

# Nezávislý

# Železničář

ČESKÝ NEZÁVISLÝ OBČASNÍK ŽELEZNIČÁŘŮ

Ročník 1 Číslo 3 3. května 1999

2 Kč

## Pane Ing. Zelený, co jste dosud dokázal?

OTEVŘENÝ DOPIS GENERÁLNÍMU ŘEDITELI ČD ING. DALIBORU ZELENÉMU

28. dubna 1999  
Vážený pane Ing. Zelený,  
uplynulo již osm měsíců od Vašeho nástupu do funkce generálního ředitele s. o. České dráhy, což je dostatečně dlouhá doba pro ohlédnutí se zpět za Vámi vykonanou činností. Činím tak i proto, že navíc poskytnete sdělovacím prostředkům informace, z nichž mnohé lze označit v lepším případě za zavádějící, ne-li přímo za snůšku polopravd a lží (např. o tom, jak se podařilo zastavit propad nákladní železniční přepravy, jak ve vedoucích funkcích už nepracují lidé, kteří soustavně poškozovali a poškozují ČD, jak se podařilo vypovědět některé nevýhodné smlouvy atd.). A jelikož mám s korespondencí s GR ČD vesměs špatné zkušenosti, ohlížím se za Vaši činnost v uplynulém období před železničářskou veřejností. Ještě podotýkám, že se budu snažit maximálně odkazovat na Železničář, neboť logicky předpokládám, že to je zcela oficiální tiskovina ČD, a tedy články Vaše, Vašich podřízených a redaktorů Ž vyjadřují stanovisko ČD.

První otázka: „Co se Vám kromě nepatrného rozšíření nabídky osobních vlaků (přesně 278 nových osobních vlaků včetně 170 převzatých z tratí bývalé Jizerské dráhy, 278 vlaků s čtenějšími jízdními a neznámý počet zrušených vlaků, jejichž počet veřejné materiály pro jistotu neuvádějí) podařilo udělat?“

Ohánět se tím, že se Vám podařilo vypovědět „celou řadu“ nevýhodných smluv, je více než směšné! Podívejme se např. na velmi nevýhodnou smlouvu na zlepšení mediálního obrazu Ing. Sosny (resp. i členů jeho managementu). Bohužel neznám její obsah, nicméně logicky usuzuji, že měla propagovat především osobu Ing. Sosny a tudíž z jeho odvoláním z funkce se stala automaticky neplatnou! Samozřejmě, že to mohlo být úplně jinak, než jsem právě uvedl, avšak na základě informací, které má železničářská veřejnost k dispozici, působí Vaše tvrzení přinejmenším nevěrohodně. Jediné, co se Vám skutečně mohlo podařit vypovědět, byly některé smlouvy s konzultačními firmami. „Kolik jich ale bylo?“

Vášim opravdovým úspěchem by bylo vypovězení smlouvy např. se společností RailReklam, jež připravuje České dráhy o těžko vyčíslitelnou sumu tolik potřebných peněz. Dosud se tak nestalo a dle Vaší ochoty asi ani nestane. Lze se domnívat, že o to není z Vaší strany zájem! „Proč jste dosud žádnou ze smluv nedal zveřejnit?“ Třeba by se našel někdo „dole“ či z venku, který by našel vhodnou cestu k jejich vypovězení. Ačkoliv se to možná zdá jakkoliv neuvěřitelné, naše zákony,

Díky obsáhlému otevřenému dopisu generálnímu řediteli ČD a téměř žádnému ohlasu byla pravidelná rubrika „Technický vývoj železniční dopravy jde neustále kupředu“ v dnešním vydání NŽ vynechána. Setkáte se s ní (snad) až v příštím čísle.

Pokud byste náhodou usoudili, že technika a technologie ČD poněkud zaostávají za světovým vývojem anebo díky některým pravomocným „odborníkům“ na GR dokonce nabírají zcela jiný směr (!) a že tedy je co zlepšovat, můžete klidně začít psát na v minulých číslech vyhlášená témata „Stejnoseměrná nebo střídavá?“ a „Co se zavazadly?“ anebo sami nějaké téma navrhnout.

-red-

přestože jsou prodravěle jako řešeto, pamatují i na tyto případy!

