

Děčín nedávné minulosti byl spojen s plavbou – a to společností Československou plavbou labskou. Právě její bývalý ředitel Jiří Aster nabízí nezaujatý, věcný pohled na chloubu, která pomáhala propojovat země, jejíž zboží nemohlo být dopravováno do Evropy. Vývoj po roce 1989 neprospěl tomuto odvětví, avšak geopolitická situace dnešních dnů může napomoci dobudování infrastruktury a obnovit část ze ztraceného lesku. Nezapomínejme, voda nám byla svěřena, a proto s ní rozumně nakládejme, což mnozí skalní ekologové svým jednáním popírají, tedy alespoň ve své rétorice. Tím se z ní – jak říká Jiří Aster – stalo doslova brizantní téma. Je škoda, že se lidem znalým problematiky plavby nedává ve veřejném prostoru více prostoru. Snad teprve přijde a s ním opětovně plavba na Labi.

*Dialog byl natočen před dobou koronavirovou.*

**MS:** *Promluvme o vodě a začněme zdánlivě banální otázkou: čím je pro vás voda? V jedné odpovědi během naší korespondence jste uvedl: voda je brizantní téma.*

**JA:** Ano, je to třaskavé téma. Mám k tomu pár poznámek. Je tepleji, což má dopad na kvalitu vody. Tento fenomén ovlivňuje hodnotu života mnoha lidí. Tento stav by nás měl směřovat k promýšlení několika skutečností. Narodil jsem se na břehu Labe. Mé dětství je spojeno s řekou a s jejími kameny. Velmi dobře vím, co řeka u Děčína skrývá. Nerozumím postoji, který se dnes razí v kontextu ekologického pohledu, kde se říká: příroda v Českosaském Švýcarsku je velmi vzácná. Máme ochraňovat přírodu, pečovat o její neporušenost, jelikož nám byla dána od Pánaboha. Nevidím to tak. Jde o uměle vytvořenou konstrukci, protože v minulosti se řeky upravovaly. Neupravovaly se kvůli lodní dopravě, ale protože voda musí někudy odtéci, jde přece o kulturní krajinu, kde žili lidé, toky se upravovaly z důvodu prevence možných škod na životech, na majetku atd. A přišlo se na to, že je možné řeku využít i pro dopravu.

**MS:** *Jak se díváte na její hospodářské využití?*

**JA:** Rozvoj byl nerovnoměrný, jelikož Evropa byla rozdělená na Východ a Západ. V minulosti byla na Západě vybudována poměrně rozsáhlá síť, kde vodní doprava může být využívána, a to bez ohledu, je-li je sucho, horko, prší či neprší. Oproti tomu východoevropské řeky jsou ve stavu dědictví z Rakouska – Uherska, kdy se na našem území provozovala plavba. Uvědomme si, že některé technologie jsou na úrovni stavu před 100 lety. Dnes je to podobné jako v jiných oborech, dnešní letadlo vypadá jinak než za dob bratří Wrightů. Představte si nákladní vlak, který jezdil před šedesáti, sedmdesáti lety, a tehdejší automobily. Ptejte se, kolik toho uvezly? Dnešní gigatrucky mohou mít až 60 tun. Nyní tomu má konkurovat vodní doprava, která nabízí technologii Rakouska – Uherska, co se infrastruktury týče. Nezapomínejte, že ačkoli se technologie zmodernizovaly, ty naše se podobají těm z minulého století. Lodní doprava není konkurenceschopná, a mluvím o Polsku, také o Slovensku, Maďarsku, jelikož Dunaj má též své podobné problémy. Nezapomínejme, že německý Dunaj je „mimo hru“.

**MS:** *Na této planetě nejsme přece sami, pouze se podílíme na podobě jejího vývoje, tvrdí ekologové. Jak se k takovému postoji stavíte?*

**JA:** Právě! Do toho všeho přišla ekologická iniciativa, tedy hnutí, které prohlásilo většinu úprav ve prospěch plavby za environmentálně neuskutečnitelné. Položme si otázku, zdali bychom neměli usilovat o změnu. Do jisté míry je tento názor podmíněn tím, že ekologické organizace jsou většinou silně navázány na železniční dopravu. Uznávají, že se zboží musí dopravovat, nemají rádi automobilovou dopravu, i když musí akceptovat, že je zde individuální motorismus a že proti němu mnoho nezmohou. Proti automobilové dopravě se brojí, ale jen do jisté míry. Avšak co aktivisté nesnáší, je doprava vodní, neboť v ní vidí konflikt mezi přírodou, vodou a dopravou. Konflikt se dotýká především toho, že vodní doprava přepravuje stejné zboží jako železnice. Právě železnice je

„miláček“ ekologů. Hnutí uvažuje takto: mám-li něco dopravovat, nechť se to dopravuje železnicí. Budu-li po vodě vozit nějaké zboží, toto množství seberu železnicí. Právě to se jim nelíbí. Ekologové jsou většinou finančně navázáni na železniční společnosti, což se dá dokázat. Vždy budou bojovat proti vodní dopravě. V důsledku klimatických změn a nárůstu dopravy by bylo vhodné změnit toto schéma a říci si: akceptujeme proměny, o nichž jsem mluvil, a proto je nutná změna vodní cesty. Když vezmete Labe, které má během léta nízké průtoky a na březích se nachází nivy, ...

