



**Na investice v roce 2017 půjde 80 milionů korun**

**2**

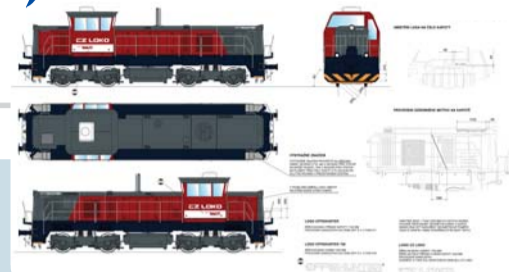


**Dokončované miniprojekty přináší výrobu první výsledky**

**3**

**Předsedkyně odborů Magdalena Stránská: Žádná firma si nemůže dovolit nechat schopné lidi odejít**

**4**



**Výkresy barevných řešení pomáhají výrobě i obchodu**

**5**

## Druhý EffiShunter 500 zamířil do železáren

**Třinec** ■ Zástupci Třineckých železáren převzali v listopadu druhou posunovací lokomotivu EffiShunter 500 s označením 723.703. Cestu ke kontraktu otevřely velmi dobré zkušenosti s prvním vozidlem, které má v železárnách za sebou už rok náročného provozu. „V něm se lokomotiva osvědčila a provozovateli výrazně šetří provozní a údržbové náklady. Ten proto už vážně uvažuje o modernizaci dalších kusů, které by zdejší flotilu EffiShunterů 500 výrazně rozšířily,” říká Jan Kutálek, vedoucí obchodního oddělení CZ LOKO.

Premiéru si tato moderní, provozně úsporná lokomotiva odbyla loni 8. prosince, kdy byla v České Třebové představena železničním dopravcům. O týden později pak byla předána Třineckým železárnám, kde od té doby vozí pod vysokými pecemi tisíce tun žhavého železa a odlitků.

„Potvrzuje se to, co jsme od tohoto projektu očekávali - co nej-

nižší náklady na provoz a údržbu, ale maximálně možná kvalita a spolehlivost. Takové vozidlo uživatelům minimalizuje náklady na dopravu a ti pak mohou ušetřené prostředky investovat do svého hlavního byznysu,” dodal Jan Kutálek.

EffiShunter 500 je určen především pro posun na vlečkách a v průmyslových areálech a příležitostnou traťovou službu. Lokomotiva splňuje emisní standardy STAGE IIIA a lze ji osadit kompletní traťovou výbavou a dodatečnou výbavou jako je elektrodynamická brzda, automatické spřáhlo, dálkové ovládání či klimatizace.

Cílovým zákazníkem jsou hlavně hutě, železářny, lomy, elektrárny, dřevařské, potravinářské a chemické firmy s vlastní železniční dopravou nebo firmy, které si na dopravní obslužnost najímají externí dopravce. Lokomotiva ale najde využití také v dopravních terminálech, v zahraničních přístavech nebo u firem, udržujících tratě a traťová příslušenství.



Lokomotiva EffiShunter 500 připravená v provozovně Jihlava na předání zákazníkovi.

## Do Itálie odjedou v lednu další tři lokomotivy 741.7

**Mantova** ■ Na italské koleje v lednu vyjedou další tři posunovací lokomotivy 741.7 z produkce CZ LOKO. Dvě si převezme do dvouletého pronájmu společnost Terminali Italia, která je bude využívat ve svých dopravních terminálech v Bari a ve Veroně. Třetí lokomotivu získá do tříletého pronájmu společnost Serfer. Ta ji nasadí v ligurském přístavu Livorno.

„Komplexní servis všech lokomotiv bude zajišťovat dceřiná společnost CZLOKO Italia,” říká Jan Kutálek, člen jejího představen-

stva a vedoucí obchodního oddělení CZ LOKO. Tyto komplexně modernizované lokomotivy byly už v minulosti schválené pro provoz v Česku, Polsku, Slovensku i Turecku, kde všude na tamních železničních tratích také jezdí.

Dceřiná společnost CZLOKO Italia byla založena začátkem letošního roku a jejím stoprocentním vlastníkem je akciová společnost CZ LOKO. Sídlo, kanceláře, sklad a servisní základnu má na předměstí města Mantova ve střední části Itálie.

*Klidné, příjemně prožité Vánoce a úspěšný rok 2017 přejí jménem CZ LOKO a.s.*

*předseda představenstva  
Josef Bárta*

*a generální ředitel  
Josef Gulyás*



### Slovo generálního ředitele Josefa Gulyáse

## Dobrá odměna musí být vázána na výsledky a kvalitní práci

### Vážení spolupracovníci,

po více než půl roce ve funkci generálního ředitele dovoluji pár poznámek k naší společné práci, jejímž cílem je prosperita, rozvoj a zlepšení podmínek pro práci ve společnosti CZ LOKO.

Od dubna, kdy jsem na tuto funkci povýšil z pozice obchodního ředitele, rozvíjíme to, co jsme zde před tím vytvořili. Vidíte kolem sebe řadu změn, organizačních i personálních, ale není to žádná revoluce. To chci zdůraznit. Je to kontinuita. Pouze jsme některé kroky urychlili. Doba je rychlá, svět je rychlý, a kdo tomu nestačí, zaostává.

Jak řečeno, našim základním cílem je prosperita a dynamické zvýšení provozního zisku. Čím bude vyšší, tím z toho víc budeme profitovat všichni. Zaměstnanci stejně jako míst-



ní ekonomiky, v nichž necháváme své peníze za nákupy a služby. Chceme tedy být úspěšní a atraktivní pro lidi, co u nás pracují.

### Stabilita a vyšší mzdy

Netajím se tím, že prosazují, abychom kmenovým zaměstnancům dál zvýšili mzdy a zajistili jim stabilitu. Chci, aby u nás byli dobře placeni a měli dlouhodobou jistotu. Od listopadu 2016 postupně zvyšujeme mzdy kmenových zaměstnanců a věřím, že to není poslední slovo, protože základní pilíř zakázek máme naplněný na dalších pět let.

Dobrá odměna, ale musí být vázána na výsledky a velmi dobrou práci. Musíme zvýšit její výkonnost a efektivnost. Pracujeme na tom, provedli jsme řadu změn prakticky ve všech odborných útvech, což se následně projevuje v efektivitě výroby. Věřím, že přesvědčujeme i skeptiky o jejich smysluplnosti.

(Pokračování na straně 2)



# Na investice půjde 80 milionů. Především do zvýšení produktivity výroby a posílení bezpečnosti práce

**Česká Třebová** ■ Celkem 80 milionů korun vydá akciová společnost CZ LOKO na investice v novém fiskálním roce 2017 (období od 1. 10. 2016 do 30. 9. 2017). Lze je zařadit do několika kategorií. Hmotné investice, zvyšující produktivitu výroby, investice do obnovy starých a opotřebovaných zařízení, investice zlepšující pracovní prostředí a investice zvyšující bezpečnost práce. Další kategorií jsou nehmotné investice, tedy programové vybavení.