Rovněž je zvláštní, že neustále tvrdíte „mnoho“ konzultačních a poradenských firem, ale dosud jste neuvedl, kolik a které! Zatímco smlouvy s těmito firmami mohou být pochopitelně předmětem obchodního tajemství, seznam firem, s nimiž ČD vypověděly smlouvy, tajný být nemůže (zejména u státní organizace)! „Proč tedy nebyl dosud zveřejněn? Je těchto firem tak málo, že se jej stydíte zveřejnit? Anebo smlouvy firem, které my obecně považujeme za nevýhodné, Vy za nevýhodné nepovažujete? Anebo se nás záměrně snažíte dezinformovat tím, že smlouva s tou kterou firmou je vypovězena, zatímco ona stále platí, obdobně jako s firmou Medistyl (viz Ž 12-13/99)?“ Jak vidno z otevřeného dopisu pracovníků firmy Medistyl, zveřejněný seznam by pomohl mnoha železničářům se v nastalém chaosu orientovat.

Neuvěřitelný je Váš všobecně známý postoj natažené ruky. Dokládá to i dopis zasláný Vaši tiskovou mluvčí paní Zdenou Celou (mimochodem, je podivuhodné, jak rychle jste dokázali tuto železničního prostředí neznalou ženu rychle předsvědčit o „správnosti“ Vašich řešení krize ČD!) redakci ČT (zkrácená verze dopisu viz Ž 9/99).

Vášim postojem dáváte jasně najevo, že osobní železniční doprava je pro Vámi řízenou firmu ohromnou přítěží („už aby byla nahrazena našimi milovanými automobily!“), a když už si tu službu ve veřejném zájmu ten „hloupej“ stát objednal (?), tak ať si ji také zaplatí! Ptám se Vás: „Opravdu musí mít na funkčnosti železniční osobní přepravy (ŽOP) zájem jen stát? České dráhy, resp. její generální ředitel, už nikoliv?“

Představte si prosím situaci (která na základě obecných prořeknutí a chování státních činitelů není až tak nesmyslná), že stát by z jakéhokoliv důvodu, třeba jen z propagace individuální automobilové dopravy, si tuto službu na zajišťování základní dopravní obslužnosti území ČR již dále neobjednal! Ptám se Vás: „Co byste v takovém případě udělal? Zrušil ŽOP na většině tratí ČD jen proto, že si ji stát neobjednal a NEZAPLATIL a Vy a Váš management na jejím dalším provozování nemáte zájem?“

Stát je možná hloupý (i mnozí úředníci na MDS). Nevím, co je na tom pravdy, o Vás se ale tvrdí, že jste železniční odborník! Pak určitě víte, co by to pro železnici znamenalo! Zcela jistě by poklesl zájem o ŽOP na hlavních tratích! A pakliže pečlivě studujete zahraniční dokumenty EU, pak byste měl také vědět, že stát či regionální samosprávy hradí pouze za KVALITNĚ ZAJIŠTĚNOU a USKUTEČNĚNOU dopravu! Ptám se Vás: „Co jste za těch osm měsíců udělal pro to, aby se ŽOP v ČR zkvalitnila?“

Znovu se Vás ptám: „Nebylo by lepší, kdyby na funkčnosti ŽOP měly zájem kromě státu také České dráhy a její generální ředitel s managementem? Nebylo by lepší, kdyby České dráhy pod Vaším vedením už konečně začaly bojovat o zákazníka a organizovat ŽOP tak, aby byla co nejefektivnější, tj. co nejméně ztratová, a sloužila k plné spokojenosti cestujících občanů?“

(dokončení na druhé straně)



Smutný je pohled na střední skupinu provozního souboru zvaného odstavné nádraží Praha jih (ONJ), které organizačně spadá pod žst. Praha hl. n. Tohle komunistických plánovačů mělo zajistit plynulé provozní ošetření obrátových souprav ze žst. Praha hl. n. V současné době, kdy železniční doprava neustále a rychle upadá, je ONJ jako celek téměř nevyužitý, a proto slouží hlavně k odstavení správkových a vyřazených osobních vozů, které se zde ještě „dodělají“. Nejhorší je fakt, že díky téměř nulovým investicím celý areál rychle chátrá. Na snímku vpravo hala JLV, která z poloviny slouží jako sklad potravin soukromého velkoobchodu (netřeba dodávat, že dováženo a vyváženo těžkými kamiony). V největším objektu ONJ (na snímku vlevo) se udržují a opravují osobní vozy DKV Praha.