**MS:** *Ve středním toku máte lužní lesy, ...*

**JA:** ... které jsou tu nad vodou, jindy pod vodou, jako se na lužní lesy patří. Tím, že vody je méně, dochází k zahlubování řeky, což má tragické následky. Voda sice osciluje, ale protože je teplo, protéká menší průtok, nezasahuje nivy kolem, a proto jim hrozí jim záhuba. Ptám se, jestli bychom neměli přehodnotit náš přístup a konstatovat: takový je stav, říční stavby byly zločinem našich předků. Tím, že na jezu nastavíte hladinu vody v krajině, budete udržovat její spodní úroveň. Nemysleme si, že hladina bude stálá. Jezy současnosti jsou stavěné tak, aby voda neklesla pod určitou niveletu. Přejde-li větší voda, pak jde přes jezy, které jsou na to dělané, poněvadž se dokonce otevřou, aby řeka tekla jako dřívě, zaplavila nivy.

**MS:** *Přichází snad technika?*

**JA:** Právě jezy zaručují, že řeka neklesne pod určitou úroveň. Tím se zaručuje možnost plavby, která nebude omezená, byť teče méně vody. Voda tam bude zadržena, poteče pomaleji. Víme, že ekologové uvádějí, že některým rybám se to nelíbí. Nesmíme zapomenout, že každý zásah má své kladné i záporné stránky. Uvedu příklad: rybáři jezdí pod lovosickou plavební komoru a poukazují na zvláštnosti tamních kaprů.

**... Vzpomínky na vodní časy ...**

**MS:** *Zavzpomínejte, prosím, na stav vod za vašeho mládí. To proto, že se podoba vnímání vody hodně změnila.*

**JA:** Jako děti jsme vylezli z vody a okolo krku jsme měli dehet. Uvedu další příklad: Ústí nad Labem bralo pitnou vodu z Labe a lidé, když si ráno udělali kávu, věděli, že se něco stalo v Lovochemii, neboť to cítili.

**MS:** *Na něco podobného upozornil Jan Vrba, jenž šéfoval Textilaně Liberec. Tamní obyvatelé zjistili, co se právě barví v textilce, poněvadž Nisa měla změněnou barvu a rybičky plavaly bříškem nahoru. Je to velmi smutné a s dnešním stavem kontrastující.*

**JA:** Přiznejme si, že v tom byl udělán velký pokrok. Setkávám se s komisí pro ochranu Labe, která má sídlo v Magdeburku. Takové komise vznikají pro každou řeku.

**MS:** *Je to něco podobného jako Povodí Labe?*

**JA:** Ne, jde o organizaci, která dohlíží na environmentální prostor povodí. Dnes je kvalita vody jinde. Jako malé děti jsme se sázeli a pili jsme vodu z Labe. Jak vidíte, přežili jsme to.

**MS:** *Nezapomínejme, že hladina Labe byla asi o několik centimetrů výš.*

**JA:** Jako hoch jsem věděl, jak je dno formováno, věděli jsme, kudy se dá jít. Například Labe v Děčíně se nacházelo za Němců mezi obcemi Děčín a Podmokly a člověk, byl-li znalý, šel z Podmokel, kde je dnes přístav, šikmou cestou na Děčín.

**MS:** *Za plného stavu jste musel ve vodě plavat?*

**JA:** Máte pravdu, poněvadž jezy v Děčíně by zaručovaly hloubku, která by měla ponor asi 3 metry. Například pro plavbu na Rýnu se přepokládají také tři metry.

### **... Příčiny plavby ...**

**MS:** *Jste pamětník, vzpomeňte na důležité mezníky například plavby po Labi.*

**JA:** Situace plavby byla naprosto jiná, než je tomu dnes, protože hlavním úsilím minulých vlád byla honba za tvrdou devizou. Automobilová technika nebyla zdaleka taková, jako je dnes. Jezdit s autem do Hamburku pro zboží bylo dost problematické, jelikož se na automobil málo naložilo atd. Efektivita byla zlá. Ano, mohl jste využít železnici, avšak na ní jste náklad vezl ve svém vagónu, platil za lokomotivu a platil jste za použití železniční dopravní cesty tvrdé marky. Díky Versailleské smlouvě a po Vídeňském kongresu, jenž se konal v roce 1815, se Labe stalo mezinárodní řekou. Po Labi se mohlo plavit zboží bez nutnosti plateb, a proto žádný subjekt, tedy ani Československo nemuselo nic platit.

