

# "SLUŠOVICKÁ MAFIE" V AKCI

V souvislosti s firmou TRIKAMO, o které jsme psali v předešlé části našeho seriálu, lze předpokládat, že existovala možnost tzv. "uklizení" dřívějších zprofanovaných nebo vedoucích pracovníků JZD agrokombinát Slušovice do "závětí". Byly však také naznačeny snahy zametat stopy rozdělením onoho subjektu na několik nových částí. Je možné konstatovat, že pokud tyto závěry vyplývají

u TRIKAMA pouze zastřeně a neurčitě, u jiných "slušovických" akciových společností se tím netajili a zcela zřetelně změnu názvu a rozdělení na "vhodný počet" těžko identifikovatelných "samostatných" celků nejen připravovali, ale též realizovali. Konkrétní příklad najdeme například u jedné z nejnámějších akciových společností, u EKOTRANS MORAVIA.

(Pokračování z minulého čísla)

Proč zrovna u ní, je nabílední. Patřila vůbec k nejstarším společnostem, které byly založeny za spoluúčasti slušovického družstva. Agrokombinát tam přenesl dost velké množství svého kapitálu ještě před listopadem 1989. (A hlavně, už v té době se navazovaly formou spojení tehdejších vládních míst, center výzkumu a předem vybraných podniků s EKOTRANS MORAVIA (a tedy Slušovicemi) užitečné vazby do budoucna. Což mělo mít, a také mělo, po 17. listopadu 1989 nedocenitelný význam...)

## Část XI.

O akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA jsme, jak již bylo řečeno, v několika předešlých částech našeho seriálu psali. Zatím však dost okrajově, spíše jen v souvislosti s ustavováním tzv. firem, jež vznikly na podstatě "slušovického majetku". Z tohoto důvodu proto bude nutné si některá fakta nejprve zopakovat znovu, teď však už ale daleko podrobněji a v širších souvislostech...

### JEDNA Z METOD, JAK OKLAMAT LIDI

Podle dostupné dokumentace byla uvedená akciová společnost založena 29. června 1989 (IČO 150665), a to na základě usnesení valné hromady: povolení udělilo federální ministerstvo spojů den před tím pod čj. 64/89-KM, zápis do rejstříku se provedl 2. srpna téhož roku. Podle výpisu z podnikového rejstříku (oddíl 5a vložka 7) zde byla činnost charakterizována jako:

- provoz osobní a nákladní dopravy;
- výstavba a provoz pěstev, předkladiš a s tím souvisejících manipulačních a skladových prostorů;
- výstavba a provoz malých vodních elektráren;
- těžba písků, štěrkopísků aj. mimo koryta vodohospodářsky významných vodních toků;

- obchodní činnost spojená s organizací a obstaráváním přepravy osob a věcí včetně zasilatelství;
- výstavba a provoz ekologických zařízení;
- zastupování dopravních a zasilatelských organizací;
- poradenství v oblasti dopravy, zasilatelství a logistiky.

(Základní kapitál činil půl miliardy korun, čili 5000 akcií na jméno po sto tisících korunách za jeden kus. Podle zprávy předkládané valné hromadě dne 16. dubna 1992 však základní kapitál obnášel jen upsaných 153.100.000 Kčs, z čehož bylo v té době nespaceno šest a půl miliónu korun. Navíc cena akcií se zde vyčíslovala pouze hodnotou tisíc korun za kus. Počet akcionářů se k 29. červnu 1989 uváděl 61, k 29. březnu 1990 celkem 72, ke 30. říjnu 1990 už 92, k 16. březnu 1991 pak 155 a konečně k 16. březnu 1992 o dvěvíc, čili 164.)

\*\*\*

Z podnikatelských objektů spojených se Slušovicemi byly v EKOTRANS MORAVIA například: DAK MOVA Bratislava (6.320.000 Kčs), DAK START Trenčín (2.070.000), DAK Slušovice (1.610.000), akciová společnost TVZ (100.000)... Z jiných známých podniků, existujících do roku 1992, se zde vyskytovaly dále MARTIMEX Martin (10.000.000), Vitkovice, státní podnik (10.000.000), Obuvnický průmysl SVIT, státní podnik (5.000.000), SPRÁVA RADIOKOMUNIKACE Praha (5.000.000), TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, státní podnik (5.000.000), ZTS Turčanské strojárny, státní podnik (3.450.000), PŘEROVSKÉ STROJÍRNY (2.000.000), TRNAVSKÉ AUTOMOBÍLOVÉ ZÁVODY, státní podnik (1.220.000), TATRA, kombinát Kopřivnice (1.200.000), ČSAD Ostrava (1.000.000), PODPOLIANSKÉ STROJÁRNE Detva, státní podnik (1.000.000)...

