



CZ LOKO Polska roste. Získala i opravy lokomotiv řady S 200

# CZ LOKO



Rozhovor s Jiřím Nováčkem  
Chceme se stát největším domácím výrobcem speciálních kolejových vozidel



Vyjíždí novinka MUV 74 s hydrostatickým přenosem

Počítače přejdou v květnu na Microsoft Office 2010

## Nová výrobní hala roste rychle před očima

Ještě koncem loňského roku tady stály nízké, nevzhledné objekty, nyní se už místo nich tyčí v českořebovské provozovně CZ LOKO ocelová konstrukce nové výrobní haly elektrických točivých strojů. A možná, že v době čtení těchto řádků už bude opláštěná.

Česká Třebová ■ „Všechno probíhá jak má. Dokonce jsme proti harmonogramu v několikadenním předstihu. Mám z toho docela radost,“ říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku. Po lednových demolicích se v únoru hrabaly základy s desetimetrovými piloty. V březnu se pak namontoval železobetonový skelet, dokončily se práce na ocelových konstrukcích a začalo se s už zmíněným opláštěním a střechou. Zároveň se hloubily základy pod stroje a technologie. Třeba taková stolice, na níž se budou provádět zkoušky elektrických točivých strojů, musí mít základ speciálně odpružený. Díky rychlejšímu postupu stavebních prací se mohou urychlit i dodávky technologie. Například mostový jeřáb by měl být

dodán o měsíc dříve. Ten se později použije i při montáži další technologie.

První etapa této strategické investice, která firmě umožní plnohodnotně rozvíjet nový výrobní program, jímž jsou právě opravy lokomotivních motorů, skončí v červnu. To má být tato část stavby dána do předčasného užívání. Souběžně s tím začne demolicemi dalších objektů druhé etapy. Stavba této haly bude jako přes kopírák. Začít má o prázdninách a skončit koncem října. V listopadu má přijít na řadu kolaudace a uvedení celé investice do provozu.

Část stavebních nákladů a nákladů na nové stroje pokryjí evropské a české dotace, ale podstatně větší část bude hrazena z úvěru ČSOB a vlastních zdrojů.



Se stavbyvedoucím Romanem Vašítkem z Agrostavu Ústí nad Orlicí se Radovan Stránský (vpravo) setkává prakticky každý den.

## Kapitálový vstup do MSV elektronika

Česká Třebová ■ Akciová společnost CZ LOKO se stala vlastníkem 17 procent obchodního podílu na společnosti MSV elektronika Studénka, s.r.o. Kapitálový vstup do firmy, zaměřené na vývoj a výrobu řídicích systémů do lokomotiv, byl završen loni 14. prosince, kdy došlo k zápisu vlastnických změn do obchodního rejstříku. Největším podílníkem je AŽD Praha se 32 procenty, zbylí tři vlastníci drží rovněž po 17 procentech. MSV elektronika vyvíjí a implementuje moderní řídicí systémy lokomotiv na evropské úrovni. „Bylo to zásadní strategické rozhodnutí našich akcionářů,“ říká ředitel pro strategii a projekty Bedřich Bulíčka. Zabezpečovací systémy používané evropskými provozovateli dopravní cesty zásadně ovlivňují i rozhodování zákazníků, jakou lokomotivu použít nebo koupit. Mimo jiné to znamená, že pouze samotný výkon lokomotivy už zákazník neohromí. Stejně důležitý je i její řídicí systém a další vlastnosti.

MSV elektronika se zaměřuje na výzkum, vývoj a výrobu elektronických komponent pro aplikace v dopravě a průmyslu včetně tvorby jejich programového vybavení. Firma má dlouholeté zkušenosti v oblasti vývoje hardware a software a jejich aplikací na kolejových vozidlech.



## První „čmelák“ byl v Bělorusku předán za tři měsíce

Lida ■ Týmu Jiřího Pipka, který má v CZ LOKO na starosti realizaci zahraničních projektů, se koncem loňského roku podařil husarský kousek, když v běloruských železničních opravárnách Lida předal 15. prosince tamním státním drahám první modernizovanou lokomotivu ČME3. Přesně podle přání zákazníka. Přitom od začátku realizace projektu k předání uběhly pouze tři



měsíce. To byl mimořádný výkon, který velmi posílil renomé a prestiž CZ LOKO.

„Skrývalo se za tím obrovské úsilí všech našich lidí, kteří se na projektu podíleli. A to jak v Česku, tak v Bělorusku, kde tamní dělníci odvedli mimořádnou práci, což už se nedá říci o práci běloruských techniků, jejichž výkony byly někdy katastrofální,“ vrací se do závěru loň-

ského roku Jiří Pipek. Z kolegů pak jmenuje svářeče z Jihlavy Jiřího Solaře a Roberta Melichara a pomoc při montážích od Petra Zoufalého, Miroslava Knytla a Bohumíra Vlacha.

Letos z uzavřeného kontraktu na modernizaci 49 lokomotiv čeká na přestavbu dalších dvanáct, podobně jako následující tři roky. První krok byl přitom excelentní.

## Lokomotivy pro ČD už jezdí na pravidelných spojích



Antonín Blažek převzal od Josefa Bártý symbolický klíč od první předané lokomotivy.

Praha ■ Byla to počátkem ledna na pražském Hlavním nádraží sláva. Na nástupišti u první koleje stály „bufetové“ stolky přikryté ubrusy, hostesky chystaly občerstvení, průvodčí

Českých drah v nových stejnkrojích postávaly u připravené soupravy s novou lokomotivou z CZ LOKO v čele a kolem novináři a televizní štáby. (Pokračování na straně 2)

Antonín Blažek, náměstek pro osobní dopravu ČD říká:

## Zkušenosti jsou zatím vesměs pozitivní

Náměstka pro osobní dopravu Českých drah Antonína Blažka jsme se později zeptali na první provozní zkušenosti a další možnou spolupráci obou firem.

Už to jsou bezmála tři měsíce, co ČD na trati z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic používají „brejlovice“ modernizované v CZ LOKO. Máte zpětnou vazbu, jak lokomotivy hodnotí sami strojvedoucí?

Ano, první ohlasy strojvedoucích a dalších kolegů z provozu, kteří se na provozu modernizovaných „brejlovců“ podílejí, máme. Strojvedoucí velmi pozitivně hodnotí zejména komfort stanoviště, ale také některé funkce nově instalované v rámci modernizace, které starší motorové lokomotivy nemají. Jde především o funkci ARR nebo EDB.

Jaké s nimi mají tedy zatím zkušenosti?

První zkušenosti jsou vesměs pozitivní, a to například s ergonomickým uspořádáním ovládacích prvků. Postupně také získávají zkušenosti s chováním nových strojů při různých povětrnostních a provozních podmínkách. Věřím, že naši strojvedoucí dokážou během krátké doby zúročit všechny výhody a nové parametry vylepšených „brejlovců“. Provoz lokomotiv ale ukázal i několik nedostatků, se kterými se setkali kolegové v údržbě. Jde například o složitý přístup k soustrojí topného a trakčního alternátoru. Díky dobré spolupráci ČD a CZ LOKO se ovšem tyto komplikace daří řešit.

