

Don Řebíček

Kolem ministra dopravy Řebíčka se roztočil kolotoč podezření. Sedí na stovkách miliard korun a zatím nikdo neví, jak to skončí.

JAROSLAV SPURNÝ, TOMÁŠ SACHR

Ne před mým oknem

V Jesenici u Prahy se rozhodli zvýšit nedostačující kapacitu školky. Proti se postavilo několik tamních obyvatel.

KATEŘINA ČOPIJKOVÁ

Pobřežní hlídka to nevzdává

V letošní sezoně nedostala vodní záchranářská služba od ministerstva zdravotnictví ani korunu a hledá cestu, jak přežít.

MICHAL KOMÁREK

Klausovi se bouří ODS

Prezident a vláda se radikálně rozešli v hodnocení gruzinského konfliktu.

SILVIE LAUDER

KAUZA

Don Řebíček

S tou kupou podezřelých jmen, točících se kolem českého ministra dopravy, si zatím neví rady ani detektivové, ani rozvědka. Premiér nás uklidňuje, že mlha kolem muže, který kontroluje stovky miliard korun, je jen snůškou drbů. Ta parta bývalých agentů, lobbistů a byznysmenů ho ale možná jednoho dne nepříjemně překvapí. A nás bohužel s ním.

Rozcvičme se malou hádankou. Co spojuje následující akce? Protikorupční policie zakládá spis s názvem Blaník a objekty pátrání jsou kromě jiných známý pražský lobbista Roman Janoušek a pražský primátor Pavel Bém. Bývalý sovětský generál Valentin Varennikov odhaluje v Čeljabinsku bustu Josipa Stalina. Bývalý československý rozvědčík Igor Střelec zakládá firmu s ukrajinským bossem, kontrolujícím obchod se ženami v severních Čechách, Sergejem Onyskivem. Dlouholetá pravá ruka mocného byznysmena Andreje Babiše v Lovochemii Luděk Peleška se stává šéfem významné firmy Vi-amont. Nebudeme zahlcovat dalšími jmény. Důležitější je, že tuhle pestrou společností (a zároveň slušný seznam agentů StB a KGB) spojuje jedno, které tu ještě nepadlo: Aleš Řebíček.

Jde o spiknutí? Náhodu? Obojí dohromady? Hlavu si tím lámou BIS, policie i tuzemská rozvědka. K žádnému výsledku zatím nedošly. Nicméně český ministr dopravy dnes sedí na stovkách miliard korun a všechny zajímá, kde tyhle peníze skončí. Na cestě k odpovědi leží pátrání po tom, jak se z neznámého severočeského podnikatele stala během pár měsíců klíčová osoba ODS.

Sen stavbyvedoucího

Ještě během volebního období současného vládního kabinetu proteče rezortem dopravy přibližně čtyři sta miliard korun z privatizací a evropských peněz na rozvoj dopravy, hlavně silnic a dálnic. Pravda, tyto peníze nekončí v trezoru ministerstva, ale v různých fondech. Ovšem pořád na ně mají vliv ti samí lidé a pořád mohou být zdrojem pohádkových příjmů pro jejich kumpány, kteří mohou nabízet státu různé předražené služby. Zkušenost v Česku nám říká, že vládní zakázky jsou většinou neprůhledné a mají solidní korupční potenciál. A Aleš Řebíček má v tomto směru obrovskou šanci. Proč ale na té židli sedí zrovna on, když jeho životní příběh v žádném případě nevzbuzuje naději, že by mohl být zárukou čistoty obchodů?

Premiér Mirek Topolánek svého ministra dopravy na nedávné inspekci jeho úřadu pochválil.

„Dělá to dobře,“ sdělil připraveným kamerám. Nikdo nečekal jinou odpověď, Topolánek pochválil předtím řadu svých ministrů. Tohle je ale přece jen jiná káva.

