

Kulatý stůl

BORS Břeclav a.s.

ZPRAVODAJ FIRMY

Vážení zaměstnanci, vážení čtenáři našeho firemního zpravodaje,

dovolte mi, abych Vás všechny jménem vedení společnosti i jménem svým pozdravil a popřál Vám do nového roku 2002 pevné zdraví, pracovní úspěchy a osobní pohodu.

Při krátkém ohlednutí za rokem 2001 mohu konstatovat, že náročné úkoly, které před námi byly, jsme téměř beze zbytku splnili. Loňský rok byl velmi složitý a náročný i vzhledem k různým událostem, které jsme společně sledovali



prostřednictvím sdělovacích prostředků, jak u nás v České republice, tak v Evropě či ve světě. I proto si dosažených výsledků velmi cením.

Co nás čeká v letošním roce? Stručně řečeno, nic nového a nic jiného než práce. Úkoly a plán, který před námi stojí, je náročný. Náročný také proto, že je čím dále náročnější se prosadit a uplatnit v tržním prostředí, ve kterém se nacházíme.

Je totiž nutné si neustále uvědomovat, že BORS Břeclav a.s. produkuje specifický výrobek, a to je „služba“. Záleží na nás všech, jaký ten výrobek bude, jak se bude líbit, jak moc jej bude chtít zákazník kupovat, a to jako cestující v osobní dopravě, jako producent zboží či speditér v nákladní dopravě, jako vývozců či dovozce zboží v celních

službách a jako motorista-zákazník čerpací stanice. Chtěl bych Vás touto cestou požádat, abyste si ještě více uvědomili, v rámci svých povinností a činností, které ve firmě vykonáváte, jak kvalitní výrobek produkuje a sami se zamysleli a udělali vše proto, aby náš konečný výrobek – služba, byl v letošním roce lepší, rychlejší, spolehlivější atd. ..., prostě kvalitnější, aby si tento výrobek-službu v r. 2002 od BORS Břeclav a.s. koupilo více zákazníků než v loňském roce.

Společně tedy naplňujeme dále firemní vizi a strategii s důrazem na to, aby platilo „spokojený zákazník <=> spokojený zaměstnanec“.

Ing. Luděk Mikulecký,

předseda představenstva a.s., generální ředitel

Ohlédnutí za uplynulým rokem

První rok nového tisíciletí byl pro naši společnost velmi významný. Změnili jsme obchodní název. Nejenom my, jako zaměstnanci, ale i všichni naši obchodní partneři a zákazníci si o značce „BORS“ museli vytvořit své mínění. Ze všech ohlasů a reakcí dnes můžeme usoudit, že se nám podařilo nový název spojit s kvalitními a spolehlivými službami, které poskytujeme.

Naše společnost je „vidět“ v dobrém slova smyslu. Námaha a velké množství prostředků, které jsme vynaložili na nové označení, nebyly zbytečné. Každý velmi jednoduše identifikuje naše autobusy a kamiony a firemním budovám a znakům „žluto-modrá“ velmi sluší. Při obchodních jednáních naši partneři oceňují kvalitu naší práce a dobrý image. Také podle průzkumů, které jsme si nechali zpracovat, nás naši zákazníci vnímají jako kvalitní a prosperující firmu, poskytující dobrou službu. Osobně považují zdařilý přechod na nový obchodní název za velký úspěch všech zaměstnanců.

Myslím, že můžeme konstatovat, že jsme se stali nejvýznamnější dopravně-spediční firmou našeho regionu. Nejsme na konci cesty v našem snažení, ale na jejím začátku. Je velmi mnoho věcí, které musíme dále zlepšit. Nejdůležitější je uvědomit si, že každý z nás je zástupcem této firmy. Podle našeho chování nás budou vnímat jako firmu a kvalitní výkon každého z nás je předpokladem dobrých výsledků.

Výsledky naší činnosti za rok 2001 jsou velmi dobré. Mimo kladného výsledku hospodaření se nám podařilo zvládnout i významné investice.

V nákladní dopravě jsme obnovili vozový park. Nakoupili jsme deset nejmodernějších návěsových souprav MERCEDES-BENZ Actros s návěsy KÖGEL. Provozujeme již 30 vozidel s motory EURO 3, což jsou v současné době nejekologičtější vozidla. Průměrné stáří techniky v nákladní dopravě je 3,5 roku, což je údaj, se kterým se může pochlubit jen málo která dopravní společnost.