Na zvýšení produktivity výroby je určeno přibližně 50 procent investic. Jde hlavně o dokončení přestavby motorárny a podvozkárny. Další 15 procent je určeno na prostou obnovu stávajících zařízení jako je například náhrada opotřebovaného stroje Micafil novým automatem na svařování čel komutátorů. Za investici do zlepšení pracovního prostředí můžeme pokládat také zmíněnou přestavbu motorárny a podvozkárny. K to-



Investice do BOZP se zaměřují na práci ve výškách, na nákup lešení a vázacích systémů.

mu ještě zhruba jedno procento objemu zrealizujeme na ostatních pracovištích.

V tomto roce budeme pokračovat v investicích, zvyšujících bezpečnost práce. Představen-

stvo a vedení společnosti to pokládá za velmi důležité a na tuto oblast vyčlenilo 25 procent schválených investic. Jedná se o soubor opatření s důrazem na ochranu práce ve výškách. Tato pracoviště doplníme v České Třebové o tři pracoviště a v Jihlavě o jedno, vybavené výsuvnými lávkami. Další opatření se týkají zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích či skladování.

Zbývajících 10 procent objemu investic je určeno na nehmotné investice. Průlom při práci s technickou dokumentací bude znamenat zavedení PLM. Stručně popsáno jde o SW nástroj, sloužící ke správě dat, informací o výrobku od myšlenky přes návrh, konstrukci, výrobu a servis. Sdružuje lidi, data, podnikové procesy a systémy a firmě vytváří páteř informací o výrobku.

Dále budeme rozšiřovat využití informačního systému AX12 a zavedeme čárové kódy ve skladování. Další aplika-

cí bude implementace systému na vytěžování faktur. Jedná se o systém pro zpracování došlých faktur v jakémkoliv formátu od standardních papírových faktur po elektronické soubory v nejrůznějších formátech. Dokáže zpracovat i neznámé faktury tak, že podle popisku jednotlivých polí identifikuje hledané hodnoty jako je identifikační číslo, variabilní symbol, částka faktury, datum splatnosti nebo číslo nákupní objednávky. Tím se velmi rychle zvýší produktivita práce a odstraní chyby. Pro představu: ve firmě se ročně zpracovává na 33 tisíc faktur, a každá má průměrně dvě stránky. A protože investice potřebují svůj čas na přípravu, už nyní zpracováváme návrhy a podklady pro ty, které se budou realizovat ve fiskálním roce 2018 i 2019.

**Aleš Podolák,**  
správní ředitel  
a člen představenstva

## Dobrá odměna musí být vázána na výsledky a kvalitní práci. Je přitom třeba zvýšit její efektivnost

(Dokončení ze strany 1)

Například průměrná pracnost ve výrobním provozu Elektrických točivých strojů klesla o více než 30 procent, a věříme, že v celé firmě letos produktivita vzroste minimálně o 10 procent. Jde-li to na ETS, půjde to i jinde. Zásadní kus práce je však stále před námi, ale zkrácení výrobních časů a výrazně lepší průchodnost zakázek firmou nás těší. Je to místy velmi těžké, neboť se bourají zažitá stereotypy, ale moderní firma se bez toho nemůže obejít. Stejně jako bez investic, modernizace a zlepšení pracovního prostředí.

Končící rok 2016 nebyl jednoduchý ani obchodně. Museli jsme se vyrovnat s propadem tržeb v Rusku i v Bělorusku, a bylo to místy bolestivé, neboť jsme přišli o trh za víc než 700 milionů korun. Neopouštíme ho, ale oslabení rublu skokově zdražilo dovozy ze zemí EU. Proto jsme hledali nové trhy, a zatím se to daří, i když v absolutních číslech ještě chvíli potrvá, než tuto tržlinu zcela zaceleme. Úspěšní jsme třeba v Turecku, Itálii, Finsku, na Balkáně. Věřím, že se časem prosadíme i v Íránu a dále v Asii. Také od českých zákazníků jsme letos získali víc zakázek.

### Co přinese rok 2017

A nyní pár slov o tom, co nás čeká v roce 2017, z čeho pramení můj optimismus a proč jsem přesvědčen, že jdeme správným směrem.

CZ LOKO má jedinečný soubor výrobků – portfolio vlastních efektivních dieselových lokomotiv EfiShunter. Dnes už v pěti řadách, od té nejslabší 300 až po nejvýkonnější 1600 pro těžkou posunovací službu. Díky naší specializaci na posunovací lokomotivy a modernizační projekty jsme bez přehánění minimálně evropskou špičkou v oboru. V roce 2017 máme v plánu ukončit vývoj tohoto portfolia s maximálním důrazem na unifikaci dílů a celků, abychom zásadně zrychlili i zlevnili výrobu lokomotiv, neboť tlak na cenu od našich zákazníků je až drastický. Vývoj, konstrukce a certifikace jsou nesmírně drahé, ale tuto cestu jsme museli podstoupit, neboť investujeme do své budoucnosti a z nových výrobků bude CZ LOKO zásadně profitovat v dalších měsících a letech. Kdybychom neměli trhu co nabídnout, postupně bychom na něm vyklíželi pozice. Výrobky ale musí být nejen technicky vyspělé, ale i atraktivní cenou.

Kolem našeho portfolia nových lokomotiv je postavena celá obchodní strategie. Proto chceme portfolio výrobků stabilizovat a minimálně pět let ho držet bez zásadních změn a dlouhodobě tak řídit technický rozvoj společnosti.

Dál budeme zlepšovat pracovní prostředí. V roce 2017 půjde do investic 80 milionů korun. Primárně nás čeká dokončení nové motorárny a stavba nové podvozkárny v České Třebové, a také například výroba hlavních rámu a dokončovací pracoviště pro stavbu celých vozidel v Jihlavě. Na všech provozech

pak další rozvoj našeho projektu Bezpečná firma, kdy se zaměříme na zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví. V příštím roce do této oblasti půjde víc než 20 milionů korun.

Pokud jde o základní ekonomické cíle, tržby plánujeme na úrovni 2 miliard korun. Velmi nás může těšit, že obchodní ředitelé a jejich týmy už nyní tento plán dokázali téměř naplnit. Provozní zisk přitom chceme zvýšit na zhruba 100 milionů Kč.

### Změny budou pokračovat

Dosáhnout těchto cílů ale znamená pokračovat v nastoupené cestě. Proto se dál budeme věnovat optimalizaci výrobních postupů a procesů, snižování objemu veškerých zbytečných režijních činností a prostojů. Neustane ani tlak na minimalizaci skladových zásob a rozpracovanosti, kde se váže zbytečně mnoho finančních prostředků. Dál musíme zvyšovat rovněž kvalitu našich výrobků a služeb, abychom místo garančního servisu dělali především servis komerční, z něhož plynou další výdělky.

Za naprosto zásadní pokládám projekt celofiremního systémového plánování, které není momentálně ideální, a musíme ho výrazně zlepšit. Kvalitní plánování je nástroj k tomu, abychom všichni pracovali nejen efektivněji, ale také v mnohem větším klidu a pohodě.