Naplnila se vaše očekávání? Myslím tím hlučnost, rychlost, provozní náklady...

V tomto směru jsme velice spokojeni s nízkou hlučností a nízkými emisemi

mi nově instalovaných motorů CAT 3512 C. Ty rozdíly jsou jednoznačně pozitivní ve prospěch modernizované lokomotivy. Další podstatnou předností je menší spotřeba paliva. Nižší náklady na provoz a také menší spotřeba paliva byly jednou z motivací, proč „brejlovice“ modernizovat.

Lze získané zkušenosti využít i při modernizaci dalších lokomotiv?

Určitě ano, i když České dráhy jako osobní dopravce upřednostňují na neelektrifikovaných tratích především motorové vozy a jednotky. Přesto zde zůstanou i v budoucnosti některé výkony, pro které budeme potřebovat moderní motorové lokomotivy. Jsou to například napěťové výluky na hlavních elektrifikovaných tratích, doprava klasických souprav na některých neelektrifikovaných rychlíkových tratích nebo posun se soupravami.

## CZ LOKO Polska - nové zakázky i nový ředitel

Věk nikdo nezastaví, a tak i dlouholetý ředitel dceřiné společnosti CZ LOKO Polska Czesław Lancucki firmu opouští a ve svých 69 letech odejde k 1. květnu do penze. Touto cestou mu chceme poděkovat za dlouholeté budování pozice společnosti CZ LOKO v Polsku a popřát mu dlouhé a pevné zdraví.

**Gliwice** ■ Jeho nástupcem a novým ředitelem a předsedou představenstva se od října 2010 stal Piotr Pytel, jeho dosavadní zástupce. Generační změnu schválila v polovině loňského roku valná hromada CZ LOKO Polska Sp z o.o., v níž je jediným společníkem akciová společnost CZ LOKO:

Oba manažeři tak byli u toho, když během roku 2010 byla podrobena schvalovacím zkouškám a zkušebnímu provozu lokomotiva SM 42-1601. Ta je společným dílem firem PESA Holding a CZ LOKO a je určena pro národního železničního dopravce PKP CARGO. Zkušební provoz skončil v listopadu s výbornými výsledky a vydáním „Świadectwa“ (obdoba českého Průkazu způsobilosti). Důležité je, že lokomotiva byla modernizována na základě projektu našich konstruktérů. Naši kolegové z CZ LOKO Pol-



Piotr Pytel

ska při tomto projektu komunikovali s polskými dodavateli použitých komponentů, zajišťovali vlastní subdodávky a překlady technické dokumentace. Další „Świadectwo“ jsme získali na úpravu lokomotiv řady S 200 (770) pro traťovou službu. Právě CZ LOKO Polska zpracovala projekt, zajistila zpracování posudku od právnícké osoby (IPS TABOR Poznań) a po několika měsících UTK Varšava vydal počátkem letošního roku už zmíněný dokument. Velkým úspěchem byl kontrakt na opravu čtyř lokomotiv řady S 200 (v ČR známé jako řady 770) pro



Lokomotiva S 200-24

významného polského provozovatele KOLPREM, který zajišťuje přepravu pro ArcelorMittal Poland. Tato zakázka byla realizována ve druhé polovině roku 2010 a poslední lokomotiva byla předána v prvním týdnu roku 2011.

Polsko se stává kolbištěm pro české, slovenské a samozřejmě polské firmy při získávání zakázek. V současné době je jak v Česku, tak na Slovensku opravárenský trh přibližně rozdělen mezi hlavní „národní opravce“. Proto se významné firmy z obou zemí poohlížejí po dalších zakázkách v Polsku, kde je, i vzhledem k rozloze ze-

mě, přibližně čtyřikrát více lokomotiv než v Česku. Výsledkem je pak urputný boj o zakázky a udržení prestiže.

CZ LOKO Polska nyní čeká na výsledky schvalování lokomotivy 753.7 pro provoz na polské železnici. Lokomotiva 753.741-8 bude během března 2011 podrobena dalším stacionárním testům a zkouškám za jízdy. Po jejich dokončení získá další výhodu, která bezesporu pozitivně ovlivní naše další budoucí zakázky.

**Martin Švercl**, obchodní manažer pro Polsko

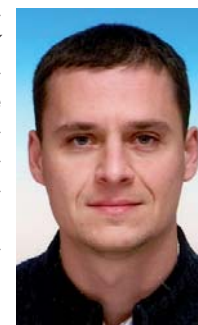
## Představujeme

### Jakost řídí Pavel Orálek

Ředitelem Úseku KV a ŘKJ se od února stal Pavel Orálek (32).

Ten po absolvování Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava pracoval ve společnosti OKD Doprava, respektive AWT. V ní začal jako dispečer železniční dopravy (2003-2005), další dva roky byl pak technikem provozu lokomotiv Čechy a následující tři roky v této společnosti pracoval jako vedoucí údržby lokomotiv. Do CZ LOKO nastoupil loni v prosinci a seznamoval se s jejím provozem.

Obsazením tohoto důležitého postu byla v CZ LOKO završena organizační změna, započatá loni v říjnu, v jejímž rámci byla do jednoho útvaru sloučena oddělení Servisu kolejových vozidel a Řízení a kontrola jakosti.



Pavel Orálek

## Účast na významných veletrzích a výstavách dál posílí kredit naší firmy

**Bělehrad, Moskva, Riga, Ostrava, Gdaňsk, to jsou některá města, v nichž letos akciová společnost CZ LOKO představí svou produkci odborné i široké veřejnosti na tamních veletrzích a výstavách.**

**Nymburk** ■ V první polovině dubna to bude mezinárodní bělehradská Sajam Tehnika, na níž se představíme spolu s firmami Inekon Group a Marex Trade, s nimiž jsme realizovali společné dodávky lokomotiv řady 621.1 (709) pro Srbské železnice.

Poté se zúčastníme moskevského veletrhu TRANSRUSSIA a řížského

Transport and Logistics. V květnu naše zástupce čeká jaltská konference věnovaná problematice kolejových vozidel ve východní Evropě. Při těchto prezentacích využijeme také místní firmy, s nimiž CZ LOKO na těchto územích spolupracuje.

Nejvýznamnější akcí roku je pak CZECH RAILDAYS, který se koná

v Ostravě od 14. do 16. června, považovaný za největší tuzemskou speciální akci zaměřenou na železniční techniku. Její růst potvrzuje i stále vyšší počet vystavovatelů a návštěvníků. Chceme zde ukázat pro České dráhy modernizovanou lokomotivu 750.7 nebo nový typ traťového vozidla MUV 74. Ve druhém pololetí se pak CZ LOKO zaměří na zahraniční akce Salon Expo 1520 (září v Moskvě) a TRAKO 2011 (říjen v Gdaňsku), kde se na naší účasti bude po-

dílet také dceřiná společnost CZ LOKO Polska.

Pokud jde o účast na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, pak tu letos CZ LOKO neplánuje. A to přesto, že se souběžně s ním rovněž koná 6. ročník veletrhu Transport a Logistika. Jak totiž ukazuje vyhodnocení minulých ročníků, pokračuje pokles významu této akce.