Největším úspěchem v osobní dopravě je zásadní zlepšení hospodaření. Již se blížíme sta-

novenému cíli, a tím je provozování neztrátové osobní dopravy. Ztráta z této činnosti za uplynulý rok je velmi nízká a již nezatěžuje ostatní divize společnosti. Obnovili jsme vozový park v rozsahu, v jakém nám to umožnila dotační politika Ministerstva dopravy a spojů, a všechny prostředky jsme použili pro nákup nových autobusů. V závěru roku jsme nakoupili také tři vozidla nové typové řady C 954, kterých v roce 2002 hodláme pořídit dvanáct.

Celní služby jsou dlouhodobě spolehlivou a úspěšnou divizí. V loňském roce opět dosáhly velmi dobrého hospodářského výsledku. Největším úspěchem je další rozšíření okruhu velkých a stálých zákazníků na úkor nahodilých partnerů. Tato divize poskytuje velmi kvalitní služby zákazníkům a můžeme být hrdí na odbornou úroveň a výkonnost většiny jejích zaměstnanců.

Čerpací stanice na počátku roku rozšířila své spektrum služeb o kvalitní ruční linku mytí vozidel a služby z oblasti autokosmetiky. Neustálý zájem o tyto služby je nejlepší vizitkou jejich nejlepší kvality ve rovnání s konkurencí. Kolektiv pracovníků této divize se také významně podílí na kladném hospodaření celé společnosti. Úspěchem je značné množství zákazníků, kteří využívají naše služby na základě dlouhodobých smluv. Námi poskytovaný komfort pro naše zákazníky je nejvyšší v širokém okolí. Velmi oceňují dobrou obsluhu, možnost sledování práce na svých vozidlech na monitorech v klimatizovaných prostorech prodejny při výběru kávy.

Opráveňská střediska prošla v uplynulém roce velkými změnami. Zásadní je změna požadavků na opravy. Dnes již není výjimkou, že dílna čeká na příležitost nabídnout dopravním divizím své služby. Také struktura požadavků se mění ve prospěch preventivních a diagnostických zásahů. Podařilo se také velmi zlepšit pracovní prostředí na opráveňském středisku v Břeclavi.

Také všechny provozovny pokračovaly v uplynulém roce ve zlepšování pracovních podmínek pro svá střediska. Mimo důležitých oprav bylo provedeno i mnoho zásahů, které estetick-



ky zpříjemňují práci jak nám zaměstnancům, tak i našim klientům, které u nás vždy rádi vítáme. Nejvýznamnější investicí byla zásadní oprava administrativní budovy v Hustopečích. Opravy znepříjemňovaly práci zaměstnancům po celé léto, ale výsledek stojí za to. Budova je nyní velmi příjemná pro všechny uživatele a provedené opravy prodloužily zásadně životnost a využitelnost těchto prostor.

Mimo některé uvedené úspěchy nás potkalo také nemálo nezdarů. Řešili jsme nedostatky v naší práci a sezónní pokles výkonů u některých činnostech. Doufáme, že tyto pro nás byly dostatečným poučením a návodem, jak se jim pro příště vyvarovat. Také jsme investovali mnoho prostředků do personální práce a například ohlasy na kolektivní školení, která probíhala v zařízeních mimo společnost, byly velmi pozitivní. Myslím, že máme ve společnosti mnoho dobrých kolektivů, které dokáží udržovat velmi dobré vztahy i mimo pracovní dobu, a to nám všem pomáhá najít klid a pohodu pro dobré pracovní výsledky.

Přeji všem zaměstnancům pevné zdraví do roku 2002 a let dalších. Nám všem přejí, aby se nám nadále pracovní dařilo alespoň tak, jak tomu bylo v roce 2001, a abychom vždy mohli prohlásit, že jsme zase o něco spokojenější zaměstnanci stále úspěšnější společnosti, pojmenované po skvělém rytíři od kulatého stolu.