Je více než pravděpodobné, že zmíněné a nutné kroky přinesou další personální změny. Netajím se tím, že chci mít v týmu odborníky, profesionály a tahouny, kteří budou také náležitě od-

měňováni. Jsem velmi rád, že za posledních pár měsíců se našlo mnoho šikovných lidí, kteří sdílejí prosazovaný přístup k práci. A to ve všech odborných úsecích, a posouvají tak své útvary, oddělení, čtyři či dílny dopředu a ukazují ostatním, že to jde. Výsledky takové práce musí těšit všechny. Zvláště, když prováděné změny začínají být vidět na ekonomických a finančních výsledcích. Díky tomu si můžeme dovolit investovat, zvyšovat mzdy nebo vyplatit bonus, který všichni zaměstnanci na konci roku už dostali. Oceňuji přitom i práci odborové organizace, která leckdy bolestivé změny chápe a podporuje, protože jsou ve prospěch zaměstnanců, jejich sociálních a pracovních jistot.

Shrnou-li, hlavní cíl pro rok 2017 zůstává stejný – postupný přerod firmy CZ LOKO na evropského výrobce kolejových vozidel se vším, co k tomu patří.

### Základem je týmová práce

Dozvoľte mi tedy na konci starého a prahu nového roku, poděkovat všem za spolupráci, osobní přínos, zaujetí a ochotu sdílet informace a naslouchat. Jinými slovy za týmovou práci, bez které se stroj jménem CZ LOKO neobejde, a bez níž by nefungoval. Přeji vám hodně zdraví, štěstí, rodinné pohody a to nejen v čase vánočních svátků, ale po celý rok 2017.

**Josef Gulyás,**  
generální ředitel

## Českých 100: nejlepší v kraji

**Praha** ■ V soutěži Českých 100 nejlepších akciová společnost CZ LOKO letos obsadila 27. místo a z firem Pardubického kraje se dostala nejvýš. Další zástupci regionu se umístili ve druhé polovině žebříčku – 58. příčka patří vysokomýtské Iveco Czech Republic a 69. byla INA Lanškroun. Oproti loňsku si CZ LOKO polepšilo o dvě místa. Historicky jde o nejlepší výsledek.

O pořadí v soutěži Českých 100, pořádané pan-evropskou společností pro kulturu, vzdělávání a vědecko – technickou spolupráci Comenius, rozhoduje počet získaných nominací především od lidí z byznysu, služeb a bankovní sféry.

## TECHNOhrátky zaujaly 6000 dětí

**Pardubice** ■ TECHNOhrátky Pardubického kraje, které akciová společnost CZ LOKO už řadu let aktivně podporuje, letos umožnily poznat už šesti tisícům žáků základních škol praktické vyučování šesti desítek různých oborů a řemesel na středních školách regionu. „Této podpory si neobvykle vážíme, protože umožnila odměnit právě talentované žáky,“ oceňuje podporu firmy Helena Bártlová, manažerka projektu TECHNOhrátky, jehož 5. ročník se už připravuje. „Pro nás to je zase dobrá příležitost, jak žákům představit značku CZ LOKO, neboť na akcích TECHNOhrátek ji aktivně prezentujeme,“ uvedl personální ředitel Tomáš Brancuzský.



# Dokončované miniprojekty přinášejí výrobě první výsledky

**Česká Třebová, Jihlava** ■ Třetí kontrolní den čtyř miniprojektů výroby, které se už postupně blíží do finále, koncem listopadu potvrdil, že jde o účinný způsob, jak ve výrobě nalézat další úspory a efektivitu. Výsledky jsou slibné a pozitivní.

## MP1 – Hala demontáže (Česká Třebová)

Změnou uspořádání je nyní možné používat kolej číslo 4 pro nakládku a vykládku, pro díly připravené k mytí a pro demontované díly z lokomotiv. Z haly byly odstraněny velké kontejnery pro ukládání šrotu a nahrazeny menšími. O zhruba 20 procent se zvýšil čas na využití hydromatu. Portálový jeřáb je nyní ovládán především pomocí dálkového ovládání, současně je možné, aby jeřábník vykonával i jinou činnost. Změna uspořádání přinesla také výrazné zlepšení podmínek BOZP. Realizace miniprojektu má vliv na další činnosti. Aktuálně se buduje centrální úložiště odpadů mimo cenný výrobní prostor a dochází k lepší separaci odpadů. Tím snižujeme náklady na jejich likvidaci. V rámci miniprojektu připravujeme změnu organizace a řízení demontáže, tak aby práce byla ještě efektivnější a bylo na ní třeba méně času.



V provozu ETS miniprojekt pomohl zkrátit čas potřebný na opravy.

## MP2 – Lakování drobných dílů (Jihlava)

Realizace miniprojektu přispěla ke zkrácení doby pro hledání nalakovaných dílů. Přispělo k tomu jednoznačné určení, kde a jak mají být jednotlivé díly uloženy. Miniprojekt současně vyřešil identifikaci dílů v lakovně a usnadňuje jejich identifikaci při montáži, resp. jejich pozici a orientaci. Dalším přínosem bylo vytvoření jednotných manipulačních prostředků a jejich optimalizace, včetně snížení rizika poškození laku. I zde miniprojekt přesa-

hl do ostatních činností. Stanovil například úložná místa pro odkládání palet včetně systému jejich svozu. V rámci miniprojektu jsme uplatnili také nové prvky týmové spolupráce jakým je třeba brainstorming, tedy volná spontánní diskuze na dané téma.

## MP3 – Zkrácení opravné doby ETS (Česká Třebová)

Miniprojekt řeší komplexně délku opravné doby, tedy již problémy spojené s přístavbou zakázek, přes zásobování, realizaci až po expedici. Byl zkrácen čas sa-

motné opravy, ale to by ke splnění cíle nestačilo. Bylo nutné eliminovat zbytečné prostoje napříč úseky. Úspěšnost projektu lze demonstrovat na zkrácení opravné doby dvou nejvíce opravovaných typů trakčních motorů (TE015 a FiR), kde opravná doba klesla na polovinu proti roku 2015 a pohybuje se mezi 20 – 30 dny. Nyní opravujeme trakční motory efektivněji, tedy rychleji a s menším počtem pracovníků. Z toho plynoucí úspory mohly být vyplaceny ve formě odměn přímo lidem v provozu.

## MP4 – Legalizace skladu ETS (Česká Třebová)

Tento miniprojekt byl již ukončen. Jeho cílem bylo zkrátit opravnou dobu tím, že díly budou vždy k dispozici včas. Postupně se ale při realizaci třetího miniprojektu a se zkušenostmi z řízení skladu v rámci výroby, ukázalo, že vybudovat příruční sklad ETS není nutné. Nahradilo ho opatření, které odpovědnost za zásobování v potřebném čase přeneslo přímo na úsek nákupu a logistiky. I tímto se opět zvýšila efektivita, a to napříč úseky.