A jak to vypadalo s jednotlivými jmény? Podle zakládací listiny ze dne 29. června 1989 a citované už výpisu z podnikového rejstříku se mezi akcionáři a funkcionáři EKOTRANS MORAVIA nacházely i některé ze známých "slušovických osobností": Pavol Čmolík, ing. Josef Lizal, JUDr. Jaromír Kaláč, ing. Jaroslav Novák, JUDr. Ladislav Čoček... Funkci předsedy představen-

stva tehdy vykonával ing. Jindřich Železník (později PhDr. Ladislav Bahoutek ze Sigmý Olomouc, v roce 1992 byl pak ing. Železník místopředsedou), generálního ředitele dělal Josef Podzimek... (Od roku 1994 vykonává funkci prezidenta akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA bývalý federální ministr práce a sociálních věcí, čelný funkcionář sociálně demokratické strany PETER MILLER).

(Čtenář se jistě zeptá, cože je to tom tak zajímavého. Prostě holý výčet faktů, pár známých jmen... Tak o tom bylo psáno v kapitole EKOTRANS MORAVIA A FORTUNA. Jenomže, téměř po třech letech se zakládací listina "akciovky" neplnila. Ne už 61 akcionářů, ale rovných 164, a jak vidno ne leccjakých. Nadále zesilující vliv "slušovické mafie". Úbytek kapitálu, a jak uvidíme v následujícím textu, realizovaný aktivní v podnikatelských sférách, které nemají s původním záměrem zapsaným v podnikatelském rejstříku nic společného...)

\*\*\*

Jestliže jsme se v předešlých řádcích obecně dotkli činnosti, jež si EKOTRANS MORAVIA coby akciová společnost dala do vinku při svém založení, valné hromadě konané 16. dubna 1992 představenstvo akciové společnosti předložilo něco jiného. A to jak v části Základní údaje, tak i Podnikatelská činnost a hospodářské výsledky za rok 1991. Podle nich s výjimkou propagace a tzv. teoretické přípravy vodních cest v tuzemsku, rozvíjení kontaktů se zahraničními organizacemi v oblasti provozu vodní dopravy a vodních cest nemá EKOTRANS s původním cílem společného už téměř nic. Náklady na tuto činnost "byly také vzhledem k politické situaci v ČSFR v oblasti vodních cest a složité hospodářské situaci v akciové společnosti výrazně sníženy..." A na ekologické aktivity zbylo rovněž minimum, vlastně jen opět v rovině teoretické přípravy jakýchsi projektů někdy v budoucnosti...

### KDEŽE LOŇSKÉ SNĚHY JSOU...

Takže, čím se tedy akciová společnost EKOTRANS MORAVIA zabývá v posledních letech? Všim možným. Například stavební montážní činnosti, jež nemá s vodními trasami

absolutně nic společného. Důkazem toho budíž závod v Bánovcích nad Bebravou a stavebně investiční závod v Břeclavi.

(Zofimávý je zejména ten první podnik v Bánovcích nad Bebravou. Nejen proto, že tvoří významný zdroj příjmů společnosti. S jeho pomocí totiž EKOTRANS MORAVIA "rozcíl" v dané lokalitě další zajímavou činnost: Otevřel v Bánovcích prodejnu textilního zboží, zahájil dovoz a prodej výrobků z potravinářské sjeji, začal provozovat v místě autoservis a půjčovnu automobilů...)

Pojďme však dále: Ve Zlíně začaly fungovat rovněž velmi výnosná půjčovna automobilů a provoz kamionové dopravy, na Oravské přehradě společnost těžící surovou rašelinu (v krátké době a za poměrně nízkých nákladů cca 50 tisíc tun za 10 miliónů korun)... bylo založeno konsorcium BORA na výstavbu závodu na zpracování takto vytěžené rašelinu (ETM akciová společnost Agrostav, Státní lesy, povodí Váhu); závod byl v roce 1992 těsně před dokončením a počítal s vývozem upravené rašelinu do Německa a Itálie.

