



# Kulatý stůl

BORS Břeclav a.s.

ZPRAVODAJ FIRMY

## ISO = systém managementu jakosti

**ISO je, snad kromě nákladní dopravy, nejvíce používané slovo v naší společnosti za posledních pár týdnů. Dokázal by však někdo z Vás přesně formulovat, co to „ISO“ vlastně je? Většina Vašich odpovědí by zněla asi zhruba takto:**

„ISO? Spousta papírování, co stojí spoustu peněz!“

„Vím, že ISO je nějaká značka kvality, ale nevím, co to přesně znamená...“

„Zákazníci po nás chtějí nějakou nezávislou záruku kvality a prý to je to ISO.“

„Po vstupu do Evropské unie prý bude muset mít ISO každá firma...“

O systému jakosti, normách ISO a řízení kvality koluje mnoho mýtů. Všichni se tváří, že vědí o co jde, ale málokdo dokáže jasně a srozumitelně vysvětlit, co pro naši firmu ISO znamená, co podle uvedené normy musíme (a nemusíme) a jak nám pomáhá nejen peníze ušetřit, ale pomůže také vydělat.

První zmínky o ISO se v naší firmě objevily koncem roku 1996, kdy se vedení naší společnosti začalo zabývat myšlenkou, jak zkvalitnit řídicí procesy ve firmě, zvýšit konkurenceschopnost a připravit společnost na vstup do Evropské unie. A právě zavedení systému managementu jakosti dle normy ISO 9000 dával kládou odpověď na výše uvedené požadavky. Proto začaly práce na budování systému managementu jakosti. Po zpracování veškeré dokumentace, prověření vybudovaného systému formou interních auditů, po úspěšném absolvování předcertifikačního auditu jsme ve dnech 13.-17. listopadu roku 2000 úspěšně absolvovali první certifikační audit pod vedením firmy DEKRA-

ITS Certification Services GmbH Stuttgart a získali certifikát jakosti pro činnosti:

- kamionová nákladní doprava
- autobusová doprava
- zasilatelství
- celní služby

Certifikát je platný tři roky, tj. do 14.12.2003.

V srpnu 2001 byly však normy ISO 9000 novelizovány a proto vedení naší společnosti provedlo strategické rozhodnutí o výrazném zlepšení zavedeného systému jakosti tak, aby splňoval náročné požadavky nových norem ČSN EN ISO 9000, které jsou zaměřeny zejména na spokojeného zákazníka, neustálé zlepšování celého systému a podrobné sledování všech našich procesů. K tomuto účelu byl vytvořen tým, který začal pracovat na zlepšování stávajícího systému jakosti spolu s poradenskou firmou, která nám poskytla své know - how a přispěla tak ke zrychlení prací na transformaci systému managementu jakosti. V lednu r. 2003 proběhly na všech pracovištích interní audit, které prověřily efektivnost a účinnost zavedeného systému a v únoru letošního roku prověřila funkčnost

systému poradenská firma QualiSys s.r.o. Brno. Ve dnech 10.- 11. března roku 2003 nás čekala nejtěžší zkouška, obhájit zavedený systém jakosti před auditory certifikační agentury DEKRA-ITS Certification Services GmbH, Stuttgart. V této zkoušce jsme obstáli. Po dvou dnech dokazování a předkládání důkazů o funkčnosti a efektivnosti našeho systému jakosti certifikační auditoři shledali náš systém zcela v souladu s požadavky mezinárodní normy ISO 9001:2000 a byl nám udělen certifikát jakosti s platností tři roky.

Příští rok nás však čeká obhajoba toho, jak zavedený systém jakosti dokážeme nejen udržovat, ale také zlepšovat. Takže ISO by se mělo postupně stát standardem a součástí naší každodenní práce.

Závěrem můžu říct, že dodržování normy ISO 9001:2000 sice nevyřeší všechny naše problémy a neprodá více našich služeb, pomůže nám však zavést takový systém řízení, který sníží náklady, problémy, zajistí trvalou kvalitu našich služeb a pomůže nám přesvědčit naše zákazníky, že jsme lepší než konkurence.