## Dva nové projekty

Ke konci roku 2016 jsme zahájili dva nové projekty, které budou mít na efektivitu práce významný vliv. Od projektu terminálů pro odvádění operací se očekává snížení režijní práce a současně zpřesnění odváděné práce a s tím související revize a vytvoření odpovídajících pracovních postupů. Projekt plánování zakázek zase řeší plánování napříč úseky tak, aby samotná realizace zakázky mohla proběhnout bez zbytečných prodlev.

**Martin Malík,**  
výrobní ředitel

# Unikátní měřicí vozidlo opustilo dílny a prochází zkouškami

**Česká Třebová** ■ Defektoskopická jednotka DJ-NDT úspěšně absolvovala v říjnu testovací zkoušky na zkušebním okruhu ve Velimí. Současně probíhají akceptační zkoušky a školení měřících technologií na provozní trati v okolí Pardubic. Dodavatelé jednotlivých měřících technologií TVEMA, PLR, MAV je postupně předávají zákazníkovi. „Jednotka tak z testovacího provozu postupně přechází do toho skutečného. Na jaře ji provozovatel nasadí na pravidelné měření defektoskopického stavu kolejnic v České republice,“ uvedl Karel Havlíček, vedoucí referátu plánování, který měl tento speciální projekt v CZ LOKO na starosti.



Unikátní motorová jednotka defektoskopické kontroly DJ-NDT vznikla modernizací a přestavbou dvou poštovních vozů typu PostW a motorového vozu 850/851. Skládá se ze tří vozů – řídicího, měřícího a hnacího a určena je na kontinuální měření vad kolejnic za pomoci nedestruktivních metod. Pro společnost CZ LOKO, kde vznikala, to znamená další posílení know-how v oblasti speciálních diagnostických a interiérových vozidel.



**Přerov** ■ Společnost ARRIVA vlaky převzala v říjnu lokomotivu 140.079-5, která prošla střední opravou v přerovské provozovně CZ LOKO. Součástí zakázky byl rovněž nový nátěr ve firemních barvách. Lokomotivu dopravce nasazuje k zajištění osobní přepravy na železnici Desná do konce grafikonu 2016.

## Oddělení marketingu se zaměří na analýzy trhu a spustí nový web

**Nymburk** ■ Posílit obchodní pozice CZ LOKO mají v příštím roce také hlubší analýzy dostupných informací z trhu. Týkat se budou cílových skupin a jejich potřeb, konkurenčních podniků a jejich aktivit i produktové mapy. „Známe hlavní trendy a směry, které jsou v železničním průmyslu v poslední době zřejmé, ale vedle toho je v prostoru hodně informací, které stojí za naši pozornost, průběžné hodnocení a hledání souvislostí mezi nimi,“ vysvětluje Martin Prorok z firemního marketingu. Na počátku roku 2017 bude také na adrese www.czloko.cz spuštěn inovovaný web. Využije optimalizační responzivní technologii, která je v této oblasti už standar-

dem. „Díky tomu webová stránka s flexibilní strukturou rozpozná typ zařízení, na kterém si ji uživatel zobrazuje, a sama přizpůsobí svůj vzhled. Web tak bude přehledný a dobře čitelný i na tabletu nebo mobilním telefonu,“ vysvětluje Martin Prorok. Nejviditelnější změnou bude moderní design, zaměřený na podporu obchodní strategie. Představí portfolia produktů a služeb s důrazem na konkurenční výhody. Nabídne i konfigurátor lokomotiv pro snadnější výběr produktu podle požadavků zákazníka a napojení na facebook a další sociální sítě. I nadále zde bude šest jazykových mutací – česká, anglická, polská, ruská, italská a v jazyce fársi pro Irán a arabské země.



# Česká Třebová: Přestavba motorárny skončila, v lednu bude následovat podvozkárna

**Česká Třebová** ■ Rekonstrukce a úpravy pracovišť v objektu „zadní trakt“ jsou s ohledem na co nejmenší prostroje a omezení výroby rozděleny do dvou etap. První se týká pracoviště motorárny ČKD ve střední lodi objektu, druhá podvozkárny. První etapa je stavebně dokončena. Jsou provedeny veškeré stavební úpravy, vyměněna je elektroinstalace, rozvody stlačeného vzduchu, technických plynů, vznikla dělicí příčka, kancelář mistra, jsou osazeny montážní a demontážní pracoviště.

Do dokončených prostor byl dodán nový dílenský nábytek a nainstalována je i část technologického vybavení. V této části proběhlo stavební řízení, v jehož rámci firma získala souhlas k předčasnému užívání stavby před dokončením. Nyní se tedy pracoviště motorárny stěhuje z původních prostor do nových. Po dokončení stěhování a vyklizení stávajícího prostoru pro opravy motorů ve velké lodi objektu „zadní trakt“, začne v lednu 2017 druhá etapa – pracoviště podvozkárny. Také zde dojde ke stavebním úpravám. Demontují se mostové jeřáby a dráhy, osadí se nové koleje, montážní kanály, vzduchotechnika, elektrorozvody, osvětlení, rozvody vzduchu, plynu, technických plynů, vody a dojde na stavební části zkušebny podvozků. Ukončení stavebních prací se očekává koncem



Motorárna je po rekonstrukci připravena na montáž technologií.

dubna. Následovat má instalace technologického vybavení a nových mostových jeřábů a jeřá-

bových drah se zvýšenou nosností, a také dodávka zkušebny podvozků, inventáře a podobně.

Vše zakončí kolaudační souhlas a stěhování pracoviště podvozkárny z objektu „střední trakt“.

**Radovan Stránský,** vedoucí oddělení investic a správy majetku

**Magdalena Stránská,** předsedkyně odborové organizace v rozhovoru říká:

## Žádná firma si nemůže dovolit nechat schopné lidi odejít

**Pro Magdalenu Stránskou, předsedkyni základní organizace Odborového svazu železničářů v CZ LOKO, byl letošní rok jednodušší o to, že díky tříleté kolektivní smlouvě ji právě kolektivní vyjednávání se zaměstnavatelem nečekalo. Přesto to nebyl rok jednoduchý.**

**Jak odbory sledují snahu firmy stabilizovat zaměstnance, zajistit jim dostatek práce a za tu kvalitně odvedenou jim poskytnout odpovídající mzdu?**

Je to velmi pozitivní signál. Každý odchod kvalifikovaných a zkušených zaměstnanců stojí zaměstnavatele vždy určité finance. A kdyby přišla o ty skutečně nejlepší a klíčové, mohlo by to způsobit problémy, ne-li katastrofu. Je tedy na místě, že se vedení společnosti rozhodlo zaměstnance víc stabilizovat a opět zvýšit mzdy a to průměrně o sedm procent. Myslím, že si žádná firma nemůže dovolit nechat schopné lidi odejít a peníze jsou bezesporu nejlepší motivací.