Foto: sbírka Martina Najmana

## Pane Dušku, prosím odstupte ze SR ČD!

OTEVŘENÝ DOPIS PŘEDSEDOVI OSŽ JAROMÍRU DUŠKOVI

28. dubna 1999  
Vážený pane Dušku,  
uplynulo již osm měsíců od Vašeho jmenování do Správní rady ČD, což je dostatečně dlouhá doba pro ohlédnutí se zpět za Vámi vykonanou činností. Jelikož u Vás neklesá obliba železničářů, zejména Vašich členů, tak rychle jako u Ing. Zeleného, a proto se stále, a dle mého názoru i neoprávněně, těšíte jejich velké podpory, budu dále mluvit pouze za sebe. Činím tak ale před železničářskou veřejností.

První otázka: „Co se Vám za těch osm měsíců členství ve SR ČD kromě prosazování „nutného“ zdražení jízdného v osobní železniční dopravě podařilo?“

Když už jste se bez ohledu na nesouhlas části železničářské obce (i z řad Vaší členské základny) mermomocí hrnul do SR, měl jste dokázat, že účast odborů v nejvyšší výkonné moci drah je oprávněná! Protože jste to nedokázal, vyzněly Vaše argumenty uvedené v článku v O 33/99 naprázdno.

Budete-li souhlasit s tím, že když se Vám něco na železnici nelíbí, umíte se hodně nahlas ozvat, pak jistě budete souhlasit s tím, že se Vaše politika od nástupu do SR značně změnila. Zatímco předtím jste kvůli rozkrádání Českých drah neohládal nechvalně proslulou bandu v čele s Ing. Sosnou ani cítit, nyní jste se za celých osm měsíců ani neozval proti jeho obsazení vedoucí funkce ředitele ÚPV!

Zatímco jste se předtím bouřil proti nesmyslným reorganizacím, nyní je to Vám jedno. Pokud se někdo ze strany OSŽ proti reorganizacím např. KMŽP a KPT, odborů a oddělení na GR ap. ozve, pak to už jsou jen osamocené ZV či ZO. Zatímco dříve jste se bouřil proti

rozkrádání majetku ČD, nyní pro to nadšeně připravujete půdu, neboť jste také nedokázal vysvětlit, čeho a jak se transformací ČD, s. o., na akciovou společnost kromě převedení majetku na firmu a ovládnutí státní firmy daleko menším počtem lidí dosáhne! „Anebo také naivně věříte, že pouhou změnou právní formy se všemi z toho vyplývajícími důsledky najednou (abychom si nehráli se slovíčky: nebo časem) budou ČD rentabilní?“ To byste musel opravdu mít IQ menší než 80, kdybyste tvrdil, že ano, a nevěděl, že se ČD změní až po systémové reorganizaci řídicí struktury! Ptám se Vás: „Co jste jako člen SR pro to udělal? Divíte se ještě, že Vás podezírám (-e) z chystaného tunelování ČD, a. s.?“

Protože v žádném případě nemohu vyloučit přehlédnutí některých závažných skutečností, které by opravňovaly k Vašemu pohoršujícímu jednání na veřejnosti, byl bych velmi rád, kdybych dostal na výše položené otázky jasně, konkrétní a nezaměnitelné odpovědi. Prosím Vás o JASNÉ, KONKRÉTNÍ a NEZAMĚNITELNÉ odpovědi. Pokud tedy nemáte jak na danou otázku odpovědět anebo byste chtěl zodpovědět otázku, která Vám v dopise nebyla položena, tak danou otázku radši nezdopovídejte vůbec. Na oplátku, budete-li si to přát, jsem ochoten Váš vysvětlující dopis na stránkách NŽ zveřejnit.

Protože nejsem členem OSŽ (ještě to by mi chybělo!), je mi úplně jedno, zda jste či nejste jeho předsedou. Když se to bude Vaším členům, kteří naivně věří, že OSŽ je i k něčemu jinému než k smíchu (i vzteku) a zajišťování rekreace, sportu, kolekce a vyjednávání kolektivní smlouvy (nutno podotknout, že toto samé umí i přt

odborových centráln na železnici), a drtivá část z nich nezná přepychově zařízené kanceláře a pracovní dobu a náplň tuším 54 lidí Ú OSŽ (tím ovšem nechci říci, že zrovna Vy nepracujete, i když se téměř výhradně zabýváte záležitostmi, kterými byste se zabýval neměl, např. výslovně interními informacemi ČD nebo jednáním s dealery aut za účelem poskytnutí slevy členům OSŽ na zakoupení auta), líbit, klidně si z nich za Vaši „práci“ vysajte třeba 20 % jejich mzdy a ze ZO (ZV) OSŽ odvedte třeba 90 %!