Ing. Saskia Kretíková

## MANAGEMENT KVALITY

### Jsme certifikováni

Pravidelné dobrovolné prověřování dle ISO 9001:2000



## Mýma očima...

Úvod letošního roku se nesl ve znamení pečlivého bilancování a hodnocení úspěšnosti soutěže o nejproduktivnějšího řidiče, kterému následovalo odměňování těch nejlepších. Řidiči kamionů si mohli soutěž vyzkoušet už v roce 2001 a znají tak jméno už druhého vítěze, pro řidiče autobusů byl rok 2002 premiérou. Výsledky jednotlivých soutěží jsou uvedeny na třetí straně.

Za dobu co jednotlivé soutěže probíhají, jsem několikrát slyšel polemiku nad její regulérností. Jako například, že soutěž není objektivní, že pravidla soutěže jsou upraveny jenom pro někoho, že někdo má lepší a jiný zase horší podmínky, a že to celé není spravedlivé. Souhlasím s názorem, že soutěž není spravedlivá ke všem stejně. Teď bych se mohl pouštět na tenký led filozofie a ptát se co je vlastně spravedlivé a jestli existuje spravedlnost, nebo je to jenom prázdňový pojem? Znáám pouze jedinou odpověď. Pojďme raději zpět do reality. Vyhlášená soutěž není a nikdy nebude ke všem stejně spravedlivá. Všichni víme, že kamionová ani autobusová doprava se neodehrává na okruhu, kde mají všichni stejné podmínky. Každý řidič se musí potýkat s individuálním pro-

středím, které je nezávislé na jeho vůli a je ovlivňováno spoustou faktorů jako je rozmar počasí, technický stav vozidla, zvolená nebo nařízená trasa a jistě by se dalo pokračovat. Co může ale každý řidič udělat pro to, aby v soutěži co nejlépe obstál, je trvalá péče o technický stav vozidla, zvolit takový způsob jízdy, který předpokládá úsporu pohonných hmot a vzhledem k tomu, že se hodnotí počet odpracovaných hodin, tak pomůže i vlastní iniciativa.

Při zamýšlení nad objektivností soutěže jsem se pokusil pouze shrnout faktory, které ovlivňují výsledek a nepochybuji o tom, že mnozí z řidičů by mne jistě doplnili. Tvůrci soutěží jsou si těchto okolností samozřejmě rovněž vědomi a při hledání jednotlivých kritérií se jimi velmi pečlivě zabývali. Kritéria soutěže jsou v současné chvíli to neoptimalnější, jak lze jednotlivé aktéry soutěže posuzovat. Pokud má někdo jiný názor, tak nestačí kritizovat, ale je třeba nový návrh předložit a vysvětlit v čem je spravedlivější.

Tak to bylo k objektivnosti, nebo chcete-li neobjektivnosti soutěže. Pro někoho může být ovšem základní otázka zda soutěž ano, či ne. Jsem pro ano. Myslím si totiž, že soutěž všem zúčastněným dává možnost

znát pravidla, které ovlivňují jejich hodnocení, mohou zjišťovat průběžné výsledky a zamýšlet se nad tím jak jde výsledek pozitivně ovlivnit. Pozitivní ovlivnění ve svém důsledku vlastně neznamená nic jiného, než úsporu finančních prostředků, tedy prostředků, které mohou být efektivněji využity.

V předcházejícím textu jsem vyjádřil svůj názor na to, co musí udělat řidič proto, aby co nejlépe obstál. Záměrně jsem neuvlel, aby zvítězil. Zvítězit může vždy pouze jeden. Ostatní mu mohou jeho cestu pouze zkomplikovat, samozřejmě v rámci daných pravidel. Co jsem rovněž neuvlel, je to, že si osobně vážím každého řidiče naší společnosti, který přistupuje poctivě ke své profesi, který přemýšlí nad tím co dělá a jak to dělat tak, aby se jemu i firmě dařilo. Je mi naprosto jedno, jaké má kdo umístění v soutěži. O těch, kteří vyhráli, víme, že to umí, ale je potřeba vědět, že to umí i ostatní, jejich jména na třetí straně zveřejněna nejsou. Proto gratuluji všem, kteří projeví snahu o co nejlepší umístění. Víím, že takových řidičů je ve společnosti BORS Břeclav a.s. většina.