Podle našich dosavadních informací proto tuto akci vypouští i většina ostatních českých vý-

robů železničních vozidel a jejich komponentů.

Chceme, aby se na všech uvedených akcích CZ LOKO představilo jako úspěšná, moderní firma, která má zákazníkům co nabídnout. Ať už jde o produkty nebo služby. Věříme, že tím zvýšíme kredit firmy, prohloubíme povědomí o našich možnostech a schopnostech a posílíme obchodní strategii i realizované obchodní projekty.

**Václav Vaniš**, vedoucí oddělení marketingu

### Phoenix-Zeppelin předal 500. motor

**Praha** ■ Lokomotivní motor Caterpillar s pořadovým číslem 500 bude pohánět lokomotivu řady 750.7. Společnost Phoenix-Zeppelin, která tyto motory dodává na český trh především prostřednictvím CZ LOKO, jejímž je akcionářem, této mety dosáhla během 16 let.

„První lokomotivní motor v České republice jsme prodali v roce 1995,“ vzpomíná Zdeněk Řešátko, prokurista společnosti Phoenix-Zeppelin a ředitel divize Energetické systémy. Později se právě díky úspěšnému rozvoji CZ LOKO podařilo tyto motory dodávat i do modernizovaných lokomotiv Českých drah a ČD Cargo, podobně jako zahraničním zákazníkům například v Itálii, Srbsku, Litvě, Bělorusku nebo Polsku. Téměř stovka lokomotivních motorů je v provozu ve Slovenské republice. „Moderní motory Caterpillar umožnily železničním dopravcům snížit provozní náklady a zvýšit provozní spolehlivost svých kolejových vozidel,“ dodal Zdeněk Řešátko.

## Lokomotivy pro ČD už jezdí na pravidelných spojích

(Dokončení ze strany 1)

To vše kvůli předání prvního modernizovaného „brejlovce,“ který znamenal další krok v obnově vozového parku národního železničního dopravce. Proto mu České dráhy věnovaly takovou pozornost.

„Chceme tím veřejnosti ukázat, že to s obnovou vozového parku a zvýšením kultury cestování myslíme vážně,“ říká Antonín Blažek, náměstek pro osobní dopravu ČD. „Tato první série obsahuje čtyři lokomotivy, které by měly jezdit z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic a dále budou nasazeny do okolí Brna na tratě na Moravě a potom do východních Čech v okolí Hradce Králové a Trutnova.“

Nová lokomotiva řady 750.7, která se má stát klíčovým strojem neelektrizovaných tratí, pak také hned v čele rychlíku vyjela na pravidelný spoj na jih Čech.

CZ LOKO pro České dráhy zmodernizuje celkem 19 těchto diesellových lokomotiv, vyráběných v pražském ČKD v první polovině 70. let. V České Třebové stroje dostáva-



Na tiskové konferenci odpovídali Petr Stáhlavský, Josef Bárta a Antonín Blažek na dotazy novinářů.

jí nový motor Caterpillar o výkonu 1 455 kilowattů, který je oproti původním motorům K12V230DR výkonnější, ale zároveň úspornější. Nové motory spotřebují průměrně o 1,1 litru naftu na kilometr méně. Spalování je efektivnější, takže se do ovzduší vypouští méně škodlivin, chod tišší. „Jsou zde nové klimatizované kom-

fortní kabiny pro strojvedoucí, nové elektronické řízení, nová regulace celé lokomotivy a řada dalších změn. Ta rekonstrukce je opravdu zásadní – lze říct, že pod starým pláštěm je kompletně nový vnitřek,“ uvedl generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta. Ten při slavnostním aktu předal Antonínu Blažkovi symbolický



Právě předaná lokomotiva se na Hlavním nádraží hned chystala k odjezdu na pravidelný spoj na jih Čech.

klíč od nové lokomotivy a oba manažeři se pak v Prezidentském salonku setkali s novináři na tiskové konferenci.

Všech devatenáct modernizovaných lokomotiv budou mít dráhy v polovině roku 2012.

(O testování nové lokomotivy čtěte na straně 4)

Jiří Nováček, zástupce generálního ředitele pro provozovnu Jihlava vysvětluje organizační změny a říká:

## Chceme být největším českým výrobcem speciálních kolejových vozidel

Jiří Nováček, zástupce generálního ředitele pro provozovnu Jihlava, byl dosud i šéfem celé tamní výroby. Od února se o ni dělí s Martinem Malíkem, který se stal vedoucím provozu sériové výroby. On sám se nyní zaměřuje na vedení provozu kolejová výroba.

### Co se pro vás změnilo?

S nárůstem zahraničních zakázek bylo nutné zřídít sériovou výrobu, která musí fungovat samostatným životem. Já řídím už zmíněnou skupinu kolejových vozidel, kolega Malík pak sériovou výrobu. Ta letos nabíhá a příští rok, kdy už bude mít k dispozici novou halu a novou lakovnu, by se měla rozjet. Rok 2011 je tedy z tohoto pohledu přechodný, i když samozřejmě výroba běží naplno a lokomotivy dodávat musíme.

### Jak zaměstnanci tyto změny přijali?

V klidu, jsou na změny zvyklí a myslím, že nikoho nepřekvapily. Specializace výroby se tu postupně připravovala už několik let. Teď, díky novým zahraničním zakázkám, se jenom završila. Pro lidi to je velmi dobrý signál – která firma dnes může říct, že má nyní práci zajištěnou na dlouhou dobu dopředu?

### To se týká především sériové výroby nových lokomotiv. A co vaše zakázková výroba? Jak ta se bude vyvíjet?

Nechci to zakřiknout, ale o „zábavu“ budeme mít postaráno. Jednak pokračujeme ve speciálních opravách a generálkách kolejových vozidel. Budeme dělat generálky lokomotiv vyrobených ČKD s motory Mercedes, na opravy se k nám vrátí lokomotivy, které jsme kdysi vyrobili a tak dál. V této chvíli jsme kapacitně přeplněni a musíme začít přijímat další lidi. Vedle toho se nově zaměříme na speciální kolejo-

vá vozidla. Představa je jasná – CZ LOKO by se mělo stát jejich největším domácím výrobcem. I proto byla tahle organizační změna nutná.

### Jste na takový růst speciální výroby připravení?

Lidi a vybavení na výrobu i opravy máme. Co nám chybí, to díky dalším rozsáhlým investicím, letos vybudujeme. Do konce května chceme zkolaudovat mycí halu na čišťení a demontáž lokomotiv. Tady se vozidlo kompletně vyčistí, případně demontuje a na halu se pak dostane už očištěné a nachystané. Dosud jsme tyhle „čistící“ práce dělali venku v provizorních podmínkách a byli limitováni počasím. Když totiž venku začalo mrznout, nešlo to. Nebo se dělalo složitě náhradním způsobem uvnitř. To samozřejmě způsobovalo obrovské problémy.