Jako relativně spokojený cestující, zejména velký propagátor přepravních služeb železnice, které jsou stále velmi špatné díky špatné řídicí činnosti neochotného či neschopného managementu Vašeho přítele, Ing. Zeleného, a nemístným zásahům a dezinformacím OSŽ, a též daňový poplatník, dotující tento bordel v černé díře, zvané České dráhy, si dovoluji Vás vyzvat, abyste v zájmu Českých drah odstoupil z funkce člena SR ČD, a tak přestal železnici škodit, a hleděl si POUZE svých odborářských záležitostí, kvůli kterým, předpokládám, jste předsedou ODBOROVÉHO sdružení železničářů!

S pozdravem

Martin Najman

**Nepřehlédněte!**

Čtvrté číslo Nezávislého železničáře vyjde již 7. června 1999.

# Pane Ing. Zelený, co jste dosud dokázal?

(dokončení)

V této souvislosti mě velmi pobavila informace v rubrice Stalo se... v Ž 11/99: „Ke dni 1. března došlo ke zprůhlednění finančních toků v Divizi obchodně-provozní - osobní přeprava.“ „Prosím Vás, jak?“

Možná jsem nechápalý člověk, ale pořád na to nemohu přijít, a proto se Vás dál ptám: „Jak můžete spolupracovat s lidmi, resp. je zaměstnávat, kteří nevěří v budoucnost firmy? S lidmi, kteří vůbec nevěří v budoucnost české železnice a dovolí si říci mj. i to, že výstavba koridoru III a IV nemá ekonomické opodstatnění, a ani se nechodí dívat na výsledky svých rozhodnutí.“ Já bych prostě nedokázal s takovými lidmi pracovat.

Nyní mi prosím dovolte, abychom se společně podívali na některé body zajímavého článku „Deklarovaná úzká spolupráce divizí“ (Ž 11/99) psaného Vaším velkým příznivcem, panem Ivo Štechem. Vzhledem k tomu, že nikdo z Vás proti obsahu článku nic nenamítal (a jak jsem již výše uvedl), můžeme jej považovat za oficiální.

bod 1: „Muselo být setkání zhruba 70 řídicích pracovníků ČD uskutečněno v hotelu? To ČD mají tolik peněz? Nemohla být taková akce uspořádána v budově GR, např. v kinosále?“

bod 2: „Proč se, proboha, navzájem seznamují až po osmi měsících od nástupu nového vedení?“ Já měl za to, že se už dávno znají a že už dávno začali mezi sebou spolupracovat tak, aby ČD konečně začaly pořádně fungovat. A oni se na jakémisi setkání teprve seznamují! Proto jsou ČD ještě tam, kde byly...

bod 3: Na jedné straně silně provokativní a na straně druhé velmi úsměvná byla kouzelná věta: „...většina (!? - pozn. red.) účastníků projevila odhodlání co nejlepší spoluprací obou divizí čelit nepříznivé situaci i mocné automobilové lobby.“ Jak snadno se to říká a jak hůře se to plní! Zajímalo by mě, jak se účastníci na místo setkání (vede sem pouze železniční vlečka - úsek staré tratě H. Brod - Brno) dopravili (co znám např. pana Ing. Kantůrka, který nedokázal z Prahy hl. n., které měl ze SSP doslova pod nosem, jet do Poděbrad vlakem, pochybuji, že by jako „pan někdo“ se „snížil“ k jízdě do Sázkavy vlakem?)

Opravdu to nevím, a proto nevím, že jste tam (alespoň ne všichni) jeli auty (na účet ČD, tj. za naše peníze). Pouze logika. Ono totiž, když Váš management jede vlakem, tak je to taková mimořádná událost, že o tom informují nejen veřejné sdělovací prostředky, ale i Železničář! Ten tentokrát informoval pouze o jízdě v před-

váděcím voze (zde pravděpodobně omyl autora - vůz nebyl předváděcí, předváděcí jste byli Vy na tom setkání!).

bod 4: Ani vláda České strany spřátelených deklamátorů se nemůže chlubit svojí prací, natožpak státním bordelem jako jsou České dráhy!

bod 5: Je pravdou, že jste dokázali znovuzavést některé vlakové spoje. Těch však v žádném případě nebylo a dle chystaného GVD ani nebude „mnoho“. Jediné, čeho je opravdu mnoho, je hromada práce před sebou!