**K práci odborů patří rovněž bezpečnost a ochrana zdraví zaměstnanců. Příští rok má**



**Jít do této oblasti asi 20 milionů korun a lze čekat významné zlepšení. Jak to hodnotíte?**

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci je obecně hodně široký pojem. Skrývá se v něm totiž spousta problémů a úskalí. Mezi nejdůležitější proto řadím hledání a vyhodnocování rizik při práci, pracovní prostředí, pracovní postupy a hygienu práce. Všechny náklady s tím spojené hradí zcela zaměstnavatel. Je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí, předcházet rizikům, nebo je minimalizovat. A je zřejmé, že v na-

šem složitém prostředí železničního strojírenství a opravárenství to vyžaduje hodně peněz. Všechny investice mířící do ochrany zdraví a zlepšení bezpečnosti práce zaměstnanců jsou proto pozitivní.

**Co vám letos zabralo nejvíc času, co převládalo?**

Úkolem odborů je propojit vše, o čem mluvíme, do jednoho celku. Mzdy, BOZP, benefity... K tomu slouží kolektivní vyjednávání se zaměstnavatelem, jehož výstupem je vždy uzavřená Kolektivní smlouva. Ta naše platí až do roku 2018, a proto v současnosti řešíme pouze drobné, dílčí změny jejích příloh. Ale radost mám ze „školkového“. To je bonus, který mladým rodinám pomáhá. Pokud vím, jen v minulém pololetí za něj firma zaměstnancům, jejichž děti chodí do mateřské školy, vyplatila asi 225 tisíc korun.

**Jak jste tedy s právě končícím rokem spokojena?**

Byl to rok hodně náročný, tragický a plný změn. Nic z toho, co se stalo, už bohužel nevrátíme zpět, ale můžeme se ze všeho poučit, udělat třeba věci jinak, lépe, jak jen to dokážeme. A to bych si velmi přála.

## Produkce CZ LOKO se v roce 2017 představí na šesti veletrzích

Produkty a služby akciové společnosti CZ LOKO se v roce 2017 představí na šesti veletrzích v Evropě a Asii v teritoriích, které mají exportní prioritu. O realizaci expozic, které slouží k podpoře obchodních aktivit a povědomí o značce, se stará marketingové oddělení. Konkrétně půjde o tyto akce:

**2. - 4. března**

**EurAsia Istanbul, Turecko** – Třetí největší výstava kolejových vozidel na světě a jediná podobná akce v regionu na pomezí Evropy a Asie. Firma zde hledá partnera pro posílení exportu a zajištění servisu. Do země dodala v minulosti dvě lokomotivy, které slouží v tunelu Marmaray, a byla uzavřena smlouva na dodávku dalších dvou strojů pro ocelárny Erdemir.

**15. - 18. května**

**Rail Expo Teheran, Irán** – Cílem je vybudování nových partnerských vazeb a získání relevantních informací o situaci na tamním trhu kolejových vozidel.

**13. - 15. června**

**Czech Raildays, Ostrava** – Největší tuzemský drážní veletrh firma využívá k představení své nové produkce a osobnímu setkání s obchodními partnery.

**21. - 24. června**

**Expo 1520, Moskva, Rusko** – Účast společnosti na největším železničním veletrhu v rámci Ruské federace a Pobaltí přispívá k upevnování pozice na místním trhu, představení aktuální nabídky produktů a služeb, a k jednání s lokálními obchodními partnery.

**26. - 29. září**

**Trako, Gdaňsk, Polsko** – Tradiční, významný veletrh, na němž firma prezentuje a rozvíjí své úspěšné aktivity na tamním trhu, kde působí dceřiná společnost CZ LOKO Polska.

**3. - 5. října**

**Ferrovitalia Milano, Itálie** – Na úspěšně se rozvíjícím trhu, kde působí dceřiná společnost CZ LOKO Italia, bude vystavena lokomotiva EffiShunter 1000, která zaujala už na letošním veletrhu InnoTrans v Berlíně. V Itálii má díky schválení podle norem TSI významný potenciál. Účast posílí povědomí o značce CZ LOKO a podpoří místní zastoupení a vazby s místními obchodními partnery.




# Výkresy barevných řešení pomáhají výrobě i obchodu

Zákazníci, kteří si ve společnosti CZ LOKO přebírají dokončená vozidla, mohou zaregistrovat změny v jejich nátěrech a nápisech. Celý systém návrhů nátěrů i nápísů totiž v posledních letech prošel důkladnou revizí. Důvodů bylo několik: v platnost vstoupily nové evropské normy, vozidla z produkce CZ LOKO se provozují ve stále více zemích, došlo také k rozproštění výroby do několika výrobních závodů a bylo třeba zajistit její unifikaci, jednotnost. Vozidla vyrobená pro jednoho dopravce v různých závodech, často i s odstupem několika měsíců, proto musí být stejná, včetně nátěrů a nápísů. Zatímco dříve to nebylo zcela běžné, nový systém tyto požadavky respektuje a klade důraz právě na unifikaci. Při popisech se přitom maximálně využívají piktogramy. Tím byla vyřešena i multijazyčnost vozidel. Výkresy barevných řešení, které vznikají v oddělení Technického marketingu, slouží jako podklad pro jednání se zákazníkem i pro výrobu. Neméně důležité je jejich využití při certifikaci vozidel. Pro certifikační orgány je výkres jednoznačnou informací, že CZ LOKO má v tomto ohledu jasná pravidla, kterých se drží. Zároveň je hned jasné, zda vozidlo v tomto bodě plní příslušné legislativní požadavky.

Dalším efektem je u nápísů značná míra jejich sjednocení a umístění. „Proto vznikl katalog symbolů a nápísů, který postupně doplní katalog piktogramů používaných na stanovištích strojvedoucího,“ říká Tomáš Obermajer z oddělení Technického marketingu. Právě on, spolu s Ilonou Koničkovou toto téma řeší spolu s kolegy z KTPV a výroby. „Piktogramy budou jednotné pro výkresy, lokomotivu i průvodní dokumentaci. Využití unifikovaných piktogramů a nápísů velmi zjednodušuje orientaci na vozidlech. A to jak v kabině, tak u míst pro plnění a vypouštění provozních hmot,“ dodává Tomáš Obermajer. Výkresy barevného řešení byly během posledních dvou let podstatně rozšířeny. Jsou kompletně v křivkách v PDF formátu. Odstíny jsou přesně definované a původní jednolístový výkres se rozšířil o druhý list s podrobnou specifikací vnitřních nátěrů. „Tím jsme stanovili základní standard, který se nyní připravuje pro všechna nová a modernizovaná vozidla. V současné době do tohoto standardu přechází také barevná řešení vozidel přijímaných do oprav,“ uvedl vedoucí oddělení Jakub Džurný. V porovnání s předchozími lety jde o významný kvalitativní

posun. Ještě před rokem 2000 se barevnému řešení pro novou výrobu nevěnovala větší pozornost. Vše se řešilo operativně velmi jednoduchými výkresy či náčrtky. První ilustrační výkresy se objevily až právě na přelomu tisíciletí v aplikaci Corel DRAW podle barevných řezů lokomotiv, užívaných v různých prezentacích. Barevný obrázek potlačoval detaily a byl doplňován jednoduchou specifikací odstínu. Do výroby ale nevstupoval. První podrobný výkres barevného řešení se objevil až v roce 2005 u lokomotiv 621.1 pro Srbsko. Nebyl ale výrobní, šlo pouze o podklad pro schválení do provozu. Byl však již podrobný, s veškerými popisy lokomotivy. Příprava ale byla nesmírně pracná a pro běžné používání nevhodná. Výkresy pro novou výrobu lokomotiv se proto zjednodušovaly. Zkoušela se využít 3D aplikace Pro/Engineer, ale neosvědčila se. Barevná řešení znovu vznikala zejména na vyžádání obchodního úseku jako podklad pro schválení zákazníkem, ale šlo spíše o obrázky pro propagaci. Až v roce 2014 došlo na podnět výroby k systémové změně a výkresy barevného řešení se staly součástí práce a stále se vylepšují. Dotvářejí tak špičková vozidla, která z CZ LOKO vyjíždějí.