Ing. František Zugar

místopředseda představenstva

Osobní doprava v roce 2001

Činnost osobní dopravy se v roce 2001 nesla ve znamení čipových karet. Společnost BORS Břeclav a.s. nabídla veřejnosti v polovině roku 2001 nový systém odbavování cestujících v autobusové dopravě, který je založen na používání bezkontaktních čipových karet.

Provoz čipových karet byl zahájen od 1.4.2001 na pravidelné lince 740410 Hustopeče – Brno. V červnu 2001 následovalo rozšíření systému na městskou hromadnou dopravu v Břeclavi a dnes je již možno použít čipovou kartu na všech pravidelných linkách společnosti. K 30.11.2001 bylo prodáno již více než 8000 čipových karet, což je velmi uspokojivý výsledek.

Pokrytí čipovými kartami zatím není rovnoměrné, např. cestující z Moravského Žižkova a Velkých Bílovic jsou čipovými kartami vybaveni, můžeme říci, kompletně. Na druhé straně rozsah využití čipových karet v oblasti Podluží je malý. Nutno podotknout, že právě v této oblasti působí také další autodopravce Juráček. Obyvatelé města Břeclavi měli možnost si do 30.9.2001 koupit kartu za dotovanou cenu 100,- Kč, což zapůsobilo jako výrazný motivační prvek. Také cestující z Hustopeč a blízkého okolí jsou vstřícnější k nabízeným možnostem než ze vzdálenějších obcí. Také zde se projevuje vliv konkurenčních autodopravců.

Odbavování cestujících prostřednictvím bezkontaktních čipových karet umožňuje zjištění stoprocentních údajů o množství, frekvenci a struktuře cestujících. Takto získaná data jsou pravidelně vyhodnocována a dále pak slouží mj. jako výchozí podklady při zpracování jízdních řádů. Používáním čipové karty cestující předává dopravci informace o svých přepravních potřebách a současně získává možnost využití nabízených výhod.

Okruh výhod je poměrně rozsáhlý s dlouhodobým účinkem. Obecně lze říci, že hlavním přínosem tohoto systému je zejména možnost využít slevy spojené s použitím čipové karty, rych-

lé a jednoduché odbavení cestujících, kdy odpadá manipulace s drobnými penězi a rovněž i vysoký stupeň bezpečnosti a ochrany dat. Efekt pro jednotlivce tkví v možnostech různého použití karty. Např. majitel čipové karty si může na svou kartu nahrát časovou jízdenku a současně i určitý finanční obnos do „elektronické peněženky“. Časové jízdenky jsou vhodné a znamenají úsporu zejména při denním dojíždění MHD Břeclav. Z „elektronické peněženky“ může cestující hradit jízdné na jakékoliv lince pravidelné dopravy, přičemž to bude o 5% nižší než při placení v hotovosti. Na rozdíl od časové jízdenky, která je nepřenosná může z „elektronické peněženky“ hradit jízdné i spolucestujícímu, za zavazadla nebo psa. Jiný případ nastává pokud cestující pravidelně využívá některou linku příměstské dopravy. Pak má možnost využít komerční slevu 10 jíz. U řidiče autobusu si nechá do karty zavést dvojici (do karty lze zavést až 8 různých dvojic) nejčastěji používaných zastávek, pak na předvoleném úseku bude každá 10 jízda, využitá v průběhu 30 dnů zdarma. Při použití čipové karty je jízdné vždy o 5% nižší než při platbě v hotovosti, a tak s čipovou kartou může cestující při pravidelné přepravě na zadaném úseku ušetřit až 15% svých nákladů na dopravu. Svou kartu může cestující současně používat i na všech dalších pravidelných linkách společnosti (včetně MHD Břeclav).

Děti ve věku od 6 do 15 let mohou využívat kartu pro poloviční jízdné. Způsoby použití jsou stejné jako u karty pro plné jízdné. Při kontrole řidičem nebo revizorem musí cestující prokázat svůj nárok na slevu příslušným průkazem (např. studijní průkaz) nebo průkazem vystaveným v předprodejně kanceláři BORS Břeclav a.s. v Břeclavi a Hustopečích.