V Železničáři si můžete přečíst nekonečnou sérii článků na pokračování kritizujících špatnou práci zejména vlakových čet a pokladních, jejichž pracovní výkony nejsou Vaším managementem řádně kontrolovány! V podstatě jediný druh kritiky, který se v Ž smí zveřejňovat (anebo paní Pospíšilová má zvláštní zálibu kritiku na Váš management nezveřejňovat a náhradou za to Vám ještě více pomáhá kritizovat provozní pracovníky). Čas od času se objeví kritika na pracovníky konstrukce GVD, kteří jsou bohužel tak „inteligentní“, že by bylo opravdu divné, kdyby se alespoň dva železničáři nenaštvali a do redakce Železničáře nenapsali! A bylo by ještě divnější, kdyby paní Pospíšilová ze záplavy těchto dopisů žádný nezveřejnila! Kritika vedoucích pracovníků anebo dokonce Vás (nedejž Bože!) je v Železničáři NEPŘÍPUSTNÁ!

Ale, abychom se dostali k věci: „Co jste udělal pro to, aby se v Ž těchto článků objevovalo co nejméně nebo pokud možno vůbec ne, tj. co jste udělal pro to, aby vlakové čtyři, pokladní a další zaměstnanci ČD se chovali k zákazníkovi slušně a usilovali o jeho přizeň?“

Na druhou stranu: „Co jste udělal pro ochranu zejména vlakových čet před agresivními cestujícími? Co jste udělal pro zamezení soustavného poškozování státního majetku? Proč jste např. nezrušil vlakovým četám onen limit, kdy smí použít mobilní telefon pro přivolení pomoci? K čemu pak jim mobilní telefon tedy je, když jej mohou použít pouze v případě nejakutnějšího ohrožení na zdraví a životech?“ Jednoduše řečeno, pokud agresivní cestující na průvodčího (abych Vás neurazil, správně „člena vlakové obsluhy“) nezaútočí, nesmí mobil použít! V takových případech už je ale většinou pozdě volat pomoc. Mobil nesmí použít ani v případě, kdy je, často před zraky členů vlakové obsluhy, systematicky likvidován státní majetek spravovaný ČD, s. o., aniž by byly jakkoliv ohroženy lidské životy! Zato snad každý vedoucí pracovník Vašeho managementu používá mobil k různým prkotinám i soukromým záležitostem. Není třeba dodávat, že za naše daňové peníze...

Protože to zřejmě ani nevíte, dovoluji si ještě dodat, že agresivita cestujících, hlavně mládeže, prudce stoupá! A ten vztek na Vás a Vaše podřízené za nesmysly, které nařídíte či prohlašujete (např. špatný grafikon, jakási „nutnost“ zdržovat jízdné ap.) a jich se přímo dotýká, si nevybíjí na Vás, jak byste si to zasloužili, ale právě na vlakových četách!

Obecně lze říci, že na odrazování cestujících i přepravců od dalšího používání služeb ČD se podílí zaměstnanci na všech úrovních. („Kdo na tom ale nese vinu? Já?“) Jediný rozdíl je v tom, že v provozu je alespoň část pracovníků, kteří dělají pro získání zákazníka maximum, zatímco na Vaší úrovni na tom nemá zájem nikdo!

Neustále omíláte dokola: „dokázali jsme vypovědět mnoho nevhodných smluv, a tak jsme v letošním roce ušetřili 200 milionů korun“, „České dráhy za ztrátu v osobní přepravě nemohou, za to může stát!“ a „pokles nákladní dopravy je způsoben poklesem ekonomiky země“. V uplynulých letech na tom byla o poznání lépe a kde byla dráha? Kdyby problémy ČD byly zapříčiněny ekonomikou ČR, tak by nebylo co přepravovat. Ale podívejte se na ty přelplně silnice!

A opět něco veselého, tentokrát o nákladní dopravě dle Ing. Kocourka (viz Ž 12-13/99). Ten tam totiž „zapomněl“ zařadit i grafy vývoje nákladní dopravy po silnicích. To už by nebyl takový optimista! Ta čísla (i články) skutečně o něčem vypráví! Vypráví o neschopnosti Českých drah řízené Ing. Zeleným získávat další zakázky!