Aby bylo jasné proč, podívejme se pořádně, co má dnes ministr dopravy pod palcem. Ještě Topolánkuv kabinet by měl rozhodnout o privatizaci pražského letiště. Zájemců jsou desítky a očekávaný výnos asi sto miliard korun. Za tak vysokou cenu se státní majetek ještě neprodával a zájem politiků být při tom je nepřehlédnutelný. O zisk by se mělo podělit ministerstvo financí Miroslava Kalouska, Řebíčkův rezort a pražský magistrát. Privatizace ještě pořádně nezačala a o zisk z prodeje letiště se začínají hádat politici uvnitř ODS. Primátor Pavel Bém, respektive pražský magistrát, chce

Z milionů jsou miliardy. Především pro bývalou ministrovu firmu.

víc, než nabízí vláda, a chce to hned, Topolánek odmítá svému politickému sokovi vyhovět a Řebíček je zatím zadobře s oběma.

Ministerstvo dopravy má ovšem další trumfy: připravuje také privatizaci nákladní dopravy Českých drah (viz rámeček *Výnosné koleje*) s předpokládaným ziskem asi patnácti miliard, privatizace českých aerolinií s očekávaným příjmem pěti miliard je jen takovým doplňkem na rozjezd. Nemluvě o desítkách miliard, které projdou ministerstvem na stavbu silnic a dálnic (viz rámeček *Zlaté dopravní žíly*).

S takovým návalem hotovosti ještě žádný ministr v historii Česka nepracoval. Proto všechny překvapilo, když do čela ministerstva dopravy jmenoval premiér po volbách naprosto neznámého muže, jehož bodré projevy navíc naznačovaly, že složitému rezortu absolutně neporozumí.



Viamont je zkratka „šikovná“ firma. (Ministr Řebíček) FOTO MILAN JAROS

ZLATÉ SILNIČNÍ ŽÍLY

O tomhle balíku peněz se žádnému ministrovi nesní. V letech 2007–2013 nateče na české silnice a železnice suma přesahující 800 miliard. A právě Řebíčkův rezort má kontrolu veškerých důležitých zakázek na starosti. Většina peněz (více než 560 miliard) připadá na stavbu nových úseků dálnic. Zbylou čtvrtmiliardu mají spolknout další investice do infrastruktury – většinou přestavba páteřní sítě železnic na moderní koridory, kdy se vlaky mohou prohánět až stošedesátikilometrovou rychlostí.

Už několik let upozorňují kontrolóři z Nejvyššího kontrolního úřadu, média i stavební experti na to, že tahle bezprecedentní investice má vadu na kráse. České dálnice se staví výrazně draž než ve většině evropských zemí a přednost před jednoduššími variantami autostrád dostávají méně ekologické a nákladnější projekty. Vysvětlení se v minulosti nabídl hned několik – od luxusních zájezdů projektantů z Ředitelství silnic a dálnic ČR za peníze stavebních firem, které dostávaly zakázky, až po skutečnost, že klíčové zakázky si mezi sebou rovným dílem rozdělují pouhé čtyři velké společnosti. Na konci loňského roku sliboval ministr Řebíček spolu s premiérem mnohem průhlednější pravidla pro veřejné zakázky. Nic podstatného se ale dodnes nezměnilo.

Někdejší projektant, pak stavbyvedoucí Českých drah založil s několika přáteli v druhé půli devadesátých let stavební a dopravní firmu Viamont. Zpočátku paběrkovali, pokoušeli se, někdy úspěšně, privatizovat některé menší železniční tratě. Po roce 2000 ale začala dostávat firma státní zakázky v milionových hodnotách a na trhu si získala slušné jméno.