Mgr. Miroslav Čapka – personální ředitel



### Božena Haluzová

- Věk: 56 let
- Stav: vdaná, manžel Josef, dcera Martina, syn Josef
- narozena ve znamení: skopek
- vzdělání: SEŠ v Brně
- záliby: cestování, četba, ruční práce, zahrádka
- považuje za důležité dodržovat dané slovo

Paní Božena Haluzová nastoupila k ČSAD Břeclav v roce 1964 bezprostředně po ukončení studia na Ekonomické škole v Břeclavi jako samostatná účetní. O rok později začala při zaměstnání studovat Střední ekonomickou školu v Brně, kterou ukončila v roce 1969. „Na rok 1969 vzpomínám jako na rok změn. Některé méně, jiné více, ovlivnily můj život. Vzpomínám si, že v tomto roce jsme opustili starou administrativní budovu a přestěhovali se do nové, tedy té současné. Výrazné změny jsem ovšem zaznamenala v osobním životě. Sňatek, úspěšně vykonaná závěrečná maturitní zkouška, narození dcery, patří mezi ty veselejší vzpomínky na tento rok.“

Božena Haluzová je v současné chvíli jedním z mála zaměstnanců s nejdelší dobou v pracovním poměru u naší firmy. Za těch bezmála 39 let, měla pouze dvakrát krátkou absenci při plnění mateřské povinnosti, a prošla několika funkcemi, které měly vždy jednoho společného jmenovatele – ekonomika firmy. Již zmíněnou funkci samostatné účetní „vyměnila“ v roce 1983 za pozici finančního referenta, později se ještě na nějaký čas do své původní funkce vrátila, aby v roce 1993 převzala ekonomické řízení firmy jako vedoucí ekonomického od-

boru. Za tuto oblast odpovídá dodnes jako ředitelka ekonomicko-správního útvaru. Stejně jako název funkce doznal změn i obsah vykonávané činnosti v souladu s postupným vývojem firmy. Mimo uvedenou funkci je také členkou dozorčí rady společnosti.

„Za celou tu dobu jsem se pouze jednou vážně zabývala myšlenkou odejít pracovat jinam, bylo to v roce 1993. Rozhodla jsem se zůstat a nelituji toho, protože jsem měla možnost se podílet na nejvýraznějších změnách v celé historii firmy,“ a dodává, „popravitizační období znamenalo v ekonomické oblasti zcela nové věci, inovace, rozvoj služeb, změna struktury, to vše se odráželo do ekonomické oblasti. V té době se také více dostávali ke slovu, dnes již samozřejmě, počítače a ubývalo manuální práce.“ A co změna názvu? „Změnu názvu firmy jsem vítala a souhlasila s odlišením naší společnosti od ostatních ČSAD, a dnes to hodnotím jako velmi dobrý krok.“

Za svou věrnost firmě, poctivou a profesionální práci byla dne 17.4.1999 slavnostně odměněna „Pamětním listem“ při příležitosti oslav „50 let ČSAD-50 let služeb pro veřejnost“, který převzala osobně z rukou prezidenta ADSS Ing. Jaroslava Hanáka.

## RENAULT RESPEKTUJE INDIVIDUALITU

Výrobce vozů Renault nabízí v současné době velmi širokou škálu modelů moderních a technicky dokonalých osobních i užitkových vozů, a to od nejnižší třídy až po výjimečné luxusní vozy. Díky této své rozsáhlé modelové a motorové nabídce se stal Renault v loňské roce nejúspěšnějším importérem a podařilo se mu pomocí své rozsáhlé prodejní sítě prodat 10.680 nových vozů. Zásahu na tomto prodejním úspěchu má bezesporu náš nejprodávanější model **Renault Thálie**, který díky svému nejlepšímu poměru ceny (**269.900,-Kč**) a užité hodnoty **se svým objemem zavazadlového prostoru 510 lt.**, s výkonnými a zároveň úspornými motory asi opravdu nemá ve svém segmentu cenového konkurenta a proto se tak dobře prodává. V loňském roce bylo prodáno v ČR 2.900 nových vozů tohoto modelu. Jsme rádi, že se na těchto prodejních úspěších mohl podílet svou činností i autosalon BORS Břeclav a.s.

### Mégane II – Auto roku 2003

V současné době stojí v popředí zájmu firmy Renault především bezpečnost. V tomto ohledu se může Renault pochlubit výraznými úspěchy. Všechny nové modely patří v jednotlivých třídách k těm nejbezpečnějším. V nezávislém testu Euro NCAP získaly již tři modely nejvyšší možné ocenění \*\*\*\*\*. Jako první obdržela před časem toto vynikající ocenění nová Laguna II, následoval luxusní model Vel Satis a nejčerstvěji také náš nejnovější zástupce nižší střední třídy - Mégane II.