Cestující, kteří mají nárok na bezplatnou přepravu si mohou zvolit, zda svůj nárok uplatní předložením předepsaného dokladu, tak jako tomu bylo dosud nebo si zakoupí čipovou kartu pro bezplatné jízdné, po přiložení karty obdrží



jízdenku pro jízdu zdarma a veškeré jeho přepravní potřeby budou zaznamenány. Majitel karty pro bezplatnou přepravu může využívat rovněž „elektronickou peněženku“ pro dokupování jízdenek pro spolucestující, zavazadla a psa.

Při ztrátě nebo odcizení může být karta zablokována a zůstatek převeden na kartu novou. Rovněž v případě reklamace bude zůstatek převeden na novou kartu. Zablokovanou kartu nemůže dále nikdo jiný používat.

Další rozvoj tohoto odbavovacího systému je závislý na dostatečné propagaci a informovanosti cestujících o možnostech použití čipových karet a nabízených slevách. Nezbytným prvkem jsou dobré zkušenosti cestujících se systémem jako takovým a zejména s lidmi, kteří jim tento systém prezentují.

Firma TAKT Frenštát pod Radhoštěm provedla v listopadu 2001 průzkum postojů veřejnosti k dopravní obslužnosti regionu Břeclav. Z tohoto průzkumu vyplývá, že zhruba jedna třetina dotazovaných obyvatel okresu Břeclav používá autobus zejména pro dojíždění do zaměstnání a za nákupy. V regionech Břeclav, Hustopeče a Mikulov je BORS Břeclav a.s. nejdůležitější dopravce a cestující považují naše služby za spolehlivé. Co se týká vzhledu vozidel, cestující pozitivně vnímají, že se vzhled zlepšuje. Z hodnocení přístupu personálu osobní dopravy vyplynulo, že cestující oceňují a přejí si ochotné a příjemné řidiče. Celkově jsou cestující se společností BORS Břeclav a.s. spokojeni, i když mají jisté výhrady. Dále z průzkumu vyplynulo, že si cestující na čipové karty postupně zvykají, ale s možností použití karet jsou spokojeni. *Ing. Dana Kepertová asistentka ředitele divize osobní dopravy*

Investice do vzdělání = prosperující společnost

Na počátku nového tisíciletí se v moderní firmě stávají hlavním zdrojem úspěchu informace, znalosti a zkušenosti. A jestliže naše firma chce dosahovat úspěchů i v rámci širokého evropského trhu, není jiná cesta než uvedení atributů splňovat.

Vize naší společnosti za pochodu mění svůj strategický cíl, který měl být naplněn v roce 2005, a to být nejlepší dopravně-spediční firmou v rámci našeho regionu. Na obzoru je nově se vytvářející cíl, a to vybudovat firmu, která je schopná konkurovat dopravním firmám na evropském trhu.

Jak toho dosáhnout?

V posledním období byly investovány nemalé prostředky do obnovy vozového parku v nákladní a osobní dopravě, do modernizace mycí linky a celkového image společnosti prostřednictvím internetových stránek, propagačních materiálů, sponzorování Tatra Marathon Teamu na proslulé rallye Arras – Madrid – Dakar a v neposlední řadě i výstrojných součástek zaměstnanců. To vše ovšem k úspěchu v silném konkurenčním prostředí na dopravním trhu nestačí. Vynaložené investice by nemohly splnit očekávání, pokud by firma zároveň neinvestovala i do zvýšení úrovně svých zaměstnanců. Dnes úspěšné firmy staví na myšlence, že lidský kapitál – nebo inteligentní a efektivní pracovní síla – může být hlavní konkurenční výhodou firmy.

Naše firma se rozhodla jít cestou dlouhodobých investic do manažerských výcvikových programů. Vedení společnosti chápe zaměstnance jako důležitou hodnotu, jako základ konkurenční výhody a podporuje myšlenku investování do výcvikových programů. V minulosti bylo provedeno několik seriózních studií, které dospěly k závěru, že vynakládané finanční prostředky na vzdělávání a výcvikové programy hrazené firmou z dlouhodobého hlediska znamenají vyšší výkon, čímž se dosahuje většího zisku a v konečném důsledku jsou zaměstnancům vypláceny vyšší mzdy.