\*\*\*

Jinak EKOTRANS MORAVIA vyráběl a prodával ve svých minipekárnách v Liberci a Ostravě pečivo pod názvem ETAMS (což měl být budoucí název společnosti, viz později), vyráběl v Ostravě univerzální prefabrikáty pro občanskou vybavenost BESTY, pod stejným označením (tj. ETAMS) zajišťoval formou vyššího dodavatele středně velké bytové a inženýrské stavby... Připravoval však také společně s akciovou společností Chemapol provoz TRANSMOTELU v Sokolově, a to pod hlavičkou "dceřinné" společnosti s ručením omezeným HARMONIA, chtěla s pomocí zahraničního sponzora získat zámecké v Tachova... Pochopitelně, nelze zapomenout ani na nejnámější a do jisté míry i nejdiskutovanější aktivitu EKOTRANS MORAVIA, a to na výrobu a prodej balené pitné vody TRSTIE a STRÁŽOV NATURAL, jejíž distribuce byla jeden čas v Praze dokonce zakázána. V roce 1992 se rozbíhal prodej na Slovensku, další dceřinná společnost EKOTRANSU s názvem ETM (LEP International, s 29 procenty kapitálu EKOTRANS MORAVIA) připravovala od roku 1993 k zahájení výro-

bu a prodej balené vody z vlastního vrtu u Brněnských Ivanovic...

(Tohle všechno je jen malý průřez činností zmíněné akciové společnosti: A to jsme se zaměřili zatím pouze na zmlinky aktivit, jež mají sídlo mimo Prahu. O těch dalších budeme psát později... Teď spíše chceme ukázat na původních materiálech, kam všude sahaly prsty EKOTRANSU MORAVIA. A dotknout se také záměrů společnosti a tím i subjektů majících bezprostřední vztah k bývalému JZD agrokombinát Slušovice... Rozhodujících podniků z dosti velkým průmyslovým potenciálem bylo totiž mezi akcionáři akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA víc než dost. A zpětných vazeb rovněž...)

\*\*\*

Vzeme-li v úvahu všechny uvedené skutečnosti a nastíněné možnosti, které nemusely být pravdivé, či naopak mohly být daleko konkrétnější, než bylo naznačeno, je nasnadě, že vedení akciové společnosti mělo zájem urychleně přistoupit k reorganizaci. Ke změně názvu a "jakoby" rozdělení na několik dceřinných subjektů. Tím by se totiž, stejně jako třeba zrovna v případě TRIKAMA, zamlžili status quo, "zametly" stopy. A hlavně se odstranila viditelná spojitost se Slušovicemi, jež začínala silně vadit.

## TAKTIKA ANONYMITY JE VÝHODNĚJŠÍ

Mnohem spolehlivější pro EKOTRANS MORAVIA se zdálo opustit aktivitu zaregistrované u obchodního soudu a zaměřit se spíše na věci výnosnější. Navíc po zkušenostech například "sesterské akciovky" MORAGRO bylo účelné hlavní činnost soustředit na Prahu. Ostatně, to už kdysi dávno pochopil také docent ing. František Čuba, CSC., a jeho agrokombinát Slušovice. Tam se totiž rychle daly vydělat peníze...

Je logické, že akciová společnost EKOTRANS MORAVIA se v pražském prostředí zaměřila zejména na turistiku, tj. na cestovní ruch, ubytovací kapacity, zahraniční obchodní činnost a snažila se využít s pronajmutými prostředky možnosti, které nabízejí Vltava a spojení hlavního města po Labi s Hamburkem. Zatím, jak konstatuje "Zpráva o podnikatelské činnosti a hospodářských výsledcích" ze dne 16. dubna 1992, určená valné hromadě akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA, jen pokusně. Ovšem s reálnou perspektivou, že za rok dva to bude výnosné.

(Tady stojí za povšimnutí jedna maličkost. Využití stávajících vodních cest po Vltavě a Labi. Jenomže ne proto, aby cosí nového vybudovali, cosí nového prozrazovali, jak se zavázali při ustavení akciové společnosti. Chtěli vydělat, a to rychle. Proniknout do sféry výhodného obchodního transportu a obchodně zahraničních aktivit. A možná nejen proniknout: třeba i získat výrazný podíl... Ostatně, jak uvidí-

me později, patřičné kroky se postupně připravovaly. Včetně ustavení tzv. "dceřinných společností", aby souvislost s někdejšími Slušovicemi a její odnoží EKOTRANS MORAVIA byla co nejméně viditelná a vystopovatelná...)