### Mluvíme-li o speciální výrobě, co si za ní všechno představíte?

Vedle malých lokomotiv určených k údržbě metra, které máme třeba v Praze, Varšavě nebo Budapešti, to jsou motorové univerzální vozíky, sloužící k úpravám železničních tratí. Máme s tím bohaté zkušenosti a vycházíme i z poznatků a přání zákazníků. Samozřejmě, konkurence v Evropě existuje, nejsme na trhu jediní, ale prostor k růstu a rozvoji této výroby tu jednoznačně je.

### Kde vidíte příležitosti?

Třeba opravovat koleje nebo



Jiří Nováček

jezdít ke spadlým trolejím na železničních koridorech by měla speciální vozidla alespoň stokilometrovou rychlostí. Ta dosavadní jsou na opravu těchto exponovaných tratí pomalá. Právě rychlost je jedním ze zadání, kterým se chceme ubírat i pro montážní vozidla. Takový stroj už musí mít alespoň tři sta kilowattový motor, musí být jasný, zda přenos asynchronní, střídavý nebo hydrodynamický. Prostě technických úkolů víc než dost.

I to je jeden z důvodů, proč se chceme na mezinárodní výstavě Czech RailDays oficiálně předsta-

vit jako výrobci speciálních vozidel. Máme už ucelenou řadu motorových univerzálních vozíků MUV 71 s mechanickým přenosem, MUV 73 s elektrickým a MUV 74 s hydrostatickým přenosem. Představíme MUV 74.001 a myslím, že expozici ještě obohatíme nějakým tím překvapením v podobě dalšího speciálního vozidla. Chceme se představit i v zahraničí, nejdříve v Polsku, protože i zde poptávka po těchto strojích, ať už mezi soukromými nebo státními firmami, existuje. I proto předpokládáme, že tato speciální vozidla budeme vyrábět i na větším rozchodu.

### Jako zástupce generálního ředitele pro Jihlavu máte spolu se správním ředitelem na starosti i nové investice. Jaký je jejich průběh?

Výstavbu nové haly nám generální ředitel urychlil, takže je teď na nás, abychom všechno včas zvládli. Je to nutnost, protože nárůst výroby bude v opakované výrobě stoprocentní. Teď máme problémy se skladováním i expedicí hotových dílů. Tohle pak odpadne. Zatím plánované termíny držíme a věřím, že všechno v plánovaném čase stihneme.

### Což znamená?

Teď zjara musíme dokončit mycí kanál, kolejovou váhu a obrýsnici. Ve druhé polovině roku přijde na řadu stavba lakovny a další výrobní haly. Po jejich dokončení se ještě letos staneme zcela plnohodnotnou opravou kolejových vozidel, která bude vlastnit všechna odpovídající vybavení. To tady v historii závodu nikdy nebylo. Je to další důkaz o tom, jak se firma v posledních letech rozvíjí.

### Jaká je spolupráce s jihlavským magistrátem či stavebním úřadem?

Výborná. Ono to vychází i z toho, že vedení magistrátu dlouhodobě vítá revitalizaci starých, nepotřebných výrobních objektů, kterým investoři vracejí život. A to je případ i naší firmy, která někdejší zdejší depo přebudovává v moderní továrnu. Samozřejmě, že se musí splnit všechny zákonné normy, limity a požadavky, ale takto deklarovaná obecná podpora je pro každého investora důležitá. Myslím, že se to Jihlavě i vrací úbytkem nevzhledných ploch a objektů.

Jiří Zapletal, ředitel společnosti CZ Logistics, s.r.o., Česká Třebová říká:

## Všechno se musí podřídit požadavkům trhu a zákazníků

Ve třetím díle seriálu o dceřiných společnostech CZ LOKO dnes představujeme CZ Logistics, s.r.o., Česká Třebová. Firma vznikla v roce 1996 pod jménem Železniční vlečky a deset let se zabývala jen provozem a údržbou železničních vleček. V roce 2007 do ní byly převedeny všechny dopravní činnosti holdingu CZ LOKO a dnes se věnuje spedičním službám, provozování drážní dopravy, provozu a údržbě na vlečkách. Jejím ředitelem je Jiří Zapletal, kterého jsme se zeptali.

### Nákladní doprava zažívala v době hospodářské krize těžké časy. Jak jste jí prožili?

Naši společnost krize zasáhla už na sklonku roku 2008 a naplno se projevila v roce 2009. Ten pro nás byl nejtěžší a nejsložitější. Tehdy

j jsme se museli vypořádat s významným poklesem tržeb a výrazně zhoršenou platební morálkou odběratelů. Museli jsme přijmout zásadní úsporná opatření a restrukturalizovat celou firmu. Pro zajištění další existence bylo nutné utlumit nebo přetvořit všechny méně produktivní činnosti, optimalizovat počty zaměstnanců a snížit režijní náklady.

### Co o tom rozhodlo, že loňský rok dopadl tak dobře?

Na tom se podílelo víc faktorů. Především došlo k oživení poptávky po dopravních službách. Tady jsme zaznamenali meziročně růst tržeb o víc jak sedm procent. Dalším důvodem bylo, že jsme v roce 2009 firmu restrukturalizovali a tato změna se naplno projevila až vloni. Ve finálním výsledku to znamenalo dosažení téměř třímiliónového zisku. Což je nejvíc za mého působení ve firmě.

### Máte tedy recept, jak se vyrovnat s poklesem přepravy zboží a tedy i výkony firmy?



Jiří Zapletal

Na to žádný univerzální recept neexistuje. V dnešní době je nutné rychle a pružně reagovat na všechny podněty, které mohou chod firmy ovlivnit – z obchodu, ekonomiky, provozu. Vše se proto musí podřídit požadavkům trhu a zákazníků. A to rychle, kvalitně a za odpovídající cenu. Ruku

v ruce s tím kráčí úsporná opatření uvnitř firmy.

### Jaký podíl má na vašich tržbách práce pro holding CZ LOKO a jaký pro externí zákazníky?

Mateřská společnost CZ LOKO se vloni na našich tržbách podílela 36 procenty a byla pro nás nejvýznamnějším zákazníkem. Zbytek tržeb jsme získali u externích zákazníků a v dalších společnostech, sdružených v holdingu CZ LOKO.

### Kdo je v holdingu CZ LOKO vašim největším zákazníkem? Pracujete za komerční nebo vnitroholdingové ceny?

Tím je mateřská firma CZ LOKO. Pro ni zajišťujeme dopravní, přepravní a skladovací služby a to pro výrobu, MTZ a obchod. V zásadě pracujeme za vnitroholdingové ceny. Běžná komerční cena za práci strojvedoucího se pohybuje od 650 do 800 korun za hodinu. My ji ale v rámci holdingu poskytujeme za 354 korun za hodinu.

### Která z posledních zakázek byla pro vás nejsložitější?

Nebyla to zakázka, ale zákazník. Už jsem řekl, že tím nejvýznamnějším je CZ LOKO a to má požadavky velmi různorodé. Počínaje zajištěním dopravy materiálu, produktů, skladování a konče zajištěním zkušebních technologických jízd hnacích vozidel. Zvládnout takový komplexní dopravní servis v co nejlepší kvalitě není jednoduché. Ale podřizujeme tomu všechno.