Nevím, co na Váš úkol pro zpracování Střednědobého strategického záměru (cituji

Z poradby generálního ředitele v Ž 9/99): „Řešit předpokládanou ztrátu z provozování nákladní dopravy vzniklou v letech 2001-2010 kombinací navýšení tržeb a snížení vlastních nákladů.“ řekli Vaši příznivci, ale mě to vyrazilo dech! „Proč, proboha, se to teprve ukládá k vypracování do jakéhosi dokumentu? Proč se nezačnou snižovat náklady a zvyšovat tržby už dnes? To na tom jsou ČD pod Vaším vedením tak dobře, že si mohou dovolit takto otálet?“

Už jsem si jakž takž zvykl, že spousta manipuláků jede dle „slavného“ GVD, který zkonstruovali jakýsi „ouřadové“ na OPŘ a GR, ve složení lokomotiva a maximálně služební vůz. Že ale takto jezdí i některé Sn, Pn aj. vlaky, tak to byl pro mě šok! Už teď se klepu očekáváním, jaké další hrůzy o nehospodárnostech na ČD pod Vaším vedením se ještě dozvíme!

Nyní se podívejme na další zásadní problematiku, a sice Vámi tolik propagovanou transformací ČD, s. o., na ČD, a. s., bez jakéhokoliv bližšího vysvětlení, čeho a jak se tímto krokem dosáhne. Je totiž iluzorní se domnívat, že pouhou právní změnou ČD najednou budou české železnice prosperovat! Otázka zní: „Co potom? Vidíte i dál, než jen vytvoření akciovky?“ Navíc „vysvětlení“, že ČD tím získají možnost vkládat jinak státní majetek do obchodních společností, je nejen nedostatečné, ale také, jak se dozvíme dále, ne zcela pravdivé!

Zatímco Vy a pan Ing. Vrána tvrdíte, že ČD, s. o., nyní nemají možnost vkládat spravovaný státní majetek do obchodních společností (nebo jinak formulováno: „bude možné až po transformaci na akciovou společnost“ - viz např. článek ÖBB - ČD: poděsáno! v Ž 11/99), Váš podřízený, pracovník odboru majetkového podnikání a privatizace ČR, Ing. Cubr, tvrdí opak! Pravda - se souhlasem vlády! Další soutěžní otázka: „Kdo má pravdu?“ Tuto otázku se pokusme zodpovědět logicky.

Od doby svého založení v roce 1993 ČD, s. o., svoji právní formu nezměnily. Přesto se přes poměrně vysoký stupeň právní ochrany státního majetku, vyplývající z této ojedinelé právní formy, dosud podařilo privatizovat i rozkrást část majetku spravovaného touto organizací! O vkládání majetku do obchodních společností, což je forma, kdy stát o tento majetek nepřichází, tj. lepší než privatizace, pochopitelně nebyl v souladu se záměrem Občanské demagogické strany zlikvidovat české železnice zájem. „Jak je to možné, když podle Vás není možné majetek spravovaný ČD, s. o., privatizovat nebo vkládat do obchodních společností?“

Z výše uvedeného vyplývá, že státní majetek lze privatizovat anebo vkládat do obchodních společností se souhlasem vlády ČR! Tzn., že pravdu měl pan Ing. Cubr a že Vy, pan Ing. Vrána a další jste sprostě lhali! Další soutěžní otázky: „Proč jste lhali? Proč Vám nestačí vládní souhlas s prodejem státního majetku?“

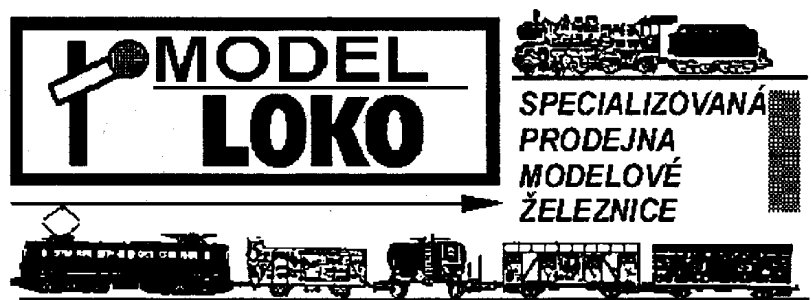
Dejme tomu, že ČD a ÖBB by chtěli založit společný podnik na nákladní dopravu, do kterého by každá strana vložila část svého majetku. „Co Vám brání tomu, aby ČD požádaly vládu ČR o schválení vložení PŘESNĚ VYMEZENÉHO státního majetku do této společnosti?“

Dívte se ještě, že Váš podezírám(-e) z chystaného tunelování ČD, a. s.? On totiž velký rozdíl mezi s. o. a státní a. s. je: zatímco dosud musel prodej schválit nejprve generální ředitel, pak správní rada a nakonec prostřednictvím MDS i vláda, kde jsou prodávané materiály velmi ostře sledovány, po vytvoření akciovky nastanou velké problémy, neboť tato účinná vnější kontrola prakticky odpadne a Vy nebo Vaši nástupci budete mít lepší podmínky utajit léčjaký podvod!