\*\*\*

Zastavme se nejprve u citované už nákladní lodní dopravy. Tu v Praze reprezentovala akciová společnost ETAMS, o níž byla zmínka v předchozích řádkách, a jež zřejmě měla sloužit coby krycí název pro EKOTRANS. Podle jednoho z materiálů předkládaného 16. dubna 1992 valné hromadě "se provoz stabilizuje. Etams má v leasingu motorovou nákladní loď MNL 116 a tři účné čluny TC 500. Pro rozšíření možnosti nabídky je třeba flotilu doplnit o jeden tláčný remorkér, nebo dvě nákladní lodě. Provoz tvoří hlavní poslání akciové společnosti, tj. rozšíření vodní dopravy při dosahování pozitivních hospodářských výsledků..."

EKOTRANS MORAVIA však Praha realizovala také kontejnerový terminál Praha - Holešovice, který "je trvalou základnou hospodářské činnosti akciové společnosti". Rovněž tak měla společnost v pronájmu osobní motorovou loď, která se využívala jako restaurační loď s cca 300 místy u stolu a tvořila předpoklad dobré hospodářské prosperity... A konečně, od dubna 1992 byl uveden v Praze do provozu transhotel Vodník s 60 lůžky a 52 místy restauraci.

(Lze říci, že tzv. "dceřinná" společnost ETAMS vykonává pro slušovické nejstarší známé "dítě" - tj. EKOTRANS MORAVIA, neocenitelné služby. Prostě, zavádí se do povědomí. Dokonce tak, že už od svého vzniku "navázala" dobré styky s "představiteli všech tří vlád v Československu, příslušnými ministerstvy, Českou národní radou, Federálním shromážděním, městy, regiony..." A stejně tak se stala "trvalým partnerem s celou řadou zahraničních podniků, organizací a ministerstev..." Sice zatím údajně přes rozvoj vodní dopravy, kterou se téměř nezabývá, a když, tak jen ryze komerčně, ale kontakty do budoucna rozhodně k zahoezení nejsou. Zvláště, jestliže se v budoucnu bude EKOTRANS MORAVIA transformovat na akciovou společnost ETAMS.)

\*\*\*

Za velmi zajímavou je možné považovat také činnost tzv. Obchodního úseku akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA. Už proto, že ji v Praze nerozvíjí společnost jako taková, ale prostřednictvím "dceřinných" akciových společností či společností s ručením omezeným. Vedle zmíněné už ETAMS se jednalo hlavně o LEP International/ETM, společnost s r.o., EURO METRANS - Mělník, a.s., a HALLO WORLD - Praha, společnost s r.o. Sice, jak říká už několikrát citovaná zpráva, určená pro valnou hromadu EKOTRANS MORAVIA, v roce 1992 zatím ani jeden z uvedených subjektů nepřinesl hospodářský výsledek, ale... budoucnost byla

důležitější. Stejně tak jako u Cestovní kanceláře ETM EXPRES a příslušného BISTRA, které se nachází na mimořádně výhodném místě, asi 200 metrů od Staroměstského náměstí v Praze. "A až se zaplatí značné náklady na rekonstrukci, může to být zlatý důl..."

(Zbývá ještě poslední bod, a to Úrvar zahraničních styků. Jeho činnost jak říká několikrát už citovaná Zpráva, "lze hodnotit velmi kladně, neboť se podařilo navázat celou řadu mezinárodních kontaktů, zejména prostřednictvím akciové společnosti ETM..." Jak vyplývá z materiálů, které máme k dispozici, veškerá jednání se zaměřují na úzké vztahy k sousednímu Rakousku. Údajně v souvislosti s uvážovanou realizací vodní cesty Dunaj - Morava - Odra... Ostatně, právě teď, počátkem března 1993, se premiér Václav Klaus nechal slyšet, že vláda intenzivně na realizaci tohoto projektu pracuje...)

## NOVÁ TAKTIKA PRONIKÁNÍ DO EKONOMIKY STÁTU

Vzeme-li v úvahu všechny okolnosti, například zde popsané různé podnikatelské aktivity, rozvětvení činnosti akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA na dalších několik "dceřinných společností", hlavně však tzv. "slušovický syndrom", je pochopitelná snaha změnit taktiku. Přesněji řečeno, přejít na nový název a dostat se tak do hluboké "anonymity".