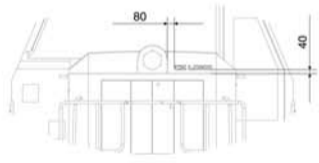
SYMBOL	VÝKRES	NÁZEV SYMBOLU
S06	4-7230-006-00	<b>HASICÍ PŘÍSTROJ</b>
		POPIS SYMBOLU HASICÍ PŘÍSTROJ NEBO STACIONÁRNÍ HASICÍ ZAŘÍZENÍ OBVYKLÉ UMÍSTĚNÍ V BLÍZKOSTI HASICÍHO ZAŘÍZENÍ, NA DVEŘÍCH KAPOTY NEBO NA PODÉLNÍKU HLAVNÍHO RÁMU MĚŘ. ZOBRAZENÍ 1 : 2 ROZMĚR [MM] 75 x 75 DATUM VYDÁNÍ / AKTUALIZACE 14. 10. 2015 BAREVNÝ ODSŤÍN PODKLADU / SYMBOLU RAL 3000 OHNĚVĚ ČERVENÁ / RAL 9003 NÁVĚSTNÍ BÍLÁ
SYMBOL	VÝKRES	NÁZEV SYMBOLU
S07	4-7230-007-00	<b>VYPOUŠTĚNÍ CHLAZENÍ</b>
		POPIS SYMBOLU KOHOUT K VYPOUŠTĚNÍ CHLADICÍ KAPALINY OBVYKLÉ UMÍSTĚNÍ V BLÍZKOSTI VYPOUŠTĚČÍHO KOHOoutu CHLADICÍ KAPALINY MĚŘ. ZOBRAZENÍ 1 : 2 ROZMĚR [MM] 52 x 75 DATUM VYDÁNÍ / AKTUALIZACE 15. 10. 2015 BAREVNÝ ODSŤÍN PODKLADU / SYMBOLU RAL 6032 ZELENĚ NÁVĚSTNÍ / RAL 9005 TMAVĚ ČERNÁ
SYMBOL	VÝKRES	NÁZEV SYMBOLU
S08	4-7230-008-00	<b>VYPOUŠTĚNÍ OLEJE</b>
		POPIS SYMBOLU KOHOUT K VYPOUŠTĚNÍ OLEJE OBVYKLÉ UMÍSTĚNÍ V BLÍZKOSTI VYPOUŠTĚČÍHO KOHOoutu OLEJE MĚŘ. ZOBRAZENÍ 1 : 2 ROZMĚR [MM] 52 x 75 DATUM VYDÁNÍ / AKTUALIZACE 15. 10. 2015 BAREVNÝ ODSŤÍN PODKLADU / SYMBOLU RAL 1021 ŽLUŤ HOŘČIČNÁ / RAL 9005 TMAVĚ ČERNÁ
SYMBOL	VÝKRES	NÁZEV SYMBOLU
S09	4-7230-009-00	<b>PLNĚNÍ CHLAZENÍ</b>
		POPIS SYMBOLU PLNICÍ HRDLO CHLADICÍ KAPALINY OBVYKLÉ UMÍSTĚNÍ V BLÍZKOSTI PLNICÍHO HRDLA CHLADICÍ KAPALINY MĚŘ. ZOBRAZENÍ 1 : 2 ROZMĚR [MM] 52 x 75 DATUM VYDÁNÍ / AKTUALIZACE 15. 10. 2015 BAREVNÝ ODSŤÍN PODKLADU / SYMBOLU RAL 6032 ZELENĚ NÁVĚSTNÍ / RAL 9005 TMAVĚ ČERNÁ
SYMBOL	VÝKRES	NÁZEV SYMBOLU
S10	4-7230-010-00	<b>PLNĚNÍ OLEJE</b>
		POPIS SYMBOLU PLNICÍ HRDLO OLEJE OBVYKLÉ UMÍSTĚNÍ V BLÍZKOSTI PLNICÍHO HRDLA OLEJE MĚŘ. ZOBRAZENÍ 1 : 2 ROZMĚR [MM] 52 x 75 DATUM VYDÁNÍ / AKTUALIZACE 15. 10. 2015 BAREVNÝ ODSŤÍN PODKLADU / SYMBOLU RAL 1021 ŽLUŤ HOŘČIČNÁ / RAL 9005 TMAVĚ ČERNÁ



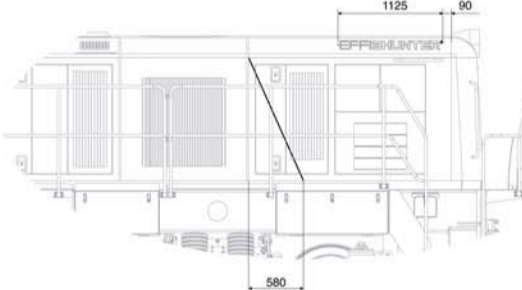
**DUŠEVNÍ VLASTNICTVÍ CZ LOKO A.S. POŘÍZOVÁNÍ KOPÍ NEBO UŽITÍ TOHOTO DOKUMENTU NEBO JHO OBSAHU NENÍ POVOLENO BEZ PŘEDCHOZÍHO PŘEMĚHO SOUHLASU VLASTNÍKA. UŽIVATEL JE ZODPOVĚDNÝ ZA ŠKODY VZNIKLE VLASTNÍM ZNEUŽITÍM DOKUMENTU.**

CAD VÝKRES - MANUÁLNÍ ZMĚNY NEJSOU POVOLENY

**UMÍSTĚNÍ LOGA NA ČELE KAPOTY**



**PROVEDENÍ OZDOBĚNÉHO MOTIVU NA KAPOTĚ**



**VÝSTRAŽNÉ ZNAČENÍ**  
VÝSTRAŽNÉ ZNAČENÍ PROVEDETE NA VŠECHNY HRANY SCHOUDU A TO JAK U SCHOUDU PRO VÝSTUP NA BOČNÍ OCHOZY, TAK U SCHOUDU PRO VÝSTUP NA PLOŠINY PŘED ČELEM KAPOTY A TO SOUVISLÝM ŽLUTÝM PRUHEM V PŘEDEPSANÉM ODSŤÍNU