### S jakými podnikatelskými plány jste vstoupil do letošního roku?

Chceme své tržby meziročně zvýšit minimálně o 6,3 procenta. To pokládám za nezbytné pro zdravý růst firmy. Dalším cílem je vytvořit perfektní podmínky pro logistiku, skladování a dopravu produkce společnosti CZ LOKO na východní trhy. Jde o novou a významnou zakázku s pracovním názvem „sériová výroba“.

### Až ten rok skončí, s čím budete spokojen?

To je jednoduché - když splníme to, o čem jsem mluvil a k čemu jsme se zavázali.

**Představujeme dceřiné společnosti (3)**

## Nasazení z konce loňského roku přešlo i do toho letošního

Hektický závěr loňského roku, kdy se najednou opravovalo i třicet lokomotiv a řada lidí si proto ani nemohla vzít zamýšlenou „vánoční“ dovolenou, dopadl výtečně. „Stihlo se vše, co bylo naplánované, i to, co smlouvy umožňovaly dokončit ještě během ledna. Za obrovské pracovní nasazení a splnění sjednaných termínů patří všem zaměstnancům velký dík,“ říká vedoucí provozu Miloš Zemek.

**Česká Třebová** ■ Českotřebovská provozna nyní tedy opět jede s čistým štítem, tedy dělá jen na zakázkách letošního roku. A těch je, jak upozorňuje ředitel nákupu a logistiky Petr Zemek, opravdu hodně. Jejich skladba se ale trochu změnila. Co do objemu jsou menší, naopak do počtu jich je víc. To je samozřejmě v daných výrobních prostorech náročnější na organizační práce i zásobování potřebnými díly.

Výmluvně o tom svědčí i plnění výkonů, které se v lednu i únoru pohybovalo kolem 120 procent. Tedy prakticky na úrovni loňského prosince, kdy se výkony plnily na 123 procent.



Petr Zemek, ředitel nákupu a logistiky



Miloš Zemek, vedoucí provozu



Jan Červinka, elektromechanik



Luboš Piša, elektromechanik

„Vysoké pracovní nasazení z konce loňska tedy plynule přešlo do nového letopočtu. Dělá se opravdu hodně a další zakázky na opravy a mo-

dernizace lokomotiv, o nichž nyní víme, by už měly být doprovázeny i přijímáním dalších, zhruba pěti desítek, pracovníků. Není ale jednodu-

ché je sehnat,“ poznamenává Miloš Zemek. Především půjde o elektrikáře a vzduchaře.

Páteří zakázek zůstává modernizace 19 „brejlovců“ Českých drah. Čtyři už si zákazník převzal, nyní se dokončuje pátý. K nim přibudou lokomotivy řady 740 a další objemově menší práce, včetně drobných oprav. „Kříže ve světě i u nás, pokud jde o železniční dopravce, evidentně končí. Tím se mění i přístup dodavatelů. V době krize dodali hned vše, co jsme chtěli. Nyní uhlídat všechny dodávky a termíny, abychom obsloužili výrobu, je složitější,“ poznamenává Petr Zemek.

Vedle lepší a pružnější organizace práce, která musí překonat některá „úzká výrobní hrdla,“ se pozornost zaměřuje také na zlepšení přístupu všech zaměstnanců k jednotlivým zakázkám. „Zákazníci nás znají jako velkého, seriózního partnera a fabrika, když se do ní tolik investuje, se musí změnit i zevnitř. V přístupu lidí, pohledu na detail. Návštěv je tady hodně a i zevnitř musíme působit stejně jako navenek,“ uvedl Petr Zemek. Pořádek by se proto měl stát „trvale udržitelným“, protože jsme firmou, která jde výrazně dopředu. „Dál se proto musíme posunout také v detailech a myšlení lidí,“ uzavřel Petr Zemek.

## Konference o vizi a strategii



O firemních vizích a strategiích se hovořilo v lednu na uzavřené firemní konferenci CZ LOKO. Svou práci na ní představily jednotlivé odborné útvary, představitelé společnosti pak hovořili o dlouhodobějších cílech. V diskusi se hovořilo o tom, co se podařilo a co méně či vůbec ne. „Byla to otevřená debata, ale příště musíme být k sobě ještě kritičtější. CZ LOKO prochází dynamickým a poměrně rychlým vývojem, a tomu musí odpovídat i prosazování a naplňování našich podnikatelských záměrů,“ říká Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty.

## Vstupenka na Slovensko

Akciová společnost CZ LOKO v březnu úspěšně prošla dodavatelskou recertifikací slovenské společnosti ZSSK Cargo, která potvrdila její odbornou způsobilost pro modernizaci, výrobu a opravy hnacích železničních vozidel, dílů a podskupin pro Železniční společnost Cargo Slovakia.

„Recertifikace nám otevřela dveře na slovenský trh, ale zároveň i ukázala na naše skryté rezervy. Byl to určitě dobrý podnět pro naše další zlepšování,“ uvedl Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty.



Panorama stavby první haly. V jejím sousedství na podzim vyroste její věrná kopie.



Příprava pro speciálně odpružený základ

Než první lokomotiva pro ČD vyjela na trať, prošla důkladnými zkouškami

## Testování je stejně náročné jako třeba maratónský běh

Lokomotiva 750.701-5. Z už jezdí na pravidelných spojích Českých drah od 7. ledna. Než k tomu ale došlo, musela projít typovými zkouškami v Experimentálním centru VÚŽ v Cerhonicích. Stalo se tak na přelomu listopadu a prosince 2010. A pro její obsluhu, které „velel“ Petr Staněk, vedoucí oddělení obchodnětechnické služby, to byla dost fuška.

**Cerhonic** ■ „Standardní směny na zkušební okruhu mají osm hodin. Obsluha ovšem začíná o dvě hodiny dříve a končí, až je hoto. A tehdy zrovna sněžilo a mrzlo, takže bylo potřeba vzít do ruky koště, plynový hořák a jít odmrzovat výměny, aby se vozidlo dostalo z okruhu,“ říká Petr Staněk a připomíná, že vzhledem k nabitému harmonogramu zkušební tratě se musí vozidlo vždy dopředu připravit na další den. Proto práce jeho týmu většinou končila pozdě v noci. A co se během těch jedenácti dnů sledovalo?

Dělaly se kompletní zkoušky brzd, trakčních vlastností s novým řídicím systémem a elektrického topení. Měřil se hluk, vibrace, mikroklima v kabině a ergonomie nových pultů. Další zkoušky se týkaly automatické regulace rychlosti a automatického vedení vlaku a elektromagnetické kompa-

tibility. A v neposlední řadě proběhlo měření pomocných pohonů.

Právě tyto typové zkoušky měly ověřit navrhované parametry lokomotivy 750.7 od MSV elektronika, s.r.o. Jejich výsledky pak byly součástí podkladů pro konečné schválení vozidla. „První část zkoušek začínala už v dílnách, kde se musí lokomotiva oživit, změřit a seřídit základní parametry jejích částí. Na kvalitě těchto zkoušek je závislý průběh typových zkoušek na zkušební okruhu. Na něm je každá prodleva velmi drahá. Průběh zkoušek ale ukázal, že příprava, zejména pak nového regulačního systému, byla v dílnách provedena velmi dobře,“ vysvětluje Petr Staněk.