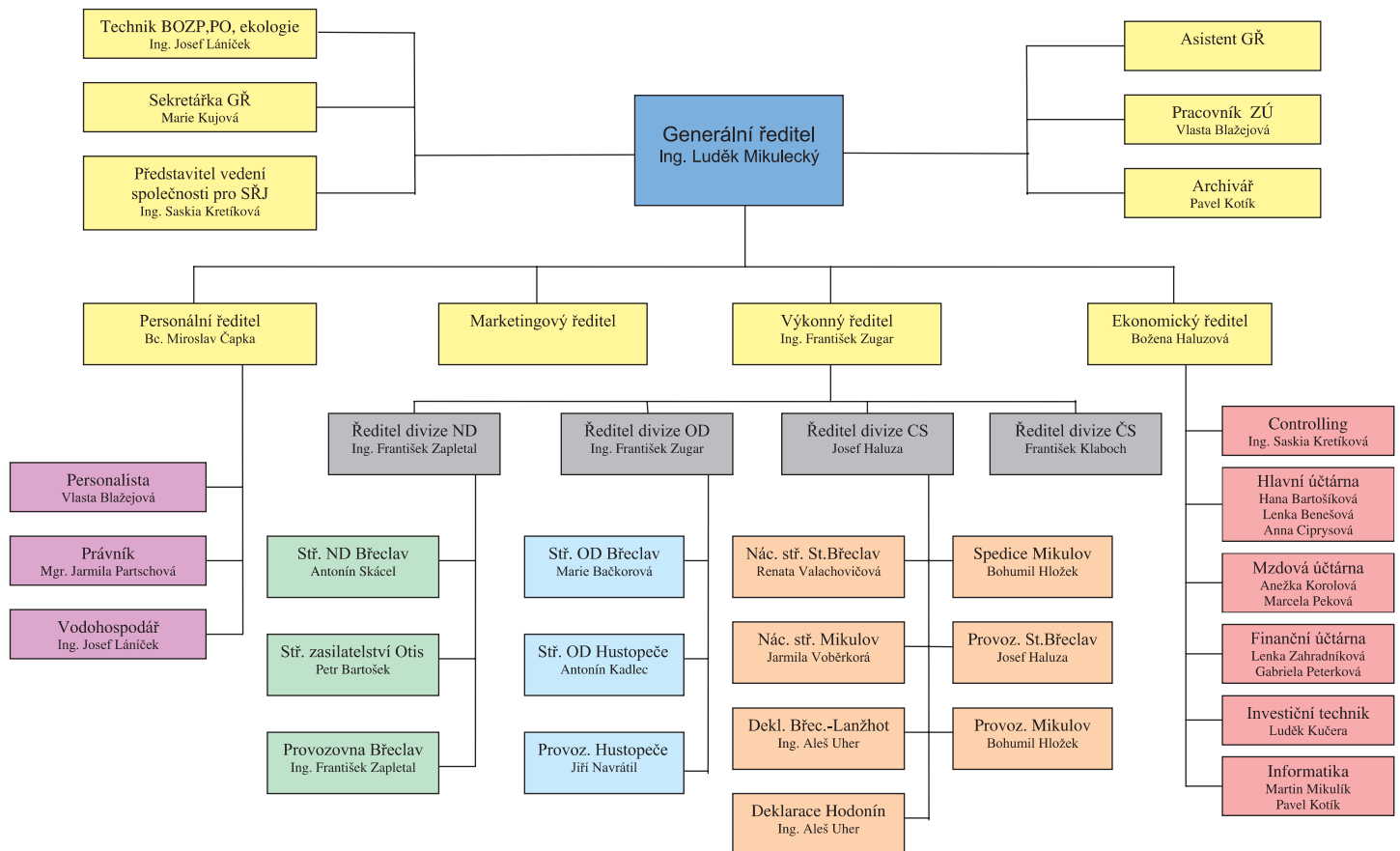
Přesto možná někdo namítne, že prostředky investované do výcviku jsou zbytečné a bylo by lépe je použít na mzdy, odměny apod. Jistě by se jednalo o sympatické gesto, ale v celkovém pohledu na strategii společnosti, neefektivní, populistické a krátkozraké. Pokud chce firma myslet na budoucnost, musí plánovat vynakládání finančních prostředků na vzdělávání svých zaměstnanců. Ke splnění tohoto úkolu ovšem nestačí, že se za určité období vynaloží konkrétní částka na školení, vzdělání, výcvik apod. Je třeba pečlivě vybírat a analyzovat, které výcvikové programy a školení jsou pro firmu přínosem, a které nikoliv. Navíc u některých forem vzdělávání nejsou výsledky okamžité a přinesou své ovoce po delší době. Proto je nutné se zabývat i průběžným vyhodnocováním efektivně vyna-

ložených prostředků na rozvoj lidských zdrojů.