### **... Dopravní mód a náklady plavby ...**

**MS:** *Věnujme se nyní dopravnímu módu. Jaké byly náklady plavby?*

**JA:** Pouze jste si postavil loď, dal jste si tam svou posádku, zboží jste odvezl do Hamburku, aniž byste platil korunu. Kalkuloval jste v korunách, pouze posádka dostala nějakou marku, tedy jako diety.

**MS:** *Ti, kdo sloužili Československu jako šífaři, měli slušný příjem.*

**JA:** Nezapomínejme, že stát Československou plavbu labskou dotoval. Generální ředitel napsal na stát supliku: my jsme nemohli tolik a tolik dní jezdit, a proto prostoje z důvodu nesplavnosti platil stát. Vycházelo se z toho, že se to státu vyplatí, poněvadž šetří tvrdé devizy a zboží vyveze tímto způsobem při korunových nákladech. Toto byl základní argument pro plavbu nákladů po Labi.

**MS:** *S tím logicky vznikl i průmysl.*

**JA:** Ano, stavěly se lodě. Nezapomínejme, že do všeho přišla revoluce v listopadu v 1989.

**MS:** *Zmiňme: stát měl Československou plavbu labskou a také námořní plavbu. Ač jsme suchozemský stát, mohli jsme využívat tento druh dopravy a byli jsme na tom slušně.*

**JA:** Z mého hlediska to s tím nemělo nic společného.

**MS:** *Domníváte se, že v tom byla přítomna i síla ekonomiky?*

**JA:** Ekonomické rozhodnutí státu bylo mít vlastní flotilu. Měli jsme ji už za první republiky. Tuším, že námořní loď se jmenovala Legie. Po druhé světové válce jsme budovali naši flotilu. Jedním z impulsů bylo, že například Číňané nemohli jezdit z politických důvodů do přístavu například do Hamburku, jednoduše byli blokováni atd. Tato situace dala impuls ke vzniku Česko - čínské námořní plavby. Ta disponovala poměrně velkou námořní flotilou. Pak došlo k ochladnutí vztahů, s Číňany se domluvilo, že se flotila rozdělí, a následně byla funkční pouze Československá námořní plavba. Stav námořní plavby byl vyvolán mezinárodním prostředím. Našemu postkomunistickému státu původně náležela celá námořní plavba, ale byla „privatizována“ panem Viktorem Koženým, což znamenalo následnou likvidaci společnosti Čs. námořní plavby i flotily.

**MS:** *Tato společnost asi měla zůstat ve strategickém vlastnictví státu, že?*

**JA:** Ano.

**MS:** *Jako jsou České dráhy, jako jsou Lesy ČR, jako je Budvar, měla být i Československá námořní plavba státní.*

**JA:** Velmi mne mrzí, co se s Plavbou jako podnikem skutečně stalo.

### **... Hospodářská dimenze provozování plavby ...**

**MS:** *Nahlížejme na vodu z ekonomického hlediska, na mód dopravy a s ním spojené různé otázky infrastruktury. Jste přesvědčen, že v roce 1989, kdy se začala psát nová historie země, jsme byli státem s vyspělou námořní i vnitrozemskou plavbou?*

**JA:** Plavba prakticky neexistuje. Nemůžete ji provozovat, aby plavba byla ekonomicky konkurenceschopná - a to paralelně i silniční a železniční. Provozoval jsem kontejnerové linky. Půl roku jste ji nebyl schopen provozovat. Kdo je na takový stav zvědavý?

**MS:** *Existují společnosti, které si vymínily dodávky just-in-time.*

**JA:** Skepse těchto dodávek pochází od „zelených hochů“, kteří o logistice příliš neví. V Německu jsem měl na starosti přepravu kontejnerů do námořních přístavů z Východního Německa, z jednoho chemického závodu. Produkty se vozily v kontejnerech. Dostal jsem příkaz: na bráně nalož kontejner a druhý údaj jsem měl takzvaný deadline námořní lodi, tedy nakládky námořní lodi, protože kontejner je určen do velkého letoviska Veracruz v Mexiku, avšak tam jede loď jednou za 14 dní. Nahlédl jsem do rozpisu pro námořní loď. Pokud zásilka měla tam být za 10 dní, vybral jsem říční linku, které do Hamburku jezdily, čímž jsem užíval jiný druh dopravy, avšak voda byla nejlevnější. Měl jsem deadline za 2 dny, nákladák, který kontejner naložil, odvezl to rovnou do přístavu, ale když to bylo za 4 dny, užilo se více dopravních módů - a to z hlediska hospodárnosti. Nezapomínejme na fakt: kdybych náklad poslal autem, zaplatil bych skladné. Mého zákazníka zajímala průměrná cena, aby byla co nejnižší, a proto jsem byl nucen co nejvíce užívat lodní dopravu, když to nešlo, pak železniční, a následně šla silniční.