K nejnáročnějším patřily, vzhledem k jejich přípravě a potřebnému vybavení, trakční zkoušky a zkoušky brzd. Pro ověření trakčních parametrů je nutný měřicí vůz a odpovídající pomocná vozidla, která táhnou



Petr Staněk

nebo brzdí. Při ověřování vlakového topení se použila i souprava dvanácti lehátkových vozů. „Každá zkouška se dělá v plném rozsahu, nějaké úlevy nebo výjimky neexistují,“ poznamenává Staněk.

V Experimentálním centru se většína zkoušek konala na malém zkušební okruhu. Pouze hluk a automatické vedení vlaku se testovalo na velkém okruhu, vybaveném potřebnou infrastrukturou. Na lokomotivě se nasimulovala trať se zastávkami a rychlostními omezeními



Lokomotiva 750.701-5 při testech

a v rámci tohoto testování automaticky se kontrolovala funkce vozidla se soupravou vlaku, parametry snižování a zvyšování požadované rychlosti, přesnost zastavení na zastávkách nebo přechodové stavy jízdy - brzda.

Výsledky byly velmi pozitivní. Potvr-

dily, že lokomotiva 750.7 je z hlediska ovládání a funkcí řídicího systému v CZ LOKO na vyšší úrovni, než dosavadní modernizace.

„Vozidlo se opravdu povedlo a může to znamenat velmi dobrou referenci pro CZ LOKO. I když v ostatních částech vozidla je stále co zlepšovat,“ uvedl Staněk.

Typové zkoušky jsou ale jen první fází ověření. Velmi důležitý je i zkušební provoz v reálných podmínkách. Při něm se teprve prokáže, zda nové lokomotivy projektanti navrhli a dělníci vyrobili ke spokojenosti zákazníka. V každém případě, ale jde o cenná zjištění, která pomohou také dodavatelům. Jejich zastupci byli u zkoušek nových zařízení a tak mají zpětnou vazbu. Stejně jako pracovníci CZ LOKO z technických i výrobních útvarů, kteří se odborných testů rovněž účastní.

Zatímco typové zkoušky se týkají pouze jednoho vozidla z nové typové řady, každá další nová lokomotiva, opouštějící výrobu, musí absolvovat i zkoušky kusové. „A zde máme pořád ještě rezervy jak svou práci zlepšit a kvalitu posunout ještě výš,“ uzavřel Petr Staněk.

## Na slovíčko

Dnes na otázky odpovídá

**Martin Malík,**  
vedoucí provozu sériové výroby, Jihlava.

### Co rozhodlo o vašem přechodu z Mostu na Vysočinu?

Hlavně změny v jihlavské provozovně, vycházející z růstu poptávky ze zemí východní Evropy po modernizovaných lokomotivách ČME3. A protože CZ LOKO nemělo pro tyto modernizace dosud vyčleněn vlastní závod, padla volba na Jihlavu a došlo na organizační změny. Ale možná za tím byly i mé znalosti modernizací, které jsem v Mostě řídil. I když šlo, pravda, o elektrické důlní lokomotivy.



### Co vás zde letos ještě čeká?

Nejdříve nastavení procesu opakované, sériové, výroby. Znamená to omezit operativní řízení tak, aby jedna činnost plynule navazovala na druhou a my mohli efektivně využít všechny dostupné zdroje. Tedy lidí, technologie, včetně zavedení přípravků a nových zařízení.

S technologií nás čeká návrh optimálního rozložení pracovišť včetně nových technologií v souvislosti se stavbou nové výrobní haly. Pro plánování kapacit jsme začali v Jihlavě používat MS Project, který chceme časem propojit s hlavním informačním systémem MS Dynamics Axapta. Letos na některých pracovištích zavedeme druhé směny, což bude znamenat i změnu v systému odměňování v celé sériové výrobě.

### Jaké první měsíce byly?

Trochu hektické, ale zvládly se. Teď bude v souvislosti s letošním plánem výroby docházet k postupnému doplňování zaměstnanců. Už třeba proběhlo výběrové řízení na elektromechaniky a zámečníky.

### Jak změnu lidé přijali?

Myslím, že dobře. Vidí, že firma získala nové zakázky a pro jejich realizaci je nutné mít efektivní výrobní postupy. Usuzuji z toho, že když bylo potřeba v březnu udělat víc přesčasů po odpolednech nebo sobotách, nikdo to neodmítl. I proto se podařilo zvládnout růst zakázek pro východní Evropu.

### Co bude s mosteckou pobočkou?

Ta pokračuje v rozjetých projektech - dokončuje poslední jednatou lokomotivu řady 27E2 pro Sokolovskou uhelnou společnost a současně se intenzivně připravuje na výkony záručního a placeného servisu. Jejím operativním řízením byl pověřen Milan Čech, s nímž se pravidelně setkáváme a koordinujeme aktuální a strategické cíle.

# Vyjíždí novinka MUV 74 s hydrostatickým přenosem

Rok a půl poté, co mělo v jihlavské provozovně CZ LOKO v listopadu 2009 premiéru speciální železniční vozidlo na údržbu tratí MUV 71, které vzniklo modernizací původní řady MUV 69, přichází firma s jeho další modifikací.

**Jihlava** ■ Na trh nyní uvádí nové speciální drážní vozidlo MUV 74.001 s hydrostatickým přenosem. Je použita nová koncepce přenosu

výkonu na hnací dvojkolí, jsou upraveny nápravy s novou nápravovou převodovkou. Jsou tu nové brzdy, jiný rozvod vzduchu, uvnitř prostor-

né kabiny pro sedm osob je ovládací pult, otočný o 180 stupňů. Kabina má nové uspořádání a novou koncepci řízení.

Právě nová koncepce přenosu výkonu uvolnila prostor mezi nápravami, což lze využít pro případné další technologické zařízení – „otoče“ pro otáčení vozidla na volné trati se spe-

cifickým zařízením jako je sněhová fréza nebo šterkový pluh.

Vedle hydraulického nakládacího jeřábu Fassi, je další novinkou prodloužená ložná plocha, umožňující převážení kolejnic. Pod ní je vybudován úložný, uzamykatelný prostor pro nářadí nebo materiál.

Použity jsou jak osvědčené komponenty a celky, tak řešení, odpovídající současné technické úrovni.

Nové univerzální motorové vozidlo MUV 74 váží 11 tun a dosahuje rychlosti 60 kilometrů za hodinu. Hmotnost nákladu může činit 6 tun. Z původní MUV 69 je odvozen hlavní rám, nápravy, jejich uložení a vypružení. Ostatní části se konstruovaly nové. „Chtěli jsme, aby bylo nejen jednodušší na údržbu, a proto jsme ho vybavili hydromotorem, ale aby mělo i širší uplatnění při opravách železničních tratí,“ říká Jiří Nováček, šéf úseku kolejová výroba, specializujícího se právě na nové projekty. Nová „muvka“ je proto také dalším příkladem úspěšně zvládnuté komplexní modernizace.



Speciální drážní vozidlo MUV 74.001 s hydrostatickým přenosem.