Závěrem lze tedy shrnout, že naše firma v blízké budoucnosti bude hledat uplatnění poskytovaných služeb na evropském trhu. Paleta poskytovaných služeb je široká a potenciálně široká má z čeho vybírat. V současné době rozhodně nezaostává v oblasti technického vybavení, které je schopné konkurence a zejména v oblasti nákladní dopravy je možné předpokládat, že své uplatnění najde. Samozřejmě v tuto chvíli je asi na místě otázka, kdy do Evropské unie bude Česká republika přijata a navíc je velmi obtížné předpokládat, jak bude znít definitivní dohoda mezi EU a ČR o podmínkách, za jakých budou smět automobilové dopravní firmy z nových členských zemí nabízet své služby ve stávajících členských státech. Bez ohledu, jak dopadnou právě probíhající jednání, je třeba vytvářet podmínky pro naplnění strategie naší firmy. Pro podporu a komplexnost strategie je dalším krokem, nebo chcete-li jedním z důležitých kroků, vhodný způsob investice do vzdělání a výcvikových programů zaměstnanců, kteří budou jazykově vybaveni a schopni propagovat a prodávat nabízený produkt – službu. To samozřejmě nelze oddělovat od dalších aktivit, jako je dlouhodobá, promyšlená a cílevědomá investice do výrobních prostředků.

Bc. Miroslav Čapka

Organizační schéma BORS Břeclav a.s.



Historie automobilové dopravy

Málokterý podnik zasahoval a zasahuje do našich životů v takové míře jako ČSAD a jeho nástupnická organizace.

Nákladní automobily přepravují vše, co potřebujeme nejen k zajištění chodu ekonomiky, ale i zboží do obchodů a další služby pro obyvatele. Bez nadsázky mohou prohlásit, že autobusy ČSAD ovlivňují náš život. Vozí nás do práce, na schůzky, na dovolenou, na návštěvy atd.

Jsem přesvědčen o tom, že historie ČSAD si zaslouží, abychom ji znali, aby byla zaznamenána tak, aby se na ni nezapomnělo. Jsem bývalý zaměstnanec ČSAD Břeclav a chtěl bych dosáhnout toho, aby byla podchycena historie tohoto podniku a jeho závodů v Hustopečích a v Mikulově.

Přiznám se, že závidím Dopravním podnikům v různých městech perfektně vedené archivy, bohaté fotoarchivy, kluby fanů MHD, historická vozidla. Toto vše mi v ČSAD schází, je to velká škoda. Při svém zájmu o historii ČSAD vycházím ze vzpomínek pamětníků, tu a tam se mi podaří nějakou informaci získat a z jiných zdrojů, ale hlavně se spoléhám na svou paměť.

Jak to už v životě bývá, pamětníků ubývá, informací je málo, ale jsem přesvědčený, že společným úsilím se nám může podařit zaznamenat historii ČSAD Břeclav. Mladým pro poučení, starším pro vzpomínku.

Začalo to v roce 1949

Vozový park nákladních automobilů a autobusů v roce 1949 při vzniku ČSAD, to byla pestrá sbírka značek a typů vozidel z celé Evropy. Později při dodávkách amerických vojenských automobilů v akci UNNRA, to byly i vozy z USA. Dobové prameny uvádí, že při svém vzniku mělo ČSAD 60 typů nákladních automobilů a 215 značek a typů autobusů.

To vše značně komplikovalo a prodražovalo

údržbu, navíc stále přetrvával nedostatek náhradních dílů, pneumatik, pohonných hmot atd.

Proto není divu, že se v provozu objevovaly i různé „divoké kombinace“, jako například jeden autodopravce u svého vozu o nosnosti 1,5 tuny vyztužil šasi, použil silnější pera a ze zasaženého lehkého tanku použil motor a „nová pětina“ byla na světě.