**MS:** *Pojetí dopravy, kdy jednotlivé módy do sebe zapadají jako kolečka hodin, zde byl?*

**JA:** Za minulého režimu zde byly předepisovány módy dopravy. Nezapomínejme, byl zde monopol Čechofrachtu. Měl za úkol prioritně dávat zboží na vodu, neboť šlo o nejlacinější způsob přepravy. Vracíme k poznání: přepravovalo se zboží po železnici, musel jste platit za dopravu tvrdou západoněmeckou markou.

**MS:** *Jedno důležité mějme na paměti: kamionová doprava nebyla tak rozvinutá, a proto se mohl posílit mód železnice a vody, což se však nestalo.*

### **... Mizení vodní dopravy ...**

**MS:** *Prosím vás, co bylo impulsem, že voda začala mizet, jaké jsou momenty? Vyjděme z vládní oblasti. Václav Klaus prosazoval trh bez přívlasků a neuznával průmyslovou politiku. V letech 1990 - 1992 zde byla vláda Petra Pitharta, avšak souběžně Václav Klaus zastával post ministra financí.*

**JA:** Chyba využití vodní cesty byla patrná od konce II. světové války. Příkladem může být řeka Mosela. I tam byla říční doprava a náklady se vozily na malých lodích. Mosela na tom byla hůř, poněvadž v ní teče méně vody než v Labi. Co udělali Francouzi? Ti po II. světové válce přispěli

Němcům a zkanalizovali Moselu. Za minulého režimu jsem tam několikrát plul. Němci byli poraženým státem a mnohé se dalo udělat. Dnes se tam plaví lodě, které nahradí mnoho nákladních automobilů. Právě tato doprava konkuruje ostatním typům dopravy. Pamatujme si, že Česká republika v tomto neudělala nic. A to jsme patřili mezi vítězné mocnosti, chcete-li státy.

**MS:** *Byli jsme na špatné straně.*

**JA:** Hned po válce, v květnu 1945 ministerstvo veřejných prací vyslalo barkasu, což je malá inspekční lodička. To proto, že železnice i silnice byly rozbombardované a jediné, co mohlo poskytnout možnost přesunu nákladů, byla voda. Okamžitě se vytvořila inspekční cesta, ale že by někoho napadlo, že zde byla Versailleská smlouva, že ji zrušil v roce 1936 Adolf Hitler a bylo potřeba nastolit jiný nástroj, tedy uzanci, která by uvedené nahradila, to v tomto státě nikoho nenapadlo. V letech 1946 zde byly vítězné mocnosti, dalo se o tom hovořit. I za Německé demokratické republiky se uvažovalo, že východní Němci postaví jezy. Měli jsme zde RVHP. Možná, že byla možnost uvažovat o splavnění.

**MS:** *Zde připomeňme, že Češi investovali do splavnění Labe. Byly vylepšeny podmínky na Vltavě – postavila se tzv. Vltavská kaskáda. Nezapomínejme jedno: též díky vltavské kaskádě mají slušný vodní komfort, turisté se mohou vozit po Vltavě atd.*

**JA:** Vodní díla nejsou dělána kvůli plavbě. Vezměte si, jaké mají důsledky tyto stavby na životní prostředí. Vltavská kaskáda má zachovávat průtok kolem 40 metrů krychlových ve Vltavě. Orlík má přibližně polovinu zadržené vody kaskády a zbytek kaskády zajišťuje polovinu. Představte si, kdyby toto zde neexistovalo, v Praze bude mít Vltava průtok 15 metrů krychlových. Dovedeme si představit, co to udělá se světem přírody, zejména u rostlin a živočichů? Přiznejme si: šlo by o katastrofu. Nerozumím ekologům, kteří by kaskádu nejraději zničili. Měli bychom být rádi za službu, kterou nyní kaskáda poskytuje.