Elektronik Karel Beran při dokončovacích pracích na MUV 74.

## Růst jihlavské provozovny si vyžádal nové uspořádání

Jihlavská provozovna akciové společnosti CZ LOKO se od února rozdělila na dva samostatné výrobní úseky - Provoz Jihlava kolejová výroba (vedoucí Jiří Nováček) a Provoz Jihlava sériová výroba (vedoucí Martin Malík). Oba úseky jsou na sobě nezávislé a podřízeny jsou výrobnímu řediteli Petru Jíšovi.

**Jihlava** ■ Zásadní organizační změnu, největší v dosavadní historii provozovny, vyvolal především nárůst exportních zakázek hlavně na východní trhy, který už vyžaduje řízení, odpovídající pravidelné, opakované produkci. Provoz sériové výroby proto tvoří četa zámečníků a svářečů, kteří zajišťují produkci svařenců kabin a kapot, do kterých další četa elektromechaniků montuje příslušná zařízení a kabeláž. Pracuje v něm zhruba 35 lidí. Jeho vedoucím se stal Martin Malík, který dosud zastával post vedoucího servisu kolejových vozidel CZ LOKO v Mostě. Právě jeho zkušenosti s modernizací série elektrických důlních lokomotiv E27 pro Sokolovskou uhelnou, a.s. byly zásadní pro jeho „převezení“ do Jihlavy.

S Jihlavou tradičně spojená výroba prototypů a oprav kolejových vozidel pak byla vyčleněna do samostatného provozu v čele s Jiřím Nováčkem, který přitom dál zůstá-

vá zástupcem generálního ředitele pro provozovnu Jihlava, pokud jde o kontakt a styk s místními úřady a samosprávou. Ve spolupráci se správním ředitelem bude mít navíc ještě na starosti koordinaci výstavby nové lakovny a výrobní haly pro sériovou výrobu.

Obě nové zhruba 40 metrů dlouhé haly budou stát na místě dosavadní nevyhovující plechové haly nazývané „vozovka“ z doby, kdy se v jihlavském depu opravovaly nákladní vagony.

Součástí činnosti Provozu kolejová výroba je rovněž zajištění výjezdů k zákazníkům na garanční a placené servisy. Tím bude, s výhodou strategického umístění u dálnice D1, doplňovat servisní střediska z České Třebové, Mostu a polských Gliwic. Jihlavští pracovníci přitom budou moci v terénu uplatnit zkušenosti získané při modernizacích lokomotiv a speciálních drážních vozidel.

## Nové zakázky urychlí investice



Na tomto místě bude zanedlouho stát kolejová váha s obrysníky. V objektu bude nová mycí linka.

**Jihlava** ■ Jihlavská provozovna CZ LOKO se měla nové výrobní haly dočkat až v příštím roce, ale nové kontrakty, které společnost získala na východních trzích, její stavbu urychlily. Půjde-li všechno podle předpokladů, začne už v létě.

„Máme průvodní dokumentaci pro stavební řízení a administrativu běžící. Rádi bychom ji měli do konce června, stejně jako výběr dodavatele. Pak by měla začít vlastní stavba jak haly, tak lakovny s termínem dokončení do konce roku,“ říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.

Výrobní hala vyroste na místě staré plechové haly, sloužící nyní jako sklad „všehokoliv“, která se zbourá.

Díky nové lakovně odpadnou ztrátové časy nutné na přejezdy a převozy materiálů. Tím se práce dál zefektivní. Nové investice přitom současnou výrobu nijak neomezují. Ještě dříve, zřejmě už na přelomu dubna a května, by měla být do provozu dána nová kolejová váha.

Její základ se připravil už loni a čekalo se, až koncem března skončí výběrové řízení na dodavatele technologie. Zároveň se dokončuje nový mycí kanál. Díky urychlení některých akcí se celkové letošní investice CZ LOKO zvýší o dalších několik desítek milionů korun a výrazně přesáhnou 200 milionů.

(O investicích a změnách v Jihlavě – viz také rozhovor na str.3)

## Speciální výroba dokončila vozidla pro metro i elektrárnu



METRO BUDAPEŠŤ. Další „podzemkou“, v níž budou jezdit lokomotivy CZ LOKO, určené k výstavbě či údržbě speciálních drah, se stane budapeštské metro. Stroj řady 797.8 bude předán během dubna. Celkové jde o 22 lokomotiv této řady.



VAGÓN PRO ETE. Nezvyklou zakázkou pro energetickou společnost ČEZ byla modernizace železničního vozu, na němž se zavází jaderné palivo do Elektrárny Temelín. Nyní je vybaven moderní plynulou regulací, ovládacím, pulty i kabinou s 12 milimetrovým sklem kvůli bezpečnosti obsluhy.

## Závodní stravování se zlepšilo, ukázala minianketa

Po lednové výměně provozovatele závodního stravování v českotřebovské provozovně CZ LOKO nyní teplé jídlo dodává firma Jaroslav Dostál z Chocně, která vyhrála výběrové řízení. Po necelých třech měsících jsme se proto několika zaměstnanců zeptali, zda se slibovaná očekávání plní. Tedy, že místní dodavatel, v tomto případě menší rodinná firma, ještě dál zvýší kvalitu jídel, při zachování ceny pro zaměstnance.

**Pavel Friml, svářeč**

Možná platí, že nové koště dobře metete, ale pravdou je, že porce jsou větší a nějakou kritiku jsem ani od chlapů z party neslyšel. Ale uvidíme, jaké to bude během roku, zda se nezhorší. Ale zatím se nový dodavatel snaží. Vidět to je i v kantýně, která se mi zdá být o něco levnější.



opakovala. Ale s hodnocením bych ještě počkal. Až čas ukáže, zda jde opravdu o trvalejší jev.

**Pavel Olejníček, elektromechanik, člen stravovací komise za odbory**

Máme pocit, že změna to je pozitivní. Chutnost, sortiment, teplota jídel, velikost porcí, to je to, co zaměstnanci zajímá nejvíce, protože ceny se nemění. Čas ukáže, jestli to je trvalý jev, ale ve stravovací komisi chceme, aby tomu tak bylo. V ní mám možnost se k tomu vyjádřit a také to dělá. Nebereme to konfrontačně, jde o klidné jednání, ale věci chceme řešit. Nicméně na definitivní závěry počkejme.



Personál závodní jídelny, pracující v barvách firmy Dostál, tvoří (zleva) Petra Fialová, Soňa Popelková, Jana Kašková a Zdena Jungová. Chybí Hana Páclová.

O komentář jsme požádali personálního ředitele Tomáše Brancuzského, který uvedl, že provoz závodní jídelny sleduje a je rád, že sliby a představy, s nimiž nový dodavatel do firmy přišel, se zatím naplňují. „Velikost porcí obědů, která byla největším předmětem kritiky zaměstnanců, se zjevně mírně zlepšila. Ceny v kantýně jsou rovněž příznivější, takže v tomto směru jsme spokojeni,“ uvedl. Společnost

CZ LOKO zaměstnancům poskytuje příspěvek na obědy, který činí 55 procent ceny.