Opravovalo se prakticky „kde se dalo“, v lepším případě v pronajatých stodolách, jinak se opravovalo přímo „na placi“. Na nádvoří se často prováděly i složitější opravy, často i výměny celých agregátů, bez ohledu na počasí, protože automobil musel ráno vyjet. Dnes v době sklápěcích automobilů si už ani nedokážeme představit, že v začátcích ČSAD jezdily „pod bagrem“ i valníky, které řidič a jeden či

dva závozníci skládali lopatami, tedy ručně.

Z těchto nelehkých začátků vyrostl podnik ČSAD, jehož vozy se znakem okřídleného kola jezdily nejen po silnicích v Československu, ale i po Evropě. Každý, ať už nynější nebo bývalý „Česáďák“, se může s klidným svědomím podívat zpět, na dlouhou cestu, po které prošlo ČSAD od roku 1949 do dnešních dnů a co vše se dokázalo během té doby vybudovat.

Postavili se nové garáže, dopravní závody, vozový park nákladních automobilů a autobusů se průběžně obnovuje. V každém dopravním závodě jsou vybavené dílny a pod „širým nebem“ se už neopravuje.

To nic nemění na skutečnosti, že začátky ČSAD nebyly lehké a to si zaslouží, aby se na těžké začátky nezapomnělo. *Vlastimil Tělupl*



Soutěž v produktivitě řidičů nákladní dopravy BORS Břeclav a.s.

Jako v předchozích letech, proběhlo i tentokrát mezi vánočními svátky a novým rokem pravidelné školení řidičů. Školení se zúčastnila většina řidičů nákladní dopravy. Z tohoto důvodu se v jeho závěru konala porada vedoucích a dispečerů střediska nákladní dopravy s řidiči. Při této příležitosti proběhlo i vyhodnocení soutěže produktivity řidičů za uplynulý rok 2001.

Soutěž byla oficiálně vyhlášena a zahájena v loňském roce poprvé. Jako hodnotící kritéria byla každý kalendářní měsíc sledována a hodnocena úspora PHM vůči normě spotřeby, celkem ujeté kilometry a počet odpracovaných hodin řidiče. Tak průběžně vznikalo pořadí řidičů, jimž byly za příslušná místa v jednotlivých kriteriích přidělovány body. Celkový součet bodů pak určoval pořadí v jednotlivých měsících a nakonec rozhodl o celkovém vítězi soutěže.

A jak to celé dopadlo?

Jako nejproduktivnější řidič na středisku nákladní dopravy BORS Břeclav a.s. za rok 2001 byl vyhodnocen **Petr Knot** s celkovým počtem **441** bod. Na 2. místě se umístil **Miroslav Řehánek** s celkem **326** bodů. A po velmi vyrovnaném boji byl na 3. místě vyhodnocen **Jiří Závada** s **262** body. Ihned po vyhlášení vý-

sledků byly jmenovaným řidičům výkonným ředitelem společnosti Ing. Zugarem a ředitelem divize nákladní dopravy Ing. Zapletalem předány hodnotné a užitečné ceny. Vítěz obdržel chladič box do nákladního automobilu, za druhé a třetí místo byla předána kvalitní CB vysílačka s anténou do nákladního automobilu. Umístění a výsledky dalších řidičů jsou zveřejněny na nástěnce dispečinku nákladní dopravy.

Smyslem celé soutěže bylo zvýšení motivace při plnění každodenních pracovních činností, úspora provozních nákladů, organizace a efektivita vykonávané práce. Aby tedy soutěž stimulovala řidiče k zodpovědnému rozhodování při pl-

nění úkolů a hledání řešení aktuálních problémů. **A do budoucna?**

Skutečností je, že žádná soutěž není a nikdy nebude zcela objektivní a spravedlivá ke všem, ale z obecného pohledu lze hodnotit nastavená kritéria jako správná. Proto není žádný důvod, aby stejná kritéria nerozhodovala o vítězi soutěže i v roce 2002, kdy všichni řidiči budou moci opět prokázat své profesní kvality.

Závěrem nezbyvá než popřát všem řidičům nákladní dopravy mnoho ujetých kilometrů bez nehod, pevné zdraví a pohodu v osobním i pracovním životě.