Tento avantgardní vůz **MÉGANE II**, který přišel na trh v ČR v lednu letošního roku, již také získal nejprestižnější ocenění od mezinárodní poroty složené s 58 odborných novinářů z 22 zemí, která udělila tomuto vozu cenu **AUTO ROKU 2003 V EVROPĚ**. Je to již páté ocenění pro vozy Renault v jeho existenci. Nejlepší vlastností vozu Renault Mégane II je přitažlivost. Jak ve smyslu k designu, tak hlavně při-

tažlivost k povrchu vozovky. Širší rozchod, delší rozvor, široké pneumatiky a výkonné motory společně přinášejí pocit, jako by vůz jel po kolejkách. Dynamický design vozu již naznačuje jeho sportovní charakter, který je umocněn novými vysoce výkonnými ekologickými motory s velmi nízkou spotřebou. K dispozici jsou čtyři benzínové a dva dieselové motory.

Při vývoji tohoto vozu designéři firmy Renault mysleli především na to, aby čas, který v Mégane strávíte, byl pro Vás příjemný. Proto je interiér vozu nejen pohodlný, ale také osobitý, zajímavý a plný francouzského šarmu.

Ve voze je velké množství odkládacích schrá-

nek, a to i na místech, kde byste je běžně nečekali. K dispozici je také mnoho technologických zázraků, např. karta místo klíče, tempomat, kontrola tlaku v pneumatikách, klimatizace, palubní počítač, navigační systém, panoramatické střešní okno atd.

**Skvělé vlastnosti tohoto vozu si můžete přijít vyzkoušet při NEZÁVAZNÉ ZKUSEBNÍ JÍZDĚ** v předváděcích vozech naší firmě prodejny Renault. Pro zaměstnance firmy BORS BŘECLAV a. s. jsme také připravili zvýhodněné nákupní podmínky.

Na Vaši návštěvu autosalonu se těší kolektiv prodejců: Ivana Malhocká, Josef Polák a Jiří Klimeš





# Soutěž v produktivitě řidičů BORS Břeclav a.s.

## Osobní doprava

V únoru 2002 byla oficiálně vyhlášena hodnotící kritéria a zahájena soutěž řidičů osobní dopravy. Každý kalendářní měsíc byly přidělovány body za úsporu PHM, počet odpracovaných hodin a body přidělované dispečery osobní dopravy za plnění základních povinností řidiče OD.

Celkový součet bodů určoval pořadí v jednotlivých měsících a rozhodl o umístění řidičů v prvním ročníku soutěže.

Na každém středisku, tedy v Hustopečích i v Břeclavi, byli vyhodnoceni tři nejlepší řidiči, kteří dne 14. 3. 2003 převzali hodnotné ceny z rukou ředitelky divize osobní dopravy ing. Dany Kepertové.

Za středisko OD Hustopeče se nejlépe umístili: **Štefan Hrušovský** – 1. místo, **Václav Ovisek** – 2. místo, **Václav Bukovský** – 3. místo.

Na středisku Břeclav dopadlo závěrečné hodnocení soutěže takto: **Miroslav Bajger** – 1. místo, **Jiří Zugar** – 2. místo, **Jaroslav Mančík** – 3. místo.

Soutěž pokračuje i v roce 2003 a jejím smyslem je zejména motivace ke snižování provozních nákladů a pozitivní přístup k plnění pracovních úkolů.

Marie Bačkorová



Antonín Kadlec (vedoucí střediska OD Hustopeče), Zugar Jiří, Bukovský Václav, Hrušovský Štefan, Ovisek Václav, Bačkorová Marie (vedoucí střediska OD Břeclav), Bajger Miroslav, ing. Dana Kepertová (ředitelka divize OD).

## Nákladní doprava

Stalo se již pravidlem, že mezi vánočními svátky a novým rokem probíhá pravidelné školení řidičů. Školení se účastní většina řidičů nákladní dopravy. Je to i vhodná doba pro sdělení potřebných informací řidičům a rekapitulaci uplynulého roku. Vždyť jen jednou v roce se takto všichni řidiči setkají pohromadě.

Jedním z příjemných okamžiků je i vyhodnocení soutěže produktivity řidičů za uplynulý rok.

Po loňském prvním oficiálně vyhlášeném ročníku jsme zhodnotili ročník druhý. Jeho hodnotící kritéria zůstávají nadále stejná - úspora PHM vůči normě spotřeby, celkem ujeté kilometry a počet odpracovaných hodin řidiče.

Tak vzniklo pořadí řidičů a celkový součet bodů pak určil konečné pořadí a rozhodl o celkovém vítězi soutěže.

### A jak to celé dopadlo?

Jako nejproduktivnější řidič na středisku nákladní dopravy BORS Břeclav a.s. za rok 2002 byl vyhodnocen **Miroslav Řehánek** s celkovým počtem **441** bod. Na 2. místě se umístil **Michal Baláš** s celkem **326** bodů. 3. místo obsadil **Karel Kos ml.** s nejtěsnějším rozdílem, kdy byl celkově ohodnocen **262** body.

Nejproduktivnější řidiči byla ředitelka divize nákladní dopravy Ing. Františkem Zapletalem předána užitečná cena - chladič box do nákladního automobilu. Druhé a třetí místo bylo vyhodnoceno až na základě výsledků za prosinec a řidičům na těchto místech byly předány kvalitní CB vysílačky s anténou do nákladního auto-

bilu. Umístění a výsledky dalších řidičů jsou zveřejněny na nástěnce dispečinku nákladní dopravy.

### A do budoucna?

Nadále budeme dle stejných kritérií rozhodovat o vítězi soutěže i v roce 2003, kdy naši řidiči budou moci opět prokázat své profesní kvality.

Na závěr zbývá jen popřát všem řidičům nákladní dopravy pevné zdraví a mnoho ujetých kilometrů bez nehod.

Ing. František Zapletal



Miroslav Řehánek



Michal Baláš

## Historie vozového parku ČSAD – VI.

Na rozhraní padesátých a šedesátých let byly kladeny na nákladní dopravu stále větší nároky, které se zvládaly jen s plným nasazením lidí a vozidel. Jedním z řešení tohoto problému bylo i nasazení tahačů s návěsy, kdy při přepřahu návěsů odpadnou ztrátové časy pro nakládání a skládání, kdy vozidlo jen stojí a čeká.

Kolem roku 1960 vyjel do zkušební provozu prototyp tahače návěsů Praga S5T



s prodlouženou kabinou s lůžkem a s návěsem o nosnosti sedm tun. Nosnost návěsu a vybavení kabiny jsou jen mým dohadem. Myslím, že do dnešních dnů se tento prototyp nedochoval, ani jako vrak.

V roce 1960 vyjela ze závodu Liaz první série tahač návěsů Škoda 706RTTN. Měly trambusovou kabinu pro čtyři, nouzově pro šest lidí, znak náprav 4x2. Pro nasazení v těžších podmínkách měly znak náprav 4x4 a označení Škoda 706RTTNP. Používaly se převážně u lesních závodů při svozu dřeva.

Motor Škoda 706RT měl výkon 160 koní, tahač s „těžším“ převodem v zadní nápravě dosahoval maximální rychlost 65 km/h při celkové hmotnosti soupravy 25 000 kg. Převodovka byla mechanická 5+Z.

Tahače tahaly zpravidla návěsy NV 14, otevřené nebo s plachtou.

K výrobcům tahačů návěsů se brzy přidala i naše další automobilka Tatra, která už kolem roku 1960 vyráběla tahače podvalníků Tatra 141, který byl velmi úspěšný jako tahač těžkých a

rozměrných nákladů. Byl upravován také jako tahač speciálních návěsů pro naftová pole v Rumunsku. Jednalo se patrně o návěsy s vrtnými soupravami.

V roce 1964 vystavovala Tatra Kopřivnice na mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně tahač návěsů Tatra 138NT pro tažení návěsů o maximální hmotnosti 25 000 kg. Tento tahač návěsů získal jako náš jediný exponát v tom roce zlatou medaili. Říkalo se, že tento tahač návěsů se neměl vůbec vyrábět. Údajně o tom rozhodla zlatá medaile na veletrhu, toto tvrzení mi dosud nikdo nepotvrdil ani nevyvrátil.