„Máme širší nabídku jídel, které je takové domáckější. To je vidět třeba na omáčkách. Když je svíčková, tak omáčka je skutečně krémová. Samy si zde připravujeme saláty a děláme minutky. Širší je bezesporu i sortiment kantýny,“ říká Zdena Jungová, jedna z pracovníků dodavatelské firmy.

## Granty podpoří výzkum a vývoj

Strategický cíl společnosti CZ LOKO vyvinout a vyrobit novou čtyřnápravovou lokomotivu s označením 744.0 pokračuje a letos, podobně jako vloni, tyto práce podpoří grant Ministerstva průmyslu a obchodu. „Pro rok 2011 máme už uzavřený dodatek,“ říká ředitel pro strategii a projekty Bedřich Bulíčka. Právě letos má být dokončena stavba prototypu, jehož zkoušení se plánuje na rok 2012. Další grant podpoří dvouletý projekt výzkumu a vývoje řídicího systému provenience CZ LOKO pro naše lokomotivy v letech 2011 a 2012. Jako spoluřešitel se na něm bude podílet Dopravní fakulta Jana Pernera UP a společnost MSV elektronika Studénka. Jako spolupříjemce se CZ LOKO bude podílet na řešení výzkumu a vývoje aplikace CNG motoru, poháněného stlačeným zemním plynem, do posunovacích lokomotiv. Příjemcem grantu je společnost Vítkovice Doprava, na jejichž lokomotivách se bude projekt realizovat. Podíl prací CZ LOKO je ale vysoký - přesáhne 80 procent zakázky.

## Počítače přejdou v květnu na Microsoft Office 2010

**Česká Třebová** ■ Všechny uživatele firemních počítačů, tedy více než 200 zaměstnanců, čeká změna. Už během měsíce května do nich bude implementován Microsoft Office 2010. To znamená, že se z verze 2003 přeskočí verze 2007 a půjdeme rovnou na verzi novější. Bude tomu předcházet základní proškolení všech uživatelů v celém holdingu CZ LOKO. Tyto akce se uskuteční ve třech největších provozovnách, tedy v České Třebové, Jihlavě a v Nymburku.



„Náklady na toto školení uhradíme z dotací z projektu číslo CZ.1.04/1.1.02/35.00447 nazvaného Komplexní vzdělávací program měkkých a tvrdých dovedností, včetně odborných znalostí, pro zvýšení adaptability zaměstnanců CZ LOKO a.s. Z tohoto projektu, který jsme získali v roce 2010, hradíme také jazykové vzdělávání, týkající se angličtiny a ruštiny, výuku ve Svářecí škole nebo kurz pro elektroniky na řídicí systémy lokomotiv MSV elektronika,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský.

## Vyhlášení nejlepších zaměstnanců za rok 2010 v provozovně Nymburk



Dvěma snímkami se ještě vrátíme do závěru roku 2010, kdy byli, už po uzavření minulého čísla, vyhlášeni nejlepší zaměstnanci CZ LOKO v provozovně Nymburk. Těmi se stali samostatný konstruktér Milan Kadlec a účetní Alena Havoutová (uprostřed). Další laureát Jiří Pipek, vedoucí technické podpory projektů, přijel na akci později, přímo z letiště po návratu z Běloruska, kde den předtím předal zákazníkům první modernizovanou lokomotivu ČME3. Na snímku děkuje jemu i celému jeho týmu, který náročnou modernizaci zvládl za tři měsíce, generální ředitel Josef Bárta.



## Lukáš Janda a Dušan Pala propadli bojovým sportům

Lukáš Janda je vyučeným opravářem zemědělských strojů, Dušan Pala vyučeným truhlářem. V CZ LOKO pracují dva, respektive tři roky na pozicích manipulačních dělníků ve skladu, z něhož v továrně rozvázejí do dílen zboží a materiálů různým čtům. Kromě stejné práce je spojuje ještě celoživotní koníček – bojové sporty v klubu DSC GYM Třebovice.

„Je to úžasná záležitost a už patnáct let i náplň mého života,“ říká Lukáš Janda, český vicemistr ve valetudu pro rok 2009 v kategorii nad 90 kg a vicemistr v brazilském Jiu Jitsu 2010. Pochlubit se může i bronzem z mezinárodního mistrovství Rakouska.

O valetudu říká, že to je desetiboj v bojových sportech. „Vzniklo v Brazílii kolem roku 1920 a v překladu z portugalštiny znamená >dovoleno vše<. Využívá celou řadu technik a to jak klasické zápas-

nické páky, tak škrcení, podmyty, podrazy nohou a samozřejmě i klasické boxerské údery. Je v něm povoleno boj na zemi i v postojí, prostě takový volný styl,“ vysvětluje. A protože je dovoleno vše, jde o jeden z nejtvrdějších bojových sportů vůbec. „Je ale lepší poprat se v tělocvičně na tréninku nebo při zápasech s člověkem, který trénuje, než někde na ulici. To by dnes hrozilo malérem,“ říká Dušan Pala. Ten dříve bojoval „kraj“ za Svitavy, a když zjistil, že existuje DSC GYM, přešel tam. „Jako kluk jsem vyrůstal na filmech s Van Dammem nebo Bruceem Lee. Zkoušel jsem i karate, ale to je nekontaktní a přišlo mi nudné. Mne lákala právě akce, kontakt, možnost poměřit se s protivníky. A že přitom dostanete namlácano? To už k tomu nějak patří,“ říká Pala.

To Lukáše Jandu k tomuhle sportu přivedl před lety bratr, který přinesl první videokazety s valetudem.



Lukáš Janda a Dušan Pala tak, jak je neznáte.

„Podle nich jsme začali trénovat a pak si založili i vlastní klub,“ vrací se do svých začátků. Přes drsnost boje prý bojovníci v ultimátech zápasí od osmnácti až do nějakých osmačtyřiceti let. „Já říkám, že se zpravidla končí, až nám vous zešed-

ne, vlas zřídne a klouby nedovolí startovat,“ poznamenává s úsměvem Pala.

Zatím ale mají oba do „bojovnícké penze“ daleko. Sport, i když trochu drsnější, jim přináší nové výzvy a ambice.

## Plesalo se už po čtyřicáté

Velký kulturní sál Národního domu v České Třebové toho už dost zažil, ale aby hostil 40. firemní ples, jako se to v lednu stalo v případě společnosti CZ LOKO, byl jev skoro výjimečný. Vždyť na ten první se šlo už v roce 1971. Není divu, že si jubileum nechtěl nikdo z tanečnických zaměstnanců nechat ujít. Příjemnou zábavu zpestřilo během večera několik vystoupení členů Taneční školy A. & A. Mědílkovi ze Zlína, kteří za své špičkové výkony sklídili zasloužené ovace. Ti šťastnější z návštěvníků, jímž přál „los,“ pak bezesporu ocenili i bohatou tombolu.

### Blahopřejeme

Životní jubilea v prvním čtvrtletí roku 2011 oslavili tito zaměstnanci akciové společnosti CZ LOKO: leden - **Jiří Brázda, Petr Obruča, Josef Knápek, František Jiřete**, únor - **Blanka Boučková**. Všem dodatečně ještě jednou touto cestou blahopřejeme.