**MS:** *Vraťme se ještě k úvodní otázce této části. Proč doprava začala ubývat? Jak se na tomto stavu podepsala změna systému?*

**JA:** Zásadní pro využití řeky byla snaha ušetření tvrdé měny. Existovaly dokonce úvahy, že česká koruna se stane plně konvertibilní. Dnes je lidem jedno, zdali zaplatíte korunou či eurem. Je stanoven tržní kurz a záleží na vás, jestli to pro vás bude ekonomické či ne. Tento moment ustoupil do pozadí. Této skutečnosti jsem si byl vědom, jelikož jsem po revoluci 1989 byl zvolen generálním ředitelem plavební společnosti.

**MS:** *Co jste v té době očekával? Jak se může proměnit tento mód dopravy?*

**JA:** Přiznávám se, že jsem očekával pozvolný ústup vodní dopravy, pokud vláda nic neudělá. Stěžoval jsem si na chování Československa po válce, případně i Německá demokratická republika mohla v této věci něco konat. Měli dva plány, jak nastavit dva vodní stupně. Po revoluci přišli Němci s plánem na řekách postavit vodní stupně.

**MS:** *Co udělala Česká republika? Obrátila se na souseda a udělala nabídku, abychom šli do projektu společně, aby finančně přispěl a zabezpečil cestu do přístavu?*

**JA:** Existuje problém, že nikdo nebyl schopen uvažovat strategicky. Vlastně šlo o tragédii. Němci vyvinuli tlak, aby se na Labi udělalo cosi podobného jako na Mosele, ovšem Česká republika se toho vůbec nezúčastnila. Nakonec došlo k tomu, že přišel německý ministr dopravy Matthias Wissman působící ve IV. Kohlově vládě a jasně prohlásil: Labe se kanalizovat nebude. Tento přístup byl hájen v polovině devadesátých let. Lze říci, že jsme pro to nic neudělali. Následně přišla koncepce regulace parametrů, avšak Němci opět neudělali nic. Problém je, že nebyl tlak z české strany. Následně

Němci udělali Koncept Labe - Gesamtkonzept Elbe, jehož jsem se účastnil. Poslední byl v lednu 2019 a došlo tam ke zhoršení parametrů úrovně Labe. V minulosti požadovali zaručené minimum 160 - 140 centimetrů, nyní se hovoří o 120 centimetrech. Výhled je, že stavba bude trvat 10 let, avšak z české strany není žádný tlak. V tomto ohledu jsme nešťastný stát.

**MS:** *Možná se v tomto směru Němců bojíme.*

**JA:** Nezapomeňte: žádat můžete, avšak kdo ví, jestli stav skončí neúspěchem.

**MS:** *Připomeňme si: minulý režim se snažil splavnit Labe z Chvaletic do Ústí nad Labem. Jednotlivých stupňů je přibližně 27. Vlastně se zde vede „boj“ o poslední stupeň, o Děčín.*

**JA:** Přiznejme si, Labe je „odsouzeno“ tím, že Němci tam nic neudělají. Můžete tam plout. Otázka je, zdali plavba bude ekonomická. Je zboží, které nemůžete vést ani po vodě, ani po silnici.

**MS:** *Pohybujeme se ve sféře nadměrných nákladů.*

**JA:** Splavné Labe potřebujeme i s garancí 120 centimetrů pro ponor. Uvažujme tuto situaci. Někdo si vzpomene, že postaví nový atomový reaktor v Dukovanech. Máte hypotetickou trasu: v Hamburku bude naložen, což výkonným jeřábem není problém, po Labi se poplaví do Týnce nad Labem. Tam se celý náklad vyloží na břeh. Máme na tuto přepravu speciální lodě, protože se plánovalo, že reaktory z Plzně se budou vyvážet do RVHP. Přeprava lodí bude sice stát peníze, avšak jde o „drobné“. Kousek do Dukovan, což je 150 kilometrů, tedy 1,5 miliardy korun. A to proto, že se musí vyztužit vedení, podepřít mosty.

**MS:** *Zde se ukazuje, jak je důležité mít řeku, po níž můžete plavit strategická zařízení.*

**JA:** Lidem ekologické orientace říkám: jdete se najíst na oběd, dostanete příbor: vidličku, nůž, lžíci. Nyní si představte, že voda je charakterizována lžící, nůž připomíná železniční dopravu, vidlička značí silniční dopravu. Když vám nedají lžíci, vy se vidličkou a nožem nenajíte polévky, je tedy lžíce jako vodní doprava, poněvadž je schopna dovézt a vyvézt zařízení jako je jaderný reaktor, jež dopravovat po souši je složité.

**MS:** *Zvláštní připodobnění... Odbočím. Jde-li voják do války, jí lžíci. Hodnotná strava se jí lžíci. Vzpomeňme na vývary.*

**JA:** Přiznejme si: český stát je snad jediný, který by byl v Evropě bez této obsluhy. Vezměte si evropské státy a každý má nějaké možnosti.