Aleš Řebíček tvrdí, že v roce 2006, kdy vstoupil do vysoké politiky, svůj podíl prodal. Ověřit to však nelze, jména akcionářů nejsou veřejná a vedení firmy podílníky nechce prozradit. Fakt je, že s nástupem Aleše Řebíčka do funkce se firma stala jedním z hlavních hráčů v zakázkách ministerstva dopravy. Jak spočítala MF Dnes, za dva roky, kdy je Řebíček ministrem, získala především od jeho úřadu zakázky v hodnotě skoro čtyř miliard, několikanásobně více než za celou předchozí historii. „Jsou šikovní, já s tím nemám nic společného,“ vylučuje jakoukoli protekci Řebíček. „Na každou zakázku je vypisováno regulérní výběrové řízení, rozhoduje nejnižší cena,“ dodává tiskový mluvčí ministerstva.

Na mikrofon to nikdo nepotvrdí, ale zasvěcení úředníci popisují, že významní hráči ve stavebních dopravních zakázkách si už roky předem rozdělují zakázky, a pak podle domluvy nabízejí ceny, aby si nekonkurovali. Jak se vlastně Viamont vyšvihl do tak vysoké hry? Šéfem firmy je dnes Luděk Peleška, který spolu s mocným podnikatelem Andrejem Babišem stál roky za rozvojem klíčového Babišova podniku Lovochemie. Koupil akcie od Řebíčka Peleška? Nebo do toho šel sám Andrej Babiš? Nevíme, seznam akcionářů společnosti je tajný. Podezřelé

zakázky Viamontu každopádně staví českou vládu před důležitou otázku. Proč je Řebíček tak nepostradatelný, že premiér riskuje potíže s neprůhlednými zakázkami pro bývalou ministrovu firmu?

Bratrstvo agenta Freimanna

Zkusme na to jít odjinud. Mnohé může naznačit jiná tajemná část Řebíčkovy života, která začala před čtyřmi lety a kryje se s jeho raketovým postupem v mateřské ODS. V roce 2004 byl Aleš Řebíček jmenován rytířem Řádu svatého Konstantina a Heleny. To není novinka, jako první tento objev zveřejnila po Řebíčkově nástupu do funkce Česká televize. Ale méně se už ví o řadě zajímavých členů řádu, důvodech, proč jsou přijímáni, a zájmech, které je spojují. Podle představitelů pravoslavné církve nejde o oficiální řád, je to soukromý podnik teplického pravoslavného kněze Evžena Freimanna, který se rozjel na přelomu tisíciletí.

„My jsme jen takové bratrstvo, s politikou nemáme nic společného,“ odpovídá Evžen Freimann na otázku, co je řád zač a jaký má vliv. V každém případě platí, že před vstupem se jméno Aleše Řebíčka vyskytlo v médiích jen v krátkých zprávách, týkajících se firmy Viamont. Už rok po jeho vstupu do řádu se o něm v regionálních médiích píše jako o šedé eminenci severočeské ODS. „V Ústí ji neřídí ani hejtman Jiří Šulc, ani třeba Petr Gandalovič, ale tajemný podnikatel a tenista Aleš Řebíček,“ píše v té době ústecký tisk.

Ve Freimannově řádu se zároveň sešlo tolik podivných a vlivných lidí, že se „bratrstvem“ musí zabývat tuzemské bezpečnostní složky. Jejich zájem →

→ se datuje právě od roku 2004. Útvar pro odhalování organizovaného zločinu udělal tehdy dlouho připravovanou razii v nevěstincích v Dubí. Policie zatkla třináct lidí, dlouho sledovaný gang, v jehož čele měl podle pozdějšího obvinění stát Ukrajinec Sergej Onyskiv – jeho zatčení přišlo o 24 hodiny dříve než slavnostní den, kdy měl přijmout svěcení řádu, který Onyskiv podle policie významně sponzoroval. Podle tehdejšího zjištění policie obchodníci se ženami pravděpodobně pomocí řádu prali peníze získané prostitucí. Onyskiv a jeho kumpáni byli později propuštěni zásluhou hrubé chyby teplického soudce Jindřicha Pojkara – ten vzápětí opustil justici a stal se členem řádu. Soud s překupníky dodnes neproběhl, po propuštění zmizeli za hranicemi.