Předpokládejme, že jste slušný člověk a že tedy nechcete ČD okrást. Uvědomte si ale, prosím Vás, že ve Vaší funkci nemusíte (a dle Vašich dosud projevů není tak nerealné, neboť po oklamání voličů Českou stranou spřátelených deklamátorů jsou občané hodně zklamání a otrávení, a proto je nálada ve společnosti značně pokleslá a vrtolavá) a po svém opětovném nástupu by Říman a jeho zlodějská banda měli Vámi dokonale připravenou půdu k rozsáhlému a nekontrolovatelnému vykrádání majetku státní akciové společnosti České dráhy!

## Inzerujte v Nezávislém železničáři!

řádková inzerce:	1 obyč. znak	0,30 Kč
	1 tučný znak	0,40 Kč
plošná inzerce:	1 cm <sup>2</sup>	8,- Kč
celoplošná inzerce:	1 (z 1007) cm <sup>2</sup>	7,- Kč

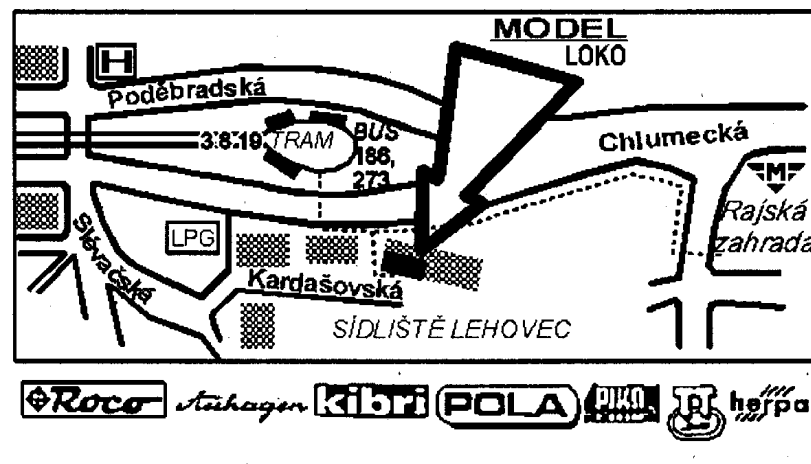


• Prodej a výkup modelů do komise i za hotové • Servis •

**PRODEJNÍ DOBA:**  
pondělí - pátek 14<sup>30</sup> - 18<sup>30</sup>  
sobota 9 - 12

**ADRESA: Kardašovská 753**  
Tel.: 81862403 PRAHA 9, LEHOVEC, 198 00

Prodejna se nalézá přímo v konečné stanici tramvaje číslo 3, 8 a 19 nebo lze jet jednu zastávku autobusem číslo 186 či 273 ze stanice metra "Rajská zahrada". Od metra trvá cesta pěšky cca 8 minut.



Zanedbatelná nejsou ani další rizika, např. rozprodání státních akcií zahraničnímu partnerovi v případě nouze.

Nehledě na to, že za několik let, kdy každá železniční správa bude mít x společných podniků a ty zase x dalších, se pravděpodobně zjistí, že zvolený systém je komplikovaný, nepřehledný a neefektivní a že bylo lepší zůstat u tradičního předávání vlaků mezi železničními správami. Každá zúčastněná železnice by se měla snažit nabídnout co nejlepší cenové i přepravní podmínky a zajistit mezinárodní přepravu tak, aby zákazník byl spokojen! Rozvoj výpočetní techniky a síťových technologií by měl tomuto procesu stanovení co nejpriznivější ceny a doby přepravy jen napomoci.

A když jsme u toho: „Proč přebíráte ze zahraničí dosud nevyzkoušené modely? Máte hlavu? Máte svůj mozek? Tak zkuste přemýšlet! Když vymysleli funkční model, který bude možno aplikovat i na zahraniční železnice, teprve pak budete mít důvod být na sebe pyšní!“

Když to shrme, tak jediné, co jste dosud dokázal, je, že jste neúspěšně vyvinul tlak na úhradu služeb ve veřejném zájmu a malinko zlepšil vlakovou obslužnost na některých tratích. Tot' vše! Jak již z výše uvedeného vyplynulo, financování provozní ztráty špatně organizované osobní dopravy a přebujelého administrativního aparátu není tou pravou oblastí, do které by měly plynout naše daňové peníze!

