

Z aktuálních událostí

V pondělí 12. září se zástupci Odborového sdružení železničářů zúčastnili, jako členové delegace Asociace samostatných odborů České republiky (ASO ČR), 131. zasedání Rady hospodářské a sociální dohody ČR, neboli tripartity. Na programu této schůzky jsou tři body, a to: dávky nemocenského pojištění, akční plán pro rozvoj digitálního trhu a nejoblíbenější téma – návrh zákona o státním rozpočtu na rok 2017, včetně rozpočtové dokumentace, který představitel ministr financí. Zástupci odborů budou nejen s ministrem financí, ale také se zástupci dalších ministerstev či zaměstnavateli, diskutovat o výši jednotlivých finančních kapitol plánovaného rozpočtu tak, aby se co nejvíce přiblížil jejich představě, nebo aby alespoň v některých sporných bodech vznikl kompromis, který bude přijatelný pro všechny strany.

Kontrolou plnění úkolů začalo v úterý 6. 9. 2016 v sídle OSŽ v pražských Vysokých zasedání Představenstva OSŽ. V rámci tohoto bodu mimo jiné předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša informoval o přípravě setkání zemí V4 (rozšířené) ve dnech 26. až 28. 9. 2016 v Olomouci. Informace ze zásadních jednání načal předseda OSŽ přehledem událostí od srpnového zasedání Představenstva OSŽ, včetně schůzky zástupců OSŽ (a FS ČR a SOSaD) s ministrem dopravy. Předseda OSŽ mluvil i o tzv. „bohumínské výzvě“ (obavy jsou v zásadě shodné s obavami OSŽ; OSŽ je managementem ČD i ministerstvu dopravy adresovalo již dříve).

Vladislav Vokoun poté informoval o dokončování prací na projektu určeného ke zlepšení situace v opravárenství a pracovních podmínkách zaměstnanců ČD, který mj. podpořila na svém jednání i Dozorčí rada ČD.

Radek Nekola referoval o společném jednání managementu (za účasti zástupců odborů) slovenského ZSSK Cargo a českého ČD Cargo v Bratislavě (zájem slovenské strany byl zejména o „české řešení“ udržitelnosti jednotlivých vozových zásilek). Radek Nekola dále hovořil o hospodaření společnosti za prvních šest měsíců a o klesajícím podílu (pokles o 1,5%) společnosti ČD Cargo na českém trhu (nyní je na 67%).

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný podal informaci o situaci v „nedrážních organizacích“,

zejména ve společnosti OHL ŽS Brno, kde byli odvoláni další členové dozorčí rady, a dále o tom, že bylo zahájeno kolektivní vyjednávání ve společnosti Skanska a o potížích, se kterými se nyní potýká nový předseda OSŽ, který ve společnosti Skanska nastoupil po dlouholetém předseově Stanislavu Hoštovi.

Mgr. Martin Malý doplnil „kolečko informací“ zprávou, že na nedávném jednání na Konopišti si již členové PV OSŽ SZDC stanovili priority pro kolektivní vyjednávání na rok 2017 v oblasti odměňování, kondičních pobytů a stravování. M. Malý rovněž Představenstvo OSŽ informoval o tom, že z důvodu úmrtí člena Ú OSŽ Petra Kněžoura byl PV projednán návrh na nového člena Ústředí, kterým by se měl stát Dušan Richter, předseda ZO OSŽ SSZT Nymburk.

Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., který zasedal v Praze, v sídle OSŽ, dne 7. září, přivítal na svém jednání postupně tři hosty. První z nich, předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, v úvodním vstupu zrekapituloval průběh a výsledky nejdůležitějších jednání, která vedl v letech měsících a která se týkala v první řadě záměru ministerstva dopravy zřídit tzv. „vlakopůjčovnu“, jejíž zavedení považuje OSŽ za nesmyslné. Jako druhý host se dostavil ředitel odboru 10 GR ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselý, který informoval mimo jiné o chystaných návrzích na změny v katalogu prací. Uvedl mimo jiné, že jeho cílem je povýšit tarifní zařazení zaměstnanců v odborných dělnických profesích v opravárenství. Hlavním hostem jednání byl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a. s., Pavel Krtek, který mimo jiné komentoval příznivý ekonomický výsledek ČD za 1. pololetí 2016, zmínil se o problematice „vlakopůjčovny“, přičemž zdůraznil, že vedení ČD je proti jejímu zavedení, a hovořil o hlavních problémech, které České dráhy v nejbližší době čekají – jde především o koncepci osobní dopravy po skončení smlouvy s kraji, tj. po roce 2019.