Tahače návěsů udělaly za cca 40 let velký krok kupředu. Dnes, v době kdy tahače běžně tahají čtyřicetirunové návěsy, by jsme neměli zapomenout, že na počátku byly úplně obyčejné „Trambusy“, tahače návěsů Škoda 706RTTN, Tatra 137, 138. Podle nepotvrzené informace byly připraveny výkresy k výrobě tahače návěsů Tatra 111. Proč k sériové výrobě tahače návěsů Tatra 111 nedošlo, to už dnes asi ne zjistíme. Vlastimil Těplil



# Setkání odborářů v Trnavě

V tomto roce uplyne již 30 let od doby, kdy byla zaznamenána první zmínka o družbě mezi podniky ČSAD Břeclav a ČSAD Trnava. Vzájemná setkávání za tu dlouhou dobu přežila „sametovou revoluci“, přežila rozpad Československa a i to, že si jednotlivá ČSAD začala psát svou vlastní, velmi rozdílnou, historii.

Družba mezi naší společností a současným SAD Trnava je dnes organizována odborovými organizacemi a ty se vzájemně dohodly na oslavě kulatého výročí. Představitelé naší odborové organizace využili pozvání slovenských přátel a ve dnech 21. a 22.2.2003 se zúčastnili jednání, které mělo odpovědět na všechny důležité otázky, které s tak významnou akcí souvisí.

Součástí pozvání byla exkurze v SAD Trnava a seznámení s jeho krátkou historií. ČSAD Trnava se krátce po rozpadu Československa rozdělila na dva samostatné celky a nákladní i osobní dopravy si šly každá svou vlastní cestou. V případě SAD Trnava (autobusová doprava) to byla cesta pod vlajkou státu a teprve v loňském



Místo setkání penzion Biela Táňa



Stanislav Viskupič, Petr Hallang, Jiří Gasnárek, Lenka Zahradníková, Marcela Kalužová a ředitel SAD Trnava Rudolf Braniša

roce byl národní podnik zprivatizován a stal se akciovou společností.

Po krátkém jednání a prohlídce závodu se všichni zúčastnění přesunuli do malé slovenské obce Podhajska, kde měli možnost nechat na sebe působit léčebné účinky známého vrídla. Po regeneraci se diskuse o organizačním a materiálním zajištění oslav přenesla do nedalekého penzionu.

Výsledkem společné dohody je místo konání Břeclav, respektive blízké okolí, v termínu září 2003, který bude ještě dodatečně upřesněn v závislosti na zajištění prostor. Také bylo dohodnuto, že v rámci oslav budou složena družstva, která se vzájemně utkají ve fotbale a kuželkách. Je rovněž plánováno občerstvení a každý účastník akce obdrží dárkový předmět, který mu bude vzájemnou družbu připomínat. -mič-

**Další číslo vyjde  
poslední týden v červnu**

# Bowlingové klání v Lednici

V rubrice „Nejenom práci živ je člověk“ informuje se železnou pravidelností středisko OD Břeclav, jak se dá trávit volný čas a utužovat pracovní kolektiv.

Kaňkou na těchto aktivitách je to, že si nemůžou sednout například kolem táboráku, popíjet pivo a opékat kabanos, protože jim to jejich přirozená soutěživost prostě nedovolí. Tentokrát se rozhodli si to rozházet s policisty Dálničního oddělení Podivín a vyzvali je na bowling. Štěstí mělo tentokrát jeden ze svých lepších dnů a se vši rozhodností se postavilo na stranu pracovníků osobní dopravy. Policisté si totiž nevšimli výrazné přesily, soustředění na výkon a ohromné touhy po vítězství a soutěž jednoduše vyhráli, a to jak při měření sil družstev, tak i v jednotlivcích. Protože ani v dalším průběhu nebyl podán na regulérnost soutěže žádný protest, lze hodnotit celou akci jako velmi vydařenou. Již zmíněné štěstí spočívá v tom, že řidiči BORS Břeclav a.s. mohou i nadále při svých cestách ve směru Brno využívat dálnici.

Bowling v číslech: Datum konání: 22.2.2003, místo: Včelařský dvůr Lednice, zúčastnilo se 27

zaměstnanců BORS Břeclav a.s. versus osm policistů. Soutěž družstev, jak již bylo napsáno, vyhrálo družstvo policistů a naši kolegové obsadili pěkné druhé místo. V jednotlivcích zvítězil Radek Viktorín (PČR), na druhý stupínek vystoupal Ludvík Turza (BORS Břeclav a.s.) a bronzovou příčku si zajistil Miroslav Bajger (BORS Břeclav a.s.).

Ceny vítězům předala osobně ředitelka divize OD ing. Dana Kepertová. -mič-