V PODÉLNĚM SMĚRU LOGO UMÍSTIT NA STŘED BOČNÍ STĚNY KABINY

**LOGO EFFISHUNTER**  
ŠÍŘKA NA BOKU PŘEDNÍ KAPOTY 1125 MM  
PROVEDENÍ SAMOLEPKA DLE ŠABLONY Č. V. 0-7250-011

**LOGO EFFISHUNTER 700**  
ŠÍŘKA NA BOKU KABINY 845 MM  
PROVEDENÍ SAMOLEPKA DLE ŠABLONY Č. V. 0-7250-018

**LOGO CZ LOKO**  
ŠÍŘKA NA BOKU KABINY 1750 MM  
ŠÍŘKA NA ČELE PŘEDNÍ A ZADNÍ KAPOTY 400 MM  
PROVEDENÍ SAMOLEPKA  
ROZMĚRY A TVAR DLE GRAFICKÉHO MANUÁLU CZ LOKO

**PŘED NÁTĚREM CHRÁNIT**  
NEREZOVÉ ZÁBRADLÍ

**ŽALUZIE NAD EDB**  
NÁTĚR BARVOU OODOLNOU TEPLOTÁM DO 400°C (ZINKOVÁ BARVA)  
ODSTÍN ŠEDÝ

**POKYNY K PROVEDENÍ**  
NÁTĚR VYSOCE LESKLÝ ODPOVÍDÁ TECH. SPECIFIKACI LANKWITZER PD 70 NEBO PD 95 DLE POŽADAVKŮ NA RYCHLOST ZPRACOVÁNÍ  
NÁTĚR HEDVÁBNÝ LESK ODPOVÍDÁ TECH. SPECIFIKACI LANKWITZER PD 13  
PO APLIKACI SE NÁTĚR NESMÍ LEŠTIT  
NÁTĚR HEDVÁBNÝ LESK STRUKTURA ODPOVÍDÁ TECH. SPECIFIKACI LANKWITZER PD 48  
MEZERY MEZI SVARÝ VYTMLIT

**RAL3001 VYSOCE LESKLÝ**  
SIGNÁLNI ČERVENÁ (SIGNAL RED)  
KABINA VNĚ KROMĚ LOGA, BOČNÍ STĚNY KAPOTY CHLAZENÍ, MOTORGENERATORU A ELEKTRICKÉ VÝZBROJE VNĚ I UVNITŘ VČETNĚ KOSTRY A DVEŘÍ

**RAL7005 HEDVÁBNÝ LESK**  
MÝSÍ ŠEDÁ (MOUSE GREY)  
STŘECHY KAPOT ZVNĚJŠKU KROMĚ ZAOLBĚNĚ ČÁSTI PŘEDSTAVKY V PŘECHODU DO STŘECHY

**RAL7005 VYSOCE LESKLÝ**  
MÝSÍ ŠEDÁ (MOUSE GREY)  
KAPOTY POMOČNÝCH PŮHONŮ A PNEUMATICKÉ VÝZBROJE VNĚ I UVNITŘ VČETNĚ KOSTRY, DVEŘÍ A STŘECHY, JEN UVNITŘ, STŘECHY KAPOT CHLAZENÍ, MOTORGENERATORU A ELEKTRICKÉ VÝZBROJE JEN ZE VNITŘ. ČELE PŘEDSTAVKY VNĚ I UVNITŘ VČETNĚ ZAOLBĚNĚ ČÁSTI PŘEDSTAVKY V PŘECHODU DO STŘECHY, POJEZD A KAPOTOVÁ NÁDRŽ

**RAL7024 VYSOCE LESKLÝ**  
GRAFITOVĚ ŠEDÁ (GRAPHITE GREY)  
HLAVNÍ RÁM VNĚ I UVNITŘ VČETNĚ NARÁŽEČÍHO A TAZNÉHO ŮSTROJ, S VÝJÍMKOU BODŮ UVEDENÝCH NA LISTU 2, PLOŠINOVÉ PLECHY, KAPLUCKY NÁVĚSTNÍCH SVĚTEL

**RAL1003 VYSOCE LESKLÝ**  
SIGNÁLNI ŽLUTÁ (SIGNAL YELLOW)  
VÝSTRAŽNÉ ZNAČENÍ VŠECH HRAN SCHOUDŮ U VSTUPŮ NA OCHOZY

**RAL9003 VYSOCE LESKLÝ**  
SIGNÁLNI BÍLÁ (GRAPHITE GREY)  
LOGO NA BOČNÍCH STĚNÁCH KABINY A NA ČELE PŘEDNÍ A ZADNÍ KAPOTY

SCALE 1:50

DESIGNER OBERMAJER

TECHNOLOGIST METALLURGIET

DATE 12. 9. 2016

SNAP (DWT) NEW CHANGE

TRAMP (DWT)

APPROVED BY

DATE

DATE 12. 9. 2016

ACTUALIZACE LOGA (PŘEDSTAVKY, OVOVĚŠENÍ, VYHRAZENÍ NĚKTERÝCH MÍST) 01. 8. 2016 (BERNARD) 01 02

OLD DRAWING

NEW DRAWING

SYMBOL DRAWING

TYPE 723.704

NAME VNEJŠÍ A VNITŘNÍ NÁTĚR LOKOMOTIVY

DRAWING NUMBER 2-7260-025-01

SHEETS 2

SHEET 1



# Vedoucí pracovníci a mistři strávili na školeních desítky hodin

**Česká Třebová, Jihlava** ■ Moderním metodám řízení a rozšíření znalosti a dovednosti vedoucích ve výrobě, byly věnovány dvě velké vzdělávací aktivity, které provázely letošní rok a skončily v listopadu. „Vzdělávání vybraných pracovníků výroby, kteří působí ve vedoucí funkci, nebo jsou zařazeni do odborných rezerv na vedoucí místo, patřilo k prioritám našeho letošního vzdělávacího plánu v oblasti rozvoje lidských zdrojů. Analýza nám ukázala, že podobné ucelené vzdělávání ještě neabsolvovali,“ vysvětluje personální ředitel Tomáš Brancuzský. Kurzy se proto v České Třebové a Jihlavě zaměřily na moderní metody řízení a rozšíření znalosti a dovednosti, které „výrobáci“ potřebují. Ať již to jsou manažerské a komunikační dovednosti, plánování práce, znalosti řízení výroby a její kvality nebo personální minimum a znalosti předpisů souvisejících s jejich pozicí.

Obě akce finančně podpořily Úřady práce v Pardubickém kraji a Kraji Vysočina v rámci projektu Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců II. (č. CZ.03.1.52/0.0/0.0/15\_021/0000053). V jihlavské provozovně se projekt konal pod názvem Vedoucí provozu, mistr / mistrová a zapojilo se do něho 12 osob z provozu Sériová výroba. Každý z nich přitom na školení strávil celkem 120 hodin.

V provozovně Česká Třebová se akce konala pod názvem Lean management v železničním průmyslu. Zapojilo se do ní rovněž 12 osob z provozu Kolejová výroba a z provozu Komponenty. Každý účastník celkem absolvoval 72 hodin školení.