BIS se opravdu vážně začala řádem zabývat, když zde byl letos v únoru pasován na rytíře někdejší sovětský generál Valentin Varennikov. Jeden z pučistů proti Gorbačovovi, veterán z Afghánistánu, zastánce Stalina, odpůrce NATO a současný poslanec Státní dumy. „Tohle nešlo přehlédnout a tvářit se, že se nic neděje,“ říká expert z tajné služby a připomíná, že Varennikov a Onyskiv rozhodně nebyli jedinými rizikovými členy mezi „bratry“ Aleše Řebíčka. Šéf Evžen Freimann je ve svazcích veden jako agent StB. Ze spisu je jasné, že se Freimann s estébáky scházel, a také je zřejmé proč: doufal, že jeho hraná vstřícnost (při které podle spisu neprozradil nic důležitého z okolí církvi) mu pomůže v přijetí na bohosloveckou fakultu.

Další důležitou postavou řádu je bývalý komunistický rozvědčík s ruskou výchovou a vzděláním Igor Střelec, pokladník tuzemské pravoslavné církve a kmotr přijetí Aleše Řebíčka (stejně jako kmotr pokřtěných Řebíčkových dětí). Střelec byl v devadesátých letech významnou postavou společnosti Interconex, neprůhledné firmy, ovládající desítky společností a desítky miliard korun, spojené skrze své manažery s vytunelovanými bankami. Střelec je také od loňska oficiálním obchodním společníkem souzeného kuplíře Onyskiva ve firmě podnikající ve stavebnictví.

Kdo řád financuje? Co mají společného Varennikov a Řebíček? Jak často se členové řádu scházejí? Evžen Freimann se o těchto „nemeslech“ bavit odmítá. Notabene i o dalších otázkách. Hraje řád nějakou úlohu v Řebíčkově kariéře? Mohou jeho členové zpovzdálí ovlivňovat rozdělování státních zakázek? Odpovědět se pokoušejí tajné služby, které pro vládu prověřují zájemce o privatizaci letiště. Zatím je však jasné jen to, že několik zájemců o privatizaci je z rizikového Ruska, zájem projevilo také několik zcela nečitelných společností.

Mezi Bémem a Topolánkem

Význam rytířských bratrů Aleše Řebíčka vzroste ve chvíli, kdy je alespoň na papíře postavíme vedle jeho jiných přátel. Roman Janoušek má mezi českými politiky, lobbisty a podnikateli bezkonkurenčně nejlepší golfový handicap, znalcům srozumitelný pod číslicí sedm. Aleš Řebíček má sice handicap přes čtyřicet, a to je rozdíl mnoha tříd, ale mimo hřiště je to nerozděluje. Spíše naopak, ale o tom až za chvíli. Kromě handicapu je to čtyřicetiletým Janouškovi známo, že spolu se svými obchodními partnery, mezi kterými hraje prim o generaci starší důvěrník StB Karel Stejskal (64), provozuje v pronajatém paláci Blaník na lukra-



Estébáci a kuplíři? Vždyť jsme jen takové bratrstvo. (Evžen Freimann)

VÝNOSNÉ KOLEJE

Tenhle zlatý důl zůstával dlouho zcela stranou pozornosti. Přitom změny na železnici jsou pro stavaře zdrojem mimořádně zajímavých obchodů. O modernizaci čtyř hlavních železničních tahů v Česku rozhodla vláda už v devadesátých letech. První dvě trati – z Děčína do Břeclavi a z Polska napříč Moravou jsou téměř hotové. Třetí a čtvrtý koridor, napojující české dopravní uzly na německé a rakouské hranice, se mají dokončit v příštích osmi letech. Zatímco na začátku vycházela cena jednoho kilometru koridorů na 90 milionů, dnes je to kolem tří set.