**MS:** *Švýcaři mají Rýn, Rakušané Dunaj, ...*

**JA:** *Maďaři mají Dunaj ...*

**MS:** *Shrňme to: po roce 1989 zde neexistovala koncepce, která by řekla: máme zájem se přiblížit západním zemím, usilujeme o podobný blahobyť, ostatně Československo bylo blahobytnou zemí. Svou nečinností narušíme dílo našich předků.*

**JA:** Byla zde snaha dohonit Západ. A já mám hypotézu: kdyby nebylo Německo rozděleno tak nevhodně, kdyby Hamburk patřil i Východu, Labe by se splavnilo jako řeka Mosela. Další úvaha: pokud by Západní Německo sahalo do Torgau, Labe by bylo splavněno.

**MS:** *My Češi jsme udělali chybu, že jsme nedošli až na státní hranice s Německem.*

**JA:** Tento postup by nám byl k ničemu, pokud by se neudělala opatření na německé straně. Měli bychom mít na to komplexní náhled. Nyní se zpracovala nová studie Dunaj-Odra-Labe (dále DOL) a Nejvyšší kontrolní úřad tvrdí: To je hloupost, pokud jste se nedohodli s ostatními státy vedle. V tom má kontrolní úřad státní správy pravdu.

### **... Další řeky po Labi ...**

**MS:** *Ještě se věnujeme problému využití českých řek. Jaká je, dle vás, další řeka, která se dá „zdravě“ využít v dopravním mixu?*

**JA:** Jedná se o Vltavu. Nedávno jsme debatovali s Němci, kdy jsme říkali: nemůžeme říkat Labe, ale musíme říkat Labe i Vltava, protože Vltava je Labe. Vltava je Labe a jmenuje se pouze proto, že měla historický název, avšak Labe není tou dominantní řekou. Přiznejme si, že více vody teče ve Vltavě. Vše je díky zvyku. Měli bychom si uvědomit, že Labe je hlavní přítok Vltavy. K vaší otázce: máme zde Vltavu, kterou bychom mohli využít, kdyby byl lodní výtah na přehradě Orlík. Též se uvažovalo o splavnění Berounky do Plzně, poněvadž je tam strojírenství, avšak to je dnes již passé.

**MS:** *Prosím vás, co řeka Morava?*

**JA:** Ta je spojnici mezi Odrou a Dunajem. Rakušané o velkých zásazích, které by způsobil plavební kanál, nechtějí ani slyšet. Jediní, kdo mají zájem vodní cesty inovovat, jsou Poláci. Chtějí vylepšit infrastrukturu na nejlepší parametry. Plánují Odru splavnit do Štětína. Jednou z etap se stal Eisenhüttenstand, kde je známý soutok s Nisou, poněvadž právě díky tomuto napojení se dá plout na Berlín. Neměl by v tom být problém a Němci by na to jistě přistoupili. Přes Berlín jde osa vodní magistrály do Štětína a do západní Evropy. Poláci tvrdí: nechtějí-li Němci splavit Odru, uděláme kanál vedle Odry. Pokud by Poláci byli důslední, měli bychom usilovat, aby na řece-kanálu bylo i Ostravsko.

**MS:** *Strojírny by tímto získaly vodní cestu do západní Evropy*

**JA:** Budme otevření: na to, abyste postavil tuto vodní cestu, je nutné, aby se po cestě plavilo 10 milionů tun ročně. Ptejme se: sežene se v regionu zboží, které by opodstatnilo zásah do přírody?

**MS:** *Zásah do přírody by znamenal: vybetonování vzácných míst.*

**JA:** Sám jsem žil na kanále, jenž spoj! Spouje Rýn - Mohan a musím říci, že tam beton nevidíte. Naopak, je to tak přirozeně zasazeno do krajiny Tvůrci věnovali umístění kanálu velkou pozornost. Bobři se musí střílet, neboť se přemnožili. Je zřejmé, že příroda se změní a rostou tam jiné květiny, avšak jedná se o krásnou přírodu. Přiznejme si: krajina se změní, avšak není to nic podstatného. Vnímám to, že jde o otázku pohledu na věc. Je otázka, zda by se tvrdý ekologický pohled neměl změnit. Nezapomínejme, že to škodí i přírodě. Nivám chybí voda. Vodu tam však můžete nadržet - tedy zajistit minimální hladinu spodních vod a zásobování říčních luh. Jsem cyklista a téměř každý den jezdím kolem Labe. Vyrostl jsem tam jako dítě. Když se zaplaví luhy, promění se v divočinu. V zahraničí byly louky až k Labi, neboť Sudetští Němci potřebovali krmení pro kozy, a proto je zabírali. To samé je vidět za hranicemi, kdy nedošlo k odlivu obyvatelstva. Pak přišli noví obyvatelé, kteří nebyli tak pracovití, nebylo jich tolik. Nyní je tam divočina, která se skládá ze starého dřeva, plastových pytlíků, flašek a jiných odpadků, čemuž se dnes říká „vzácná“ příroda. Uznávám, že se na to dívám trochu jinak než skalní ochránci přírody. Upřímně: vidím-li krajinu kolem kanalizovaných řek, ona vypadá lépe, byť ekologičtí aktivisté tvrdí, že se jedná o krajinu zdevastovanou.