V materiálu Základní údaje o EKOTRANS MORAVIA (stav upsaného a splaceného kapitálu, seznam akcionářů k 10. březnu 1992) se píše, že "akciová společnost... byla založena bez státní podpory z řad podnikatelů a organizací, které měly bezprostřední zájem na postupném budování vodních cest a rozvoji vodní dopravy..." Zdá se, že ona formulace není přesná. Tyto podmínky a organizace byly totiž v té době státní, tudíž i peníze, vložené do EKOTRANS MORAVIA patřily tenkrát, a ještě v roce 1992, státu. Nikoliv soukromým osobám. Navíc cíl, který společnost při svém založení měla, nebyl, jak již mnohokrát bylo konstatováno, prioritní, spíše jen deklarativní. A lze předpokládat, že vývoj se bude u EKOTRANSU ubírat právě směrem ryze obchodním a podnikatelským, který nebude s "vodními cestami", jejich budováním atd. mít téměř nic společného.

(Možná také proto měl být změněn i název. Tím se, jak ostatně argumentovalo samo vedení akciové společnosti, předpokládalo minimalizování vztahů na zakládající JZD agrokombinát Slušovice či na další subjekty, které z onoho družstva vznikly, tedy, jak oni říkali, na tzv. "slušovické styky". A kapitál Slušovic, resp. "jejich pohrobků" včetně jimi dosazených lidí, se tak snaže schovávali. Zejména při rozdělení na zmíněné již "dceřinné společnosti".

\*\*\*

K počátku dubna 1992 byl stav u EKOTRANS MORAVIA následující: Vedle centrály existovaly Úsek rozvoje a vodní dopravy Praha, Úsek zahraničních styků a cestovní kancelář - Praha, Úsek služeb Moravia Zlín, Úsek stavební a služeb Slovákia Bánovce nad Bobravou a Úsek stavebních montáží Ekolog Břeclav. Mimo to do dubna 1992 už byly vytvořeny následující "dceřinné" společnosti či společnosti s ručením omezeným: LEP/ETM, společnost s ručením omezeným v Praze, kde měl EKOTRANS 29 procent kapitálu (vznikla v srpnu 1990), konsorsium ETAMS - INTERIN s vloženým kapitálem EKOTRANSU 33 procent (březen 1990), HALLO WORLD, společnost s ručením omezeným Praha s kapitálem EKOTRANSU ve výši 49 procent (říjen 1990), G.U.T., akciová společnost Martin s kapitálovým vkladem EKOTRANSU 33 procent (prosinec 1990), EUROKAT, akciová společnost Mělník s vloženým kapitálem EKOTRANSU MORAVIA 20 procent (květen 1990) a BORA, konsorcium Bobrov, s podílem EKOTRANSU 50 procent (květen 1991). V dubnu 1992 pak ještě byla ustavena společnost s ručením omezeným HARMONIA Sokolov s kapitálem EKOTRANSU ve výši 33 procent. U ostatních společností se předpokládalo, že vzniknou do konce roku 1992.

Přesněji se jednalo o firmy EKOLOG, společnost s ručením omezeným Břeclav v květnu 1992 (podíl neuveden), SLOVAKIA, společnost s ručením omezeným Bánovce nad Bobravou (červen 1992), MORAVIA, společnost s ručením omezeným Zlín (červenec 1992) a D-M-O, společnost s ručením omezeným Praha, Videň (září 1992); u posledních tří kapitál vložený EKOTRANS MORAVIA rovněž nebyl uveden...

A tohle všechno by měla pod "svá křídla" schovat akciová společnost ETAMS Zlín, do níž se od 16. dubna 1992 "transformovala" EKOTRANS MORAVIA. S platností "definitivní" od 31. prosince 1992...

(Pokud se to podařilo, a zdá se, že ano, protože nikdy z oficiálních činitelů se neozval, byla by to zřejmě ta nejgeniálnější transakce v poslední době. A také jeden z "nejgeniálnějších podvodů resp. krádeží v tomto státě po 17. listopadu 1989. Protože další společnost úzce spjatá s někdejší - a vlastně i dnešní - "slušovickou mafii" se tak zakuklila do nové podoby. S počeháním současných vládních míst a hlavně s "důležitými kontakty na vnitropolitické a zahraniční veličiny". Pochopitelně také s nezbytným kapitálem, který patřil státu... Jenomže, v nové podobě, komu patří teď, po "transformaci"?)

(Pokračování příště)  
Jiří F. PILOUS