Pokud se u dálnic mluví o dohodě mezi stavaři, v případě železnice je situace ještě horší. Drtivou většinu zakázek totiž získává šestice firem, spojených v jediné společnosti KPM Consult. Firma, kterou si už v devadesátých letech založili stavaři kvůli „koordinaci náročných prací na koridorech“, dnes slouží prakticky jako kulatý stůl, kde se účast ve všech veřejných tendrech dopředu plánuje.

tivním místě Václavského náměstí protidrogové přednášky.

To jsou fakta a pak už máme k dispozici jen spekulace, posbírané od policie a zasvěcených státních úředníků. Ti o Janouškovi tvrdí, že je šedou eminencí pražského magistrátu – především svého přítele primátora Pavla Béma. Po nástupu ministra Řebíčka do funkce se stal významným lobbistou i na ministerstvu dopravy. Bezpečnostní experti jsou přesvědčeni, že hlavní roli v Janouškových firmách hraje Stejskal, Janoušek je prý pouze ten, kterého je vidět – na golfových hřištích a rautech ve společnosti politiků, jako je Pavel Bém – a Aleš Řebíček.

A hned několik významných zaměstnanců ministerstva dopravy Respektu anonymně potvrdilo, že lobbista Janoušek sehrává v připravované privatizaci letiště zásadní roli. Jde o to, že tato akce rozpou-

tala tvrdý soubor uvnitř ODS. Pavel Bém požaduje po premiérovi Topolánkovi, aby vláda převedla třicet čtyři procent akcií letiště na pražský magistrát ještě před privatizací. Topolánek to ale odmítá a nabízí Bémovi až hotové peníze z dokončené privatizace. Zdroje Respektu jsou přesvědčeny, že jde především o peníze, které někdo vyplatí za získání letiště jako provizi. Nebo – lapidárně řečeno – jako úplatek. Když Praha nebude mít akciový podíl, nebude mít žádnou moc o privatizaci rozhodnout. A samozřejmě naopak. Uprostřed mezi soky stojí ministr dopravy, obecně v médiích považovaný za Topolánkova spojence. Řebíčkovy kontakty na lobbistu Janouška zároveň svědčí o jeho zájmu vyjít dobře i s Bémem.

K tomu všemu ještě připojme informaci, u níž nevíme, co přesně znamená. Výše zmíněný spis Blaník, ve kterém se objevuje jméno Pavla Béma, byl podle našich informací založen s vědomím, snad dokonce na popud ministra vnitra Ivana Langra. Údajně je to další projev mocenského boje v ODS.

Stranické pŕtky by nás nemusely zajímat, kdyby nešlo o privatizaci tak strategických objektů, jako je letiště, aerolinky a nákladní železniční doprava. A kdyby do těchto privatizačních projektů nevstupovaly ruské zájmy. „Vypadá to celé trochu šíleně a paranoicky. Nemyslím si, že by ruské firmy nějak významně vstoupily do privatizace strategických dopravních podniků, ale jistý si nejsem ničím,“ říká rozpačitě člen tajné služby, který tím zabývá. „A taky se na můj vkus pohybuje kolem Řebíčka a jeho přátel moc agentů a kmenových příslušníků StB,“ dodává.

V čase chaosu

A jsme zpátky u otázek vznesených na začátku. Je shluk výše poskládaných informací náhoda? Paranoická vize? Nebo má opodstatnění? Bezpečnostní služby na to odpovědět neumějí a nikdo z vlády po nich ani odpověď nežadá. A když si v minulosti politici ohledně privatizací odpověď tajných služeb vyžádali, stejně se jejich zjištěními neřídili, stačí připomenout Unipetrol nebo prodej ruského dluhu.

Proto se raději obraťme přímo na politiky. A ještě předtím dodejme, že Aleš Řebíček si za dva roky roz-

hodně nezískal úctu svých podřízených. Ti ho pod podmínkou anonymity popisují jako zcela nevypočitatelnou osobu. Jen za loňský rok proběhlo v úřadu přes čtyřicet reorganizací. Výsledkem je údajně chaos, v němž úředníci občas ani nevědí, kam mají poslat zpracovávaný spis. Ministr se prý v úřadě moc nevyskytuje, jeho běžnou agendu řídí náměstek Jiří Hodač. Řada kolegů Řebíčka konkrétně kritizuje třeba za přístup k privatizaci aerolinií. Pod jeho dohledem byla většina majetku firmy (hangáry, nákladní doprava, catering) rozprodána manažerům ČSA, lidem s nimi spojeným nebo zcela nepřehlédnutelným společenstvem (zajímavá situace je k vidění při privatizaci železnice – viz rámeček Josef Veliký).

Na nevyhodnost těchto akcí a na fakt, že podobné „oholení majetku“ není ve světě běžné, si koneckonců stěžují i ekonomové zvenčí. Potíž je v tom, že s ministrem se o těchto problémech nedá diskutovat.

Je úterý odpoledne, prostory parlamentní sněmovny rozpaluje vedro. Na křesle v chodbě přiléhající k hlavnímu sálu sedí muž s pěstěným strništěm a pročítá nějaké listiny. Na žádost o krátký rozhovor odpovídá, že je zaneprázdněn. Další minuty sedí na křesle, občas prohodí několik slov s procházejícími kolegy, podepíše pár předložených listin. „Nemám čas, nevidíte?“ odráží Aleš Řebíček opakovaně novinářské pokusy o rozhovor. „Pošlete mi dotazy esemeskou.“

Klidně, i když je jasné, že diskuse pomocí SMS bude asi trochu strohá. A opravdu: do řádu vstoupil, protože mu to bylo nabídnuto jako odměna za sponzoring pravoslavné církve, od té doby se o dění v řádu nezajímá, privatizace letiště probíhá, Varennikova nezná, Janouška ano, ale určitě se s ním o ničem neradí. Viamont je úspěšná firma a on za to nemůže. S tímhle vším se dá úspěšně polemizovat – ale nikoli pomocí SMS. Ministr však odmítá i další žádost o rozhovor.

Nevíme, proč se pan Řebíček stal ministrem, na základě jakých kritérií si jej premiér vybral. A ani jsme se o to nezajímali. Takhle odpovídají na stejnou otázku čtyři vlivní politici ODS: Petr Tluchoř, Petr Gandalovič, Petr Nečas a Tomáš Kládívkó. Neumějí posoudit, jak si vede jako ministr, nevědí o žádném řádu, privatizaci letiště nebo aerolinií sledují pouze v médiích a nemohou dění komentovat. „Proč bych

JOSEF VELIKÝ

Pokud chceme ilustrovat poměry, které nastolil na svém úřadě Aleš Řebíček, nemůžeme se vyhnout privatizaci železnice. Úvahy o ní dostaly pod Řebíčkem po dlouhých letech jasnější kontury. Odstartovat ji má klíčový obchod – prodej nejziskovější části Českých drah ČD Cargo.

Rozhodnutí z konce loňského roku, kdy se nákladní doprava oddělila od zbytku Českých drah, následoval zajímavý zlom. Podle plánů ministra Řebíčka se má ještě před privatizací spojit ČD Cargo se svým slovenským protějškem a vytvořit mezinárodní podnik celoevropského významu. Česká nákladní železnice zaměstnává přes třináct tisíc lidí a její hodnota se odhaduje na patnáct miliard. Hodnota té slovenské je jen o něco menší a v případě spojení obou firem by se cena šponovala výš, než tvoří pouhý součet.