### **... Dialog o vodě v Čechách v kontextech ...**

**MS:** *Jak se v Čechách vede dialog? Kdo se jej účastní? Z vašich úvah vyplývá, že například*

*environmentalisté jsou nebezpeční, neboť jsou ochránci přírody, kteří přírodu chrání za každou cenu, což pak neprospívá ani přírodě, ani společnosti.*

**JA:** Environmentalisty vnímám jako ideologické hnutí. Velmi rád se bavím ekology, ovšem to nejsou environmentalisté. Jde o ekology, s nimiž se dá mluvit. Tito mají svou ideologii. Vlastně jsou engstürnig – úzkoprsí, jak by řekli Němci. Zatímco máte ekology, proč bychom to nepřipustili, dopad vašich opatření a zásahů bude mít ty a ty vlivy, udělejme tedy to a to. Vyjdu z mé zkušenosti: chodil jsem na pivo s bývalým porevolučním ministrem životního prostředí Ivanem Dejmalem. Měsíc před jeho odchodem jsme byli v mexické restauraci, nedaleko Ministerstva dopravy. Jednou za půl roku jsme se setkali a vyprávěli jsme si o stavu věcí. Navrhoval změny konformní s ochranou přírody. V mých očích to byl pravý ekolog.

**MS:** *Nedivte se, vyrostl v obci Trmice blízko Ústí nad Labem – vsutku nepěkný prostor. Přiznejme si, že v Čechách lidé zdravě nenaslouchají jeden druhému, aby vznikaly synergie. Problém plavebního stupně Děčín se řeší více jak dvacet let. Je otázka, bude-li vůbec kdy vyřešen.*

**JA:** Uznejme, že problém je na straně plavby, neboť též neříkáme vždy pravdu. A v některých otázkách nejsme konformní.

**MS:** *Jste přesvědčen, že obě strany mlží?*

**JA:** Určitě. Když to řekneme prudce: lžou jedni i druzí.

**MS:** *To ale pak jsme „pěkný“ národ Jana Husa!*

**JA:** Zde působí například lobby DOL, lidé příliš odtržení od reality, poté se zde angažuje provozovatel lodní dopravy Lukáš Hradský, jenž to vidí správně. Jsem přesvědčen, že praktičtí provozovatelé na to mají zdravý názor. Rozlišujme! Přiznávám, že ne vždy sdělujeme pravdivý náhled na skutečnost, ale snažíme se být konformní s realitou. Přiznávám, že se nemohu bavit s vyhraněnými ekologickými skupinami, ale s německými ekology se bavím. S nimi je obtížné se bavit, neboť jsou „dál“ v pohledech na realitu. Vědí o naší plavbě, znají naše slabiny, i jak to v reálu vypadá s plavbou.

**MS:** *Poté s nimi můžete vést kvalifikovaný dialog.*

**JA:** Ano, ano, je to debata na úrovni, kde oba dva víme o limitech například plavby, o výhodách, nevýhodách. V Čechách nemůžete dosáhnout takového porozumění. Podívejme se na jez v Děčíně. Přiznávám, že jez v Děčíně skrývá záludnější místa než v Německu. My nejsme schopni dosáhnout tam úrovně hladiny 120 centimetrů, které slibují Němci, a právě to umožňuje plavbu. Uznejte: ekonomicky provozovat plavbu za těchto podmínek je obtížné. Česká republika bude mít garantovanou možnou přepravu velkých nákladů, můžeme zajistit fungování exportních fabrik. Dovážet si zařízení, které neumíme sami vyrobit – atomový reaktor, který se zde vyrábět nebude. Nikdo neví, co nám „udělají politici“. Podívejte se na automobilismus, elektro-mobilita, kterou označují za elektro-debilitu, poněvadž to není cesta správná. Uznávám, že se v některých oblastech mohou uplatnit. Spoléhat se na toto a říkat si: tímto vyřeším mobilitu lidí, je pošetilé. Pokud nebudeme jezdit na vodík, nechť jsme rádi, že máme naftu. Právě naftový motor je z hlediska ekologie lepší, dokonce poráží i elektromobily.