Podnikový výbor po odchodu hostů z GR schválil tým kolektivních vyjednávačů (v osvědčeném složení Vladislav Vokoun, Antonín Leitgeb, Věra Nečasová a Jana Štanclová) a projednal některé organizační záležitosti. Podrobnější informace z jednání uvádíme na www.osz.org. –red–



Nádraží Loděnice se stalo v roce 1966 místem natáčení slavného českého oscarového filmu Ostré sledované vlaky podle předlohy Bohumila Hrabala. U příležitosti uplynutí 50 let od natáčení byl v úterý 6. 9. z Prahy vypraven zvláštní parní vlak tažený parní lokomotivou 434.2186, který odvezl vzácné hosty - režiséra filmu Jiřího Menzela a další hvězdy Ostré sledovaných vlaků, jako například herce Josefa Somru, Václava Neckáře (na snímku) či Nadu Urbánkovou. Na budově žst. Loděnice byla odhalena pamětní deska, která natáčení slavného filmu připomíná. Více informací naleznete v rubrice Všímli jsme si na straně 2 tohoto čísla. Snímek Michael Mareš

Na jižní Moravě jezdí vozidla stará v průměru 40 let!

Nedostatečné čerpání finančních prostředků z Operačního programu Doprava 2 (OPD 2) na nákup železničních vozidel pro regionální dopravu bylo tématem pondělní (29. 8. 2016) tiskové konference v Brně (v sídle Jihomoravského kraje na Žerotínově náměstí), již se zúčastnili Bc. Roman Hanák, člen Komise Rady Asociace krajů a náměstek hejtmána Jihomoravského kraje, a Mgr. Daniel Havlík, výkonný místopředseda Komise Rady Asociace krajů pro dopravu a náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje pro oblast dopravy, silničního hospodářství a zemědělství. Oba řečníci pozvali novináře do budovy hejtmánství, proto aby jim sdělili svůj názor na aktuální informace, které „kolují“ v médiích a které se týkají dopravní obslužnosti, respektive dotáčního titulu OPD 2.

„Máme s Českými drahami smlouvu do roku 2019, po roce 2019 nemáme zajištěnou dopravní obslužnost a chceme tedy od ministerstva dopravy vědět, jak to myslí vážně s finančními prostředky na pořízení nových kolejových vozidel,“ řekl v úvodu Roman Ha-

nák s tím, že finanční požadavky Jihomoravského kraje na nákup nových železničních vozidel pro regionální dopravu se v tuto chvíli pohybují na částce cca 7,1 mld. korun. „Jsme připraveni na čerpání finančních prostředků z OPD 2, nicméně ministerstvo dopravy stále není schopno vypsat tento dotační titul,“ dodal Roman Hanák. Podle něj nechal Jihomoravský kraj ve spolupráci s ČVUT Praha zpracovat studii, vybral právního poradce na tendry na nákup těchto kolejových vozidel, vše ale zatím bez odezvy z ministerstva dopravy.

„Na jižní Moravě jezdí vozidla průměrného stáří 40 let! Jde nám hlavně o bezpečnost a komfort cestujících,“ zdůraznil a dodal: „Striktně odmítáme půjčování kolejových vozidel ze stávajícího dotáčního titulu. Nevíme o tom, že by některý z dopravců byl připraven zajistit finanční prostředky na nákup železničních vozidel tak, aby pokryl všechny požadavky krajů na nákup nových vozidel ve výši 30 miliard korun.“ Ještě nedávno podle něj ministerstvo dopravy přitom tvrdilo, že na nákup

nových vozidel pro regionální dopravu je v rámci OPD 2 alokováno zhruba 20 miliard korun.

„Bohužel, dnes se dozvídáme, že je k dispozici pouze 8 miliard korun a že tyto peníze budou určeny pouze na nadregionální dopravu, což je skutečně skandální. Naopak neustále je nám podsouvána státní vlakopůjčovna, což my vnímáme jako zcela neokorektní a nesmyslný krok, protože regionální dopravu si chceme řešit sami (podle vládního usnesení 758/2014, poznámka autora), tedy nakupovat s přispěním evropských dotací dopravcem, nebo objednavatelem,“ doplnil předřečníka Daniel Havlík, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje s tím, že kraje jednoznačně upřednostňují variantu nákupu nových vozidel přes dopravce. „To proto, že jen tak budeme mít zajištěn kompletní servis. Dopravce to vozidlo koupí a bude ho i udržovat. Vlakopůjčovna se zřizuje jen proto, aby se využilo možnosti dát některé vlaky soukromníkům!“ dodal.

(Pokračování na straně 2)

DPOV Přerov slaví deset let své existence, kulaté výročí si vedení společnosti spolu se zaměstnanci a veřejností připomene v pátek 30. září 2016 v Přerově

Aktivní společnost DPOV, a. s., vznikla k 1. lednu 2007 vyčleněním dvou provozních jednotek Českých drah (DPOV Nymburk a DPOV Přerov) a jejich sloučením do nové akciové společnosti DPOV, a. s.

„1. 7. 2004, kdy jsem k DPOV Přerov nastoupil, působil Nymburk i Přerov jako dvě stejné, samostatné jednotky Českých drah, které měly za úkol provádět vyšší stupně oprav, a to jak lokomotiv, tak i motorových, přívěsných a vložných vozů,“ vzpomíná Ing. Roman Kott, předseda představenstva DPOV, a. s., pověřený od ledna 2015 vedením úseku obchodního a technického. Ještě předtím, než DPOV, a. s., vzniklo, došlo v rámci racionalizace některých činností a přerozdělení výkonů mezi Nymburkem a Přerovem ke krátkům, které následně sloučením pouze potvrdilo.

Organizační struktura budoucího podniku byla už v roce 2006 vykrystalizovaná natolik, že vlastní sloučení (úředně k 1. 1. 2007) neznamenalo žádný personální či jiný otřes. „Plynule jsme ocenili veškerý majetek vlastní převod byl odsouhlasen Českými drahami v rámci projektu vzniku DPOV, a. s. Ve skutečnosti proběhlo zapsání společnosti do obchodního rejstříku už na začátku prosince 2006, kdy

vznikla akciová společnost se vším všudy,“ dodává Roman Kott.

Před deset lety pracovalo v DPOV Přerov cca 391 zaměstnanců, dnes jich je 436. „Počet zaměstnanců se vždycky odvíjel od výkonů, které jsme měli zadané od Českých drah, a. s., a od dceřině společnosti ČD Cargo, a. s., případně od dalších organizací,“ říká dále Roman Kott. „Naši snahou je ale co nejvíce uspokojit Skupinu ČD, což se nám daří.“

A jaká je budoucnost DPOV, a. s.? ptám se. „Lze v podstatě říct, že když se bude dařit Skupině ČD, bude se dařit i nám. Všechno se samozřejmě bude odvíjet od situace na Českých drahách, ale z pohledu opravárenství, si myslím, že DPOV, a. s., hraje podstatnou roli,“ reaguje bezprostředně Roman Kott na moji otázku. „Myslím si, že za těch deset let mají zaměstnanci být právem na co hrdí, protože za tu dobu jsme realizovali přes 1500 vyšších oprav, tzv. vyvazovacích oprav, a nejenom těch vyvazovacích, ale i hlavních. Postupem času se zúčastňujeme jak velkých výběrových řízení a soutěží, které vypisují ČD, tak i výběrových řízení na tzv. VY opravy traktů, které dělat umíme,“ konstatuje dále Roman Kott. (Pokračování na straně 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vlakopůjčovny jsou z principu nesmysl, je to rozhodně krok špatným směrem.“

Hovoříme s Mgr. DANIELEM HAVLÍKEM (ČSSD), výkonným místopředsedou Komise Rady Asociace krajů pro dopravu a náměstkem hejtmána Moravskoslezského kraje pro oblast dopravy, silničního hospodářství a zemědělství

Jak jste uvedl na pondělní (29. 8. 2016) tiskové konferenci v Brně (která se konala v sídle Jihomoravského kraje v Brně na Žerotínově náměstí) je systém vlakopůjčovny nesmyslný, pokřivený, a to mimo jiné i z toho důvodu, že servis vozidel není součástí soutěžné zakázky. Jak se vy osobně, i jako zástupce Moravskoslezského kraje, díváte na systém vlakopůjčovny, ať už státních, nebo krajských?

Vlakopůjčovny jsou z principu nesmysl, je to rozhodně krok špatným směrem. Pro nás je prioritní domluvit se s dopravcem, po němž budeme chtít, aby dělal kompletní servis vozidel, od nákupu, přes údržbu a opravy, až po vlastní provoz. To je pro nás nejlepší způsob, protože jediné tak máme jedním subjektem zajištěn kompletní servis. Samozřejmě, pokud to tak nepůjde, tedy pokud stanovisko ministerstva dopravy bude neměnné a my bychom museli jít do toho, o čem uvažuje například Jihomoravský kraj (nákup vozidel), tak budeme muset vozidla nakonec sami také nakupovat. Ale já osobně to považuju za špatný krok. Musíme si uvědomit, že když budeme chtít jako kraj nakoupit vlaky například za tři miliardy korun, tak bude jiná situace, pokud budeme muset ty tři miliardy vydat ze svého – tedy z krajského rozpočtu, anebo pokud je budeme moci nakoupit s 85% dotací. Pak dopad do rozpočtu kraje bude v ten moment zcela minimální.

V případě, že se budete muset rozhodnout, jestli půjdete cestou veřejné soutěže, nebo přímým zadáním, čemu dáte přednost?

Na tiskové konferenci v Brně byly České dráhy skloňovány doslova ve všech pádech, ptám se vás: jak jste v Moravskoslezském



kraji spokojeni s jejich službami?

České dráhy pro nás jezdí v podstatě 97 procent výkonů, vlastně všechny výkony s výjimkou tratě do Vrba, a pak také s výjimkou tratě Opava – Jankovice, kde jsme původně neobjednali osobní dopravu a kde nyní jezdí soukromý dopravce pouze o víkendech a provozuje zde turistický vláček. Obecně se službami Českých drah vládne spokojenost, i když se samozřejmě vždycky nějaké ty mouchy najdou. Každopádně nám České dráhy dělají kompletní fullservice a obávám se, že se nenajde nikdo jiný, kdo by ten fullservice dělal za nás.

Takže v případě Moravskoslezského kraje je tedy velmi reálné, že by ČD byly hlavním dopravcem v kraji i po roce 2019?

Reálné to je, stejně tak jako je reálné, že to může být kdokoli jiný, ale, jak říkám, neumím si to představit.

(Pokračování na straně 2)



Prostory DPOV v Přerově ožijí v pátek 30. 9. kulturním programem.



3. září 2016 uplynulo 145 let, kdy do Benešova přijel první vlak.

145 let železnice v Benešově

Podblancký vědeckotechnický klub železničnicků Benešov a Státní okresní archiv (SOA) v Benešově vás srdečně zvou na autorskou výstavu Františka Kavky s názvem „145 let železnice v Benešově“, která se koná ve dnech 31. 8. až 27. 10. 2016 (pozor, otevřeno pouze v pracovní dny!) v budově Státního okresního archivu v Benešově (ulice Pod Lihovarem 2145). František Kavka je jedním z dvorních vystavovatelů SOA v Benešově.

„S Františkem (Kavkou) jsme našli společnou řeč a máme společný názor nato, jak by měla taková výstava vypadat,“ prozradil ředitel archivu Mgr. Michal Sejk. „Teď je to dvanáctá výstava se železniční tematikou a v podstatě na všech dvanácti výstavách František Kavka nějak spolupracoval, nebo je připravoval,“ dodal. Na výstavě (otevřeno v pondělí 8 – 17 h, v úterý 8.30 – 15.30 h, ve středu 8 – 17 h, ve čtvrtek a v pátek od 8.30 do 15.30 h, vstup zdarma) je k vidění přes tisíc panelů s fotografiemi a dokumenty, použity zde jsou až na několik málo výjimek zejména artefakty ze sbírek železniční dokumentace Františka Kavky.

Kromě zmíněné výstavy proběhnou počátkem října i dvě tematické přednášky. „Zatím nebudu prozrazovat témata, ani termíny, protože to je ještě v jednání, ale přednášky budou po páté hodině večer a kdokoliv na ně přijde, bude mít možnost si výstavu rovněž prohlédnout,“ řekl dále Michal Sejk a dodal, že obě přednášky se budou týkat železnice a na obou bude přednášet František Kavka.

3. září 2016 uplynulo 145 let, kdy do Benešova přijel první vlak a kdy byl zahájen všeobecný provoz na železnici z Vídně do Čerčan, zmínil mimo jiné na vernisáži autor výstavy František Kavka a zároveň připomenul že odbočná větev Dráhy císaře Františka Josefa začínala v Gmündu a původně měla vést přes zámek Konopiště. „Když se tady objevily první zprávy o tom, že tady bude budována železnice, tak benešovští radní nelenili, půjčili si ve spojitosti dva tisíce na to, aby mohli financně tu trasu manipulovat a přiblížit ji tak k Benešovu. I tyto archívni materiály (z roku 1867) jsou zde k vidění,“ prozradil František Kavka. Osobnost Františka Ferdinanda přibližuje i expozice v čekárně železniční stanice. **Michael Mareš**

Návštěvní den na D 8

Ředitelství silnic a dálnic, ve spolupráci s Ústeckým krajem a sdružením firem, podílejících se na dostavbě posledního úseku dálnice D 8, uspořádalo v sobotu 3. 9. „Den otevřených dveří na D 8“. Naposledy jsme rozestavěnou dálnici navštívili v dubnu 2013 (27. 4.), kdy se pro veřejnost konala podobná akce. Tehdy se na ni podílely i České dráhy, a. s., vypravení několika zvláštních vlaků z Lovosic do Teplic, které toho dne nahradily zde domáci Regionovy (viz Obzor č. 18/2013). Bohužel záhy poté (7. 6. 2013) došlo u obce Litochovice nad Labem k mohutnému sesuvu svahu, kdy cca 500 tisíc m³ zavalilo nejen kus již postavené dálnice, ale poškodilo rovněž část železniční tratě č. 097. V rámci „Dne otevřených dveří“ byly letos zpřístupněny veřejnosti cca 2 km dálnice ve směru od Lovosic (od exitu 52 Bílinka). Z opačné strany si pak mohli zájemci projít 620 m dlouhým pravým tunelem Radejčín.

Den otevřených dveří na D 8 připravil pro návštěvníky bohatý doprovodný program. Mimo množství atrakcí pro děti bylo možno si prohlédnout ukázkou silniční a stavební techniky a ukázkou činnosti IZS. Na simulátoru nárazu si mohli zájemci vyzkoušet čelní náraz při rychlosti 30 km/h, se speciálními brýlemi zjistit své reakce po „alkoholovém opojení“, či vyzkoušet si své znalosti pravidel silničního provozu vyplněním zkušebního testu. Z Lovosic byla zajištěna bezplatná auto-

busová přeprava k exitu 52 Bílinka, kde bylo odstavěno parkoviště, a k tunelu u Radejčína.

Prohlédnout si dokončovaný poslední úsek dálnice D 8 přišly stovky návštěvníků. Doufáme, že se v prosinci letošního roku rozjedou po tomto úseku konečně první vozidla a ulehčí se tak obyvatelům okolních obcí.

Jen tak pro zajímavost, první plány na zhotovení dálnice mezi Prahou a Drážďany pocházejí již z roku 1938, jen pár týdnů po podepsání nebláhé Mnichovské dohody.

A proč píšeme o této dálnici v nádražáckých novinách? Zprovoznění D 8 je totiž předpokladem toho, že se (snad) konečně začne s opravou poškozené tratě č. 097. **A. K. Kýzl**



Pohled od jižního konce tunelu Radejčín k severním portálům tunelu Prackovice. Mezi oběma tunely překonává dálnice po mostě údolí Uhelné strouhy.

Po Měchenickém mostě jezdí mezi vlaky cyklisté!

Připlavbě pamíkem z Prahy na Slapy jsem si při podplouvání impozantního železničního mostu z roku 1897 mezi Skochovicemi a Měchenicemi všiml, jak po mostě bez zábrany projíždějí cyklisté, aniž sesednou z kola. Železniční most je přitom určen pouze pro jízdu

drážních vozidel! Přimlouval bych se za to, aby Správa železniční dopravní cesty nechala zřídit ve spolupráci se Středočeským krajem na mostě přídavnou lávku pro chodce a cyklisty, jako je to u železničního mostu v Praze nebo v Mokropsích. V Mokropsích původně



Měchenický most z pamíku Vltava. Pamík byl vyroben v roce 1940 loděnicí v Praze-Libni. Loděnice byla po roce 1989 zlikvidována, jako téměř celá nákladní vodní doprava, která se stala pouze marginální součástí dopravy v Česku. Snímek ze 7. srpna odpoledne.

Nejstarší motorák v republice slavil dvě výročí

České dráhy ve spolupráci s Klubem přátel kolejového autobusu vypravily v sobotu 3. září 2016 dva páry historických vlaků mezi Šumperkem a Libinou. Důvodem k vypravení těchto zvláštních vlaků byla oslava 85 let od vyrobení nejstaršího provozuschopného motorového vozu v ČR, zvaného „Věžák“. Tento „kolejový autobus“ – což je dobové označení pro malé

zvláštních vlaků mezi Šumperkem a Libinou byly tak připomenutím obou výročí tohoto technického unikátu.

Další možnost prohlédnout si tento motoráček má veřejnost při setkání motorových vozů v Lužné u Rakovníka (10. – 11. 9. 2016) či na Národním dni železnice v Chebu (24. 9. 2016). **Vít Mareš**



Na snímku je Věžák zachycen mezi stanicemi Nový Malín a Hrabšíns.

Po vlečkové koleji Karlovarských minerálních vod Mattoni



Parní vlak v čele s parní lokomotivou řady 354.195 krátce po zastavení v areálu Kyselky – Mattoni.

V sobotu 3. září byly vypraveny tři páry vlaků po vlečkové koleji Karlovarských minerálních vod Mattoni. V čele trojice čtyřnápravových vozů Bam a vozu Z byla „Všudybylka“, nesoucí označení 354.195 (nově 990.011–9).

Vlaky byly vypraveny u příležitosti zábavného dne pro celou rodinu s názvem Mattoni, rodinný den. V areálu Kyselky Mattoni byla pro návštěvníky připravena celá řada atrakcí, jako

bojovníci sumo, bike-trialová exhibice či bungee dráha. Vystaveny zde byly historické automobily a motocykly. Za zvýhodněné vstupné v ceně dvaceti korun bylo možno navštívit Mattoni muzeum. Pamatováno bylo na občerstvení jak v již zmíněném areálu, tak i ve Vojkovicích. Mnoho zúčastněných se díky této příležitosti zašlo podívat, jak probíhají restaurátorské práce na budovách bývalých lázní Kyselka. Nedávno odovysílala ČT první díl výpravného seriálu Já, Mattoni. Právě se sochou Jindřicha Mattoniho si lidé mohli porovnat filmovou podobu této významné osoby. **J. Rajnýš**

PŘEDPLATNÉ OBZORU

vyřídíte na telefonu
9722 41909,
mob. 728 827 195
e-mail:
petra.sojkova@osz.org

SPORT

Tenisté obhájili prvenství

Za bezmračné oblohy a ve velkém vedru se ve dnech 26. a 27. srpna na dvorcích LTC Děčín konalo tradiční trojtýdenní tenisových družstev železničářů Belgie, Německa a České republiky, oficiálně nazývané Regionální mistrovství USIC. Z dosavadních 28 ročníků se český tým zúčastnil po osmnácté a po patnácté zvítězil a obhájil tím prvenství z předloňského turnaje v Německu. Pod vedením tajemníka OSŽ Antonína Leitgeba se o vítězství zasloužili hráči Jiří Hipský, Miloš Válek, Miloslav Špaček, Roman Sedláček, Tomáš Konečný a Karel Poul s trenérem (a případným náhradníkem) Zdeňkem Průšou.

Jestliže utkání s Belgií mělo jednoznačný průběh a skončilo bez ztráty setu 9:0, klání s Německem bylo napínavé do posledního superbiebreaku, který naši vyhráli poměrem 10:5 a rozhodli tak o výhře v celém utkání nejtěsnějším poměrem 5:4. Ve zbývajícím utkání porazilo Německo Belgi 8:1.

Všichni naši hráči zaslouží plné absolutorium za bojovné výkony. O hladký průběh akce se postarali pořadatelé pod vedením Miroslava Kaprála za vydatné pomoci Josefa Kotašky, Stanislava Noska a Jany Hlaváček. **-jk-**



Hrálo se v příjemném prostředí s kulisou Děčínského zámku. Na snímku je náš dlouholetý reprezentant Miloš Válek.