Ing. František Zapletal
ředitel divize dopravy



Petr Knot



Miroslav Řehánek

Nejenom prací živ je člověk

3. listopadu 2001 se sešli zaměstnanci střediska osobní dopravy Břeclav v Kančí oboře u hájenky zv. „Rohatá“, a již podruhé, s odstupem jednoho roku, „bilancovali“ uplynulé období.



Zaměstnanci střediska osobní dopravy Břeclav

Devět z deseti lékařů by se mnou jistě nesouhlasilo, ale k takové příležitosti se nejlépe hodí dobré jídlo, kvalitní pití a hlasitý zpěv. Mimo jiné, někde jsem nedávno zaslechl názor, že lékaři uvedené zakazují z toho důvodu, aby na ně více zbylo, to ovšem nemám potvrzené a vrátím se tedy zpět k tématu. Dobré jídlo, pravá „slovácká zabijačka“, pití, co kdo přinesl a zpěv za asistence kytar a harmoniky navodily tu správnou atmosféru a protože se z této akce pomalu stává tradice bylo by jistě na škodu v příštím roce nepokračovat.



Pravá slovácká zabijačka

První prosincovou sobotu uspořádal Odborový svaz dopravy při BORS Břeclav a.s. v břeclavské herně Delta turnaj v bowlingu. Losem bylo určeno pořadí, ve kterém zápolilo celkem 26 soutěžících na dvou drahách. Nejprve se odehrály souboje mezi jednotlivci a poté byly, opět losem, sestaveny dvojice, které pokračovaly v dobře rozjetém boji o co nejlepší celkové umístění. Již při zahájení soutěže bylo zřejmé, že mezi nejlepšími bude sveden tvrdý boj o vítězství. Na druhou stranu je třeba říct, že ani ti méně zdatní nebyli ochotni dát svou „kůži“ lacino a zručnost v tomto sportovním odvětví nahrazovali houževnatostí a touhou dosáhnout vysokého bodového hodnocení, ovšem v rámci fair play.



V soutěži jednotlivců zvítězil Gasnárek
druhý byl Tkadlec

Pro mnohé jistě tedy nebylo překvapením, že v soutěži jednotlivců zvítězil Gasnárek s celkovým počtem 357 bodů, druhou příčku obsadil Tkadlec, který získal 314 bodů a na pomyslnou „bednu“ jako třetí vystoupil Jurkovič s 306 body. V soutěži dvojic cenu za první místo opět získal Gasnárek, společně s Mlýnkem a celkovým součtem bodů 624, na druhé příčce se umístili Martuška a Hostinský s 577 body a třetí místo patří dvojici Hallang, Krejza, kteří zís-

kali 552 body. V soutěži žen zvítězila Gabriela Peterková. Ceny vítězům, ale i těm kteří jen z dálky vzhlíželi ke stupňům vítězů, předal osobně generální ředitel BORS Břeclav a.s., ing. Luděk Mikulecký.

V pátek 14. prosince se konal I. ročník tenisového turnaje v mužské čtyřhře „BORS Cup“ na krytém tenisovém dvorci v Kurdějově. Turnaje se zúčastnilo osm dvojic, které byly rozlosovány do základních čtyřčlenných skupin „A“ a „B“, první dvě dvojice z každé skupiny se později střetly v boji o finále. Celou soutěž nejlépe zvládl pár, reprezentující Okresní úřad Břeclav, Dymo Piškula a František Čermák, kteří v tuhém finálovém boji porazili zástupce společnosti BORS Břeclav a.s., Romana Bohdálka a Josefa Mančíka. V utkání o třetí místo se nakonec radovala dvojice Ševčík – Koubek v barvách Nového života a „bramborovou“ medaili si pro tentokrát po čestném a vysilujícím zápase odnesl pár Žůrek – Čech z břeclavské společnosti Tranza. Putovní pohár pro vítěze a další hodnotné ceny předal nejlepším předseda představenstva a generální ředitel BORS Břeclav a.s., ing. Luděk Mikulecký společně s výkonným ředitelem BORS Břeclav a.s., ing. Františkem Zugarem.



Vítězové BORS Cupu D. Piškula a F. Čermák