O zájemcích se zatím jen spekuluje, jedno jméno se ale ve hře objevuje už od samého počátku. Měla by jím být česká speditorská jednička – společnost Čechofracht. A tady začínají potíže. Do čela ČD Cargo ministr jmenoval bývalého ředitele celých Českých drah Josefa Bazalu, jehož jméno s Čechofrachtem úzce souvisí. Za své výsadní postavení na poli železničních speditérů totiž Čechofracht vděčí právě Bazalovi. Před několika lety koupila firma

spediční „dvojku“ na trhu, firmu Speditrans. Prodejcem byl přes prostředníka Miroslav Chytil. Jeho role ale byla spíše epizodní. Jen pár měsíců předtím totiž Chytil získal firmu od samotného zakladatele, kterým byl právě Josefa Bazala. Ten obchod stál přitom za to. Chytil kupoval oficiálně za pět milionů, obratem ruky ale prodával za desetinásobek.

Právě Miroslav Chytil je dnes ředitelem Čechofrachtu a na železnici se otevřeně hovoří o tom, že Bazalu pojí s Čechofrachtem kromě vděčnosti jejího šéfa i vlastnictví nezanedbatelného balíku akcií firmy. Bazala něco podobného odmítá, stejně tak ale odmítá firma zveřejnit seznam akcionářů. Výčet aktivit jednoho z nejmocnějších mužů na české železnici je ale i tak pestrý. Silné vazby z dřívějšíka ho pojí i s podobně důležitou spediční firmou jako Čechofracht, fungující na sousedním Slovensku.

Proč je to všechno důležité? Odpověď není nijak složitá – na sloučení české a slovenské nákladní železnice může mít málokdo větší zájem nežli člověk spojený s největšími dodavateli zakázek pro české i slovenské nákladní vlaky. A právě Bazala bude mít ze svého ředitelského postu v ČD Cargo, kam jej ministr Řebíček jmenoval, na privatizaci zásadní vliv.

se měl zpovídat, podle jakého klíče vybírá ministry,“ říká premiér Topolánek, otázkami na Viamont, privatizace nebo řád se odmítá zabývat. Rameny krčí i představitel opozice. „O Řebíčkovi nevím nic, až na to, že se snaží shodit nějaké neúspěchy v hospodaření aerolinií na mě,“ říká Jaroslav Tvrđík, poradce Jiřího Paroubka a bývalý šéf ČSA. „O Řebíčkovi ani privatizací nic nevím,“ doplňuje obraz bezpečnostní expert ČSSD František Bublan.

Jen drby

Na závěr je nutné ještě jednou připomenout, že naše pátrání po tom, proč se z Řebíčka stala klíčová

persona ODS, přináší zatím jen řadu indicíí o ministrových podivných stycích, ruském nebezpečí a protežování jeho bývalé firmy. Politiky tyto neúplné informace nevzrušují a tajné služby a policisté si s nimi nevědí příliš rady. „Důležité je, komu a za jakých okolností budou privatizované společnosti prodány. A ne nějaké drby,“ shrnuje rizika svého ne zcela průhledného ministra premiér Mirek Topolánek. Možná má pravdu. Ale zároveň platí i předpoklad, že tyhle „drby“ se jednou spojí do zcela srozumitelného příběhu, jehož čtení jistě nebude pro premiéra příjemné. ■

JAROSLAV SPURNÝ, TOMÁŠ SACHR

↓ INZERCE

Vezměte svůj FLIGHT
a užijte si golf s Turkish Airlines!



Turkish Airlines

Nejrychleji rostoucí letecká společnost v Evropě
Vás dopraví do více než 150 destinací na celém světě!
Speciální nabídka pro golfisty - přeprava
jednoho golfového bagu zdarma!

Pro více informací prosím kontaktujte:
Turkish Airlines, Václavské náměstí 19, 110 00 Praha 1,
tel.: +420 234 708 708, info@turkishairlines.cz



TURKISH AIRLINES
A STAR ALLIANCE MEMBER