V podstatě jediné, na co opravdu můžete být dnes hrdý a čím se můžete na veřejnosti chlubit, je to, že jste zatím (!) nejlepší generální ředitel ČD, s. o., (a ministr Petrám se svými občas protichůdnými názory nejlepším ministrem DS ČR)! Opravdu jen zatím! Vzpomínáte si, jak jsme plni nadějí a optimismu vítali nově jmenovaného Ing. Šípa a později i Ing. Mládku (Váš bychom vítali stejně jako jeho, pokud byste to tehdy vyhrál. Ostatně - jmenování do funkce generálního ředitele se Vám nakonec stejně nevyhnulo, i když až o téměř čtyři roky později)? A jak dlouho každému z nich trvalo, než nás všechny úplně zklamali?“

Doufám, že se na mě nebudete zlobit, že už končím, ačkoliv bychom mohli probrat ještě spoustu dalších otázek, na které já a

spousta dalších železničářů neznáme odpovědi a jejichž reálné skutečnosti jsou v rozporu s Vašimi prohlášeními. Např. „Jste si jist, že tarify v osobní i nákladní dopravě jsou spravedlivé a efektivně stanoveny?“

Protože v žádném případě nemohu vyloučit přehlédnutí některých závažných skutečností, které by opravňovaly k Vašemu jednání, resp. k jednání Vašeho managementu, v dané situaci, byl bych velmi rád, kdybych dostal na výše položené otázky jasné, konkrétní a nezaměnitelné odpovědi. Prosím Vás o JASNÉ, KONKRÉTNÍ a NEZAMĚNITELNÉ odpovědi. Pokud tedy nemáte jak na danou otázku odpovědět anebo byste chtěl zodpovědět otázku, která Vám v dopise nebyla položena, tak danou otázku radši nezodpovídejte vůbec. Na oplátku, budete-li si to přát, jsem ochoten Váš vysvětlující dopis na stránkách NŽ zveřejnit.

Vážený pane Ing. Zelený, jako dosud neúspěšný propagátor železniční a hromadné dopravy vůbec, jehož práci káží zejména vedení Českých drah, které nechce (neumí) zajistit kvalitní přepravní služby cestujícím i přepravcům na železnici, a občan této země Vás žádám, abyste změnil svoji nynější pasivní činnost a konečně začal pracovat na systémových změnách, které budou nejen cítit, ale i vidět! V opačném případě v zájmu železnice a české společnosti račte se svým managementem uvolnit svá místa těm, kteří mají nejen skutečný zájem Českým drahám pomoci, ale také schopnost daného cíle dosáhnout!

Rozhodnete-li se pracovat ve prospěch české železnice, mějte prosím na paměti, že jde o Českou dráhu a o českou společnost, nikoliv pouze o Vás (tam nahoře), a že důsledky Vašich rozhodnutí, ať těch dobrých či špatných, neponesete Vy, ale až naše generace a ti, co přijdou po nás! Proto nejen Vás za ty mladší žádám, abyste, když už bohužel musíte Vy, o naší budoucnosti rozhodoval maximálně obezřetně a zvažoval důsledky Vašich rozhodnutí!

S pozdravem

Martin Najman

## Z poštovního vozu

Stále se domnívám, že největším nepřítelem našich železnic je přístup společnosti k nim. Přes libivá prohlášení politiků je tvrdě preferován automobilismus před hromadnou dopravou. Kdyby se poctivě sečetly všechny škody, které automobily svým provozem způsobují, došli bychom k neuvěřitelným závěrům. V EU již experti vypočetli, že individuální automobilová doprava je pro společnost až padesátkrát dražší než železnice. Proto bychom skutečně, že máme jednu z nejhustších železničních sítí na světě neměli považovat za přítěž, ale za bohatství této země. Jenom je třeba trochu změnit myšlení lidí. Věřím, že k tomu přispěje i Váš časopis.

Jiří ŠVÁB

Dobrý den!

Po přečtení vašeho plátku „Nezávislý železničář“ se mě zmocnila hrůza. Zvláště v článku STOP!..., kde píšete „již nikdy ne dálnice (...) u rozestavených nikdy nedokončit... To přece nemůžete myslet vážně! I když, ani já, ani moji rodiče nevlastníme auto a nikdy jsme ho nevlastnili, nemohu s tím souhlasit. To skoro hranici s omezováním osobní svobody. Přestanete stavět silnice a zbytek necháte rozpadnout?!

S pozdravem

Lukáš HÜBNER