**MS:** *Evropská unie má být uhlíkově neutrální.*

**JA:** Přiznávám, že jsem v této oblasti skeptik. Uznávám, že trend by měl být k uhlíkové neutralitě. Také je otázka, jestli oxid uhličitý mění toto počasí. Nejsm si s tím tak jist.

**MS:** *Hydrolog Zdeněk Hrkal též poukazuje na budoucí nedostatek oxidu uhličitého, a proto bychom*



*jej potřebovali více. Byl prokázán vliv činnosti člověka na klima. Víme, že kdo nežije v klimatizovaných prostorách, v době horka je mu nevolno.*

**JA:** Dieselové motory vypouští velmi malé množství oxidu uhličitého stejně jako částic. Dokonce je to tak, že motor nasává vzduch a „čistší“ vzduch vypouští z výfuku. Je to způsobeno dobrými filtry.

### **... Instituce a voda ...**

**MS:** *Prosím vás, nahlédněme do institucí, které s vodou mají co do činění. Mám na mysli instituci, kterou vy reprezentujete v kontextu vodní dopravy, tedy Svaz dopravy. Dále zde máte Svaz průmyslu a dopravy. Na úrovni státu máte ministerstva, která s vodou nakládají v kontextu určení svého portfolia. Otázku kladu z toho důvodu, že Jan Skalický, reprezentant projektu DOL by byl rád, aby v Čechách byl někdo, kdo vodu reprezentuje. Říká familiérně „Táta voda“. To proto, že vody v dlouhodobém výhledu bude nedostatek a bude vzácná. Jak k tomu přistupujete?*

**JA:** Oblast vodní plavby je spravována třemi ministerstvy: doprava, životní prostředí, zemědělství. Dlouho jsme usilovali, byť neúspěšně, aby vodní cesty patřily ministerstvu dopravy jako v Německu. Vodní toky, kde se neprovozuje plavba, náleží do správy ministerstvu zemědělství, které je většinou řízeno spolkovou zemí. O tento model jsme usilovali, byť neúspěšně. Nemáme špatnou spolupráci s českými povodími, ale je nevýhodné, že voda je jednou částí cesty. Srovnajme to s železnicí. Tam je pouze železo, kámen a nic jiného.

**MS:** *Přiznáváte, že dělení problematiky vody resorty není nejšťastnější.*

**JA:** Bylo by vhodné, pokud by vodní cesty byly pod dopravou, pak by se na ni kladl větší důraz. Druhá chyba spočívá v tom, že vedle sebe existuje ministerstvo zemědělství a ministerstvo životního prostředí. Vezmu-li Sasko a větší země, tam jsou resorty sloučené dohromady. Uvedu Bavorsko – to má také přes deset milionů obyvatel jako Česká republika. Klidně bychom mohli sloučit problematiku péče o vodu do jednoho resortu. Bylo by to, dle mého názoru, účelné. Vzpomínám si na studia ekonomie ve Švýcarsku, kde nám v politické ekonomii zdůraznili, že hlavní význam je péče o krajinu. Přiznávám, že jsem z toho byl překvapen, poněvadž zdejší přístup byl odlišný. U nás se uvádělo: zemědělci musí uživit národ. Měli by být čistě produkční, ovšem dnes se to tak propaguje. Z tohoto důvodu si myslím, že by ministerstvo životního prostředí se zemědělstvím mělo tvořit jeden celek. Vlastně jdou proti sobě. Když něco budujete, musíte dělat vodoprávní řízení, kde do něj mluví více subjektů. Ten celek v kontextu správy vody by byl více než dobrý.

**MS:** *Cítíte snahu pro vytvoření společného úřadu? Téma, do něhož mluví více orgánů se přehazuje jako horký brambor. Měla by zde být autorita, která pronese: rozhoduji tak a tak, poněvadž to má tu a tu příčinu.*

**JA:** V mých očích bychom se měli snažit o lepší zákonodárství. Vše se odvíjí od zákona. Důležitý pro podnikání na vodě je stavební zákon. Také aspekt životního prostředí je nutné brát v úvahu, avšak ten je u nás ideologizovaný. Mohu porovnávat se Spolkovou republikou Německo. Jak probíhalo jednání o splavnění v Německu? Vedle sebe seděl ředitel odboru vodní dopravy a vodní infrastruktury, co se u nás nazývá vodní cesty a vedle něj seděl ředitel odboru ze spolkového ministerstva životního prostředí pro vodní hospodářství. Ti dva jednání řídili. Účