoršovala jejich aktuálnost. Teď to bude vše mnohem jednodušší a během několika týdnů budou mít do vybraných sekcí přístup i pověřené lidi z firmy,“ říká Václav Vaniš. Ti tak budou moci operativně doplňovat informace vztahující se k jejich činnosti, ať už půjde například o zveřejňování volných pracovních míst, výběrových řízení z oblasti nákupu či investic, poptávek, nabídek, ale i informací z výroby. V každém případě ale už nyní stojí za to na nový firemní web přinejmenším „kouknout.“



### Na slovíčko...

#### s výrobním mistrem Jaroslavem Pavlíčkem

**Výrobní mistr Jaroslav Pavlíček má na velké montovně českořebovské provozovny CZ LOKO na starosti svářeče a vzduchaře. Dohromady zhruba tři desítky lidí. Právě jeho jsme pozvali jako prvního „na slovíčko“.**

**Co vám v poslední době udělalo v práci radost?**

Rozhodně to byla modernizace světlíků na montovně. Hala se podstatně prosvětliła a jak někdo říkal, „konečně je v ní vidět“. Díky automatickému systému s meteostanicí se podstatně zlepšilo i větrání. To je v prostředí, kde při svařování vznikají zplodiny a při broušení nečistoty, důležité. Prostředí se tady opravdu změnilo. Zkrátka - povedlo se to.

**Co vás naopak trápí, co vám vadí?**

Nejvíce asi problémy s uspořádáním

materiálů a jejich toků. Máme málo místa a tak je materiál různě „rozset“ po celé firmě. To není dobrý stav, o kvalitě uložení nemluví. Dohledat pak materiál není snadné.

**Koho a na co byste se rád prostřednictvím našich novin zeptal?**

Lidé chtějí ve výrobě udělat maximum pro to, aby se letošní podnikatelský plán splnil. Svou roli v tom samozřejmě hraje, podobně jako vloni, i vidina 13. platu. Otázka pro někoho z vedení tedy zní, jak se k němu dostat?

## Eva Sedláková mění po práci hydromat za kuželkářskou dráhu

Dělnici Evu Sedlákovou zná v CZ LOKO kde kdo. Však zde pracuje už 42 let. Poprvé do firmy přišla v březnu 1968 a letos v srpnu se loučila, že jde do penze. „Protože mi zdraví slouží, rozhodla jsem se v práci pokračovat. Navíc nadřízení souhlasili, abych i nadále zůstala. Ten zájem mě potěšil. To přiznávám. Zvlášť, když vidím, jak se podnik mění, co se v něm za poslední roky změnilo k lepšímu. Proto jsem kývla a ještě to tu se mnou budou muset chvíli vydržet,“ říká s úsměvem.

**Česká Třebová** ■ Nejčastěji jí vidíte v nové hale, jak na „hydromatu“ myje motory nebo podvozky, které se potřebují před opravou zbavit všech nečistot. „Druhou“ práci má při úklidu po příjmu starých nebo předání nových lokomotiv.

„Dřív to tu bývalo všechno takové špinavé, šedé, zašlé. Prostě jako v lokomotivních dílnách. Teď se hodně udělalo, zmodernizovalo a i fabrika je pak taková „barvenější“. Někdo to možná nedocení, ale když sem chodíte celý život, nelze si toho nevšimnout,“ povídá. Eva Sedláková, matka dvou do-

spělých dětí, si přitom neprodoužila jen pracovní život. Ve svém „penzijním“ věku stále hraje 1. ženskou kuželkářskou ligu za „béčko“ KK Záhřeb na Moravě. Do ní postoupilo před čtyřmi lety a dotáhlo se tak na zábřežské „áčko“, které jí už hrálo.

„Chce to pevnou vůli. Dvakrát týdně trénujeme, o víkendů je zápas. A to víte, že už se mi také někdy nechce cestovat. Ale máme bezva partu, a už kvůli ní jsem s kuželkami ještě nesekla. A také kvůli manželovi, který je mým nejlepším fanouškem a jezdí s námi pravidelně na utkání,“ vypráví Eva Sedláková, která dřív ve České Třebové kopala i druhou



Eva Sedláková reprezentovala i letos CZ LOKO na českořebovském Týdnu sportu, kde vyhrála soutěž kuželkářek. K úspěchu jí jménem firmy blahopřáli Petr Zemek a Tomáš Brancuzský.

fotbalovou ligu žen. Což bylo v době, kdy se zde hrával i slavný turnaj O srdce Mladého světa, na který jezdila i Sparta a Slavie. Právě díky manželovi se ke kuželkám také doma v České Třebové dostala. To jí bylo dvaadvacet

a manžel nebyl ještě manželem, ale přítelem. Ten jí mezi kuželkáře přivedl a spolu s nimi hrála na tehdejší dvoudráze i smíšený okresní přebor. „Nikdy bych si nemyslela, že v kuželce tak dlouho vydržím. Koule má necelá tři

kila a vím, že jsem z ní nebyla poprvé nijak nadšená. Létala si kam chtěla a bylo to hrozný,“ vzpomíná. Časem jí ale kuželky chytly a kvůli vyšší soutěži i nové čtyřdráze přešla ke kuželkářkám do Zábřeha. Teď plánuje, že mezi českou elitou bude „koulet“ ještě rok a pak se na „stará kolena“ vrátí domů, do Třebové, kde už moderní čtyřdráha také pár let je a místní ženské na ní koulí třetí ligu.

„Kuželky jsou sice namáhavé na nohy, ale jak je na mně vidět, lze u nich vydržet spoustu let. Člověk je ale musí mít rád, musí ho bavit. To je stejné jako s prací,“ povídá Eva Sedláková. Jejím rekordem je 570 shozených kuželek na 120 hodů za zápas a jak říká, už ho sotva překoná. Ale i tak na kuželky nedá dopustit. (Mimoходом, víte, že při kuželkách, kdy musíte plnou koulí trefit „náhozové prkno“ se shazuje 9, zatímco při bowlingu, kde může koule s dírami na prsty padnout třeba doprostřed dráhy, 10 kuželek?)