„Finanční příspěvek na obě vzdělávací akce byl velmi významný. Pokryl 85 procent nákladů včetně příspěvku na mzdy zaměstnanců po dobu, kterou na školení strávili,“ uvedl personální ředitel.



Lektor Tomáš Gřešek (stojící vpravo) řeší s účastníky vzdělávací akce případovou studii.



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



Úřad práce ČR

## Práce pod agenturou má v zahraničí svá rizika

**Česká Třebová, Jihlava** ■ Už několik našich zaměstnanců naletělo různým „pseudo“ personálním agenturám. Slibovaly jim vysoké výděly v zahraničí, k tomu úhradu ubytování, cesty a další výhody. Realita byla ale po příjezdu do ciziny jiná. „Nejdříve oznámili, že nám strhnou zálohu na ubytování a příspěvek na cestu pryč vyplatí až po zkušební době. Už ale neřekli, jak dlouhá bude,“ říká zaměstnanec, který si chtěl práci v zahraničí vyzkoušet. Poznal přitom, že kdo se neuměl domluvit německy nebo anglicky, dostal horší práci, než jakou měl slíbenou. A tedy i horší mzdu.

„Otočili jsme se a jeli domů. Kdyby mě mistr nevezl zpátky, stálo mě to místo, na kterém jsem dělal několik let,“ netají rychlé vystřízlivění ze slibů, z nichž nakonec mnoho nezbylo.

Nabízí se staré české přísloví, že kdo chce moc, nemá nic, ale problém to je širší. Na jedné straně je výdělek, odměna za práci, která je vždy nejlepší motivací, na druhé nesolidnost některých zprostředkovatelských agentur. Jejich motivací je dodat firmě pracovníka a vydělat. A jak je vidět, ne každá slibů dodrží.

„Podobné případy čas od času registrujeme. Zpravidla u mladších zaměstnanců, kteří chtějí poznat svět a vydělat si. Přitom často zjistí, že ze slibů nic nezbylo a spravedlnosti se člověk nikde nedovolal,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO.

Ten se přitom dělí o další postřehy, které se od rozčarovanych lidí dozvídá. Často třeba dostávají výdělek formou minimální mzdy - a zbytek v cestovních náhradách nebo takřkajíc „na ruku“. Pak ale nemají zaručený slušný příjem, když onemocní nebo si vezmou dovolenou. Některé agen-

tury dokonce strhávají náklady na pracovní oděv a školení přímo pracovníkům.

„Nic z toho se našim zaměstnancům na hlavní pracovní poměr stát nemůže, protože se mohou opřít o zákoník práce i tříletou kolektivní smlouvu, zaručující další benefity,“ uvedl personální ředitel. A pokud jde o zvyšování kvalifikace a další vzdělání, na ně CZ LOKO každý rok vydává několik milionů korun. Kvalifikovaným a pracovitým lidem aktuálně firma zvyšuje základní mzdy a průměrná hrubá mzda tak přesahuje průměrné platy v regionu.

## Blahopřejeme

Ve čtvrtém čtvrtletí 2016 významné životní jubileum oslavili či ještě oslaví tito zaměstnanci akciové společnosti CZ LOKO:

Říjen

**Zdeněk Dejdar,  
Hana Kratochvílová,  
Karel Částek**

Listopad

**Anton Pintér, Vladimír Šubrt,  
Jaroslav Péli, Miloš Pišek**

Prosinec

**Bohuslav Marvan**

Všem oslavencům srdečně blahopřejeme!

## O kostelní hodiny v Jihlavě se Jiří Hrdlička stará už čtvrt století

**Jihlava** ■ Jiří Hrdlička, mistr v jihlavském provozu Sériová výroba CZ LOKO, se už čtvrt století ve svém volnu stará o údržbu hodin na věži kostela svatého Jakuba v Jihlavě. Vlastně po celou dobu, co farnost pořídila mechanický hodinový stroj. Jako vyučený strojař si tak našel velkého koníčka, který ho stále drží.

„Začalo to krátce po revoluci. To jsem

byl zrovna na vojně. Otevíraly se památky a nás s kamarády ministru napadlo kostelní věž zpřístupnit,“ vrací se o dvě desítky let zpátky. Tehdy to znamenalo věž nejdříve uklidit, především od nánosů holubího trusu. Pod věž proto přistavili kontejner a vymetali ji odshora. A přitom v jednom z horních pater Jiří Hrdlička narazil na starý německý hodinový stroj. Neuvěřitelné, napadlo ho, protože tady přežil všechny politické změny. Pak se v něm

ozvala duše strojaře a mechanika a rozhodl se, že ho rozchodí. A tak se také stalo. Brzy se však ukázalo, že se staré hodiny zpožďují. To tedy znamenalo každý druhý den vystoupat do věže a ručně je seřadit a s pomocí kliky je natáhnout. Tedy vytáhnout kamenná závaží nahoru. To ale nešlo donekonečna.

Farnost se proto rozhodla pořídit nový stroj. Na výběr byl elektronický, digitální v podobě malé programovatelné krabičky, nebo opět mechanický. A na něj nakonec také padla volba.

„To mě potěšilo. I když pár nechtostí mechanický stroj má. Stačí, když se mezi ozubená kolečka dostane nečistota nebo dojde k výpadku elektřiny na víc než osm hodin. To se už stroj sám nerozběhne, protože závaží dosednou dole na trám,“ vysvětluje Jiří Hrdlička. Do Jihlavy dojíždí z nedalekého Dobronína. Hlavně tedy za prací do CZ



Jiří Hrdlička se stará o správný chod hodin na věži jihlavského kostela svatého Jakuba.

LOKO, ale někdy přidá i cestu na víc. To když volají z radnice nebo z městské policie, že hodiny nejdu. Jejich odbíjení už prostě lidem chybí. Někdy je dokonce ovlivnit i počasí. Když se otepluje, stroj zrychluje. A když

se ochlazuje, zase se zpomaluje. Právě výkyvy teplot způsobují častější návštěvu, zhruba jednou za týden až deset dní. Je-li počasí stálé, hodiny vydrží v toleranci i tři týdny až měsíc. Soustrojí ozubených kol je ulo-

ženo v původní skříni hodin. V jejím vnitřku lze číst i rukou psanou zmínku, že poslední údržba původního stroje byla 23. 10. 1953. Původní mechanismus stroje je umístěn v depozitáři pražského Technického muzea.

Kromě seřízení času Jiří Hrdlička stroj jednou za měsíc i promazává. Do věže vystoupá i se změnou času na podzim a na jaře. Ale jak říká, v noci kvůli tomu nevstává, ale hodinové ručičky přetočí večer kolem deváté.

„Změna o hodinu dopředu je docela jednoduchá. Má-li se ale čas vracet o jedenáct hodin, to už je složitější. Ručičky jdou totiž posouvat jen kupředu. Ale už se to tak nějak seběhlo, že jsem se kostelních hodin ujal, a stále to dělám rád,“ vysvětluje. K potěše a radosti mnoha obyvatel města. Pro něho samotného je odměnou tikot kostelních hodin. V dnešním shonu výjimečný a uklidňující. A nejen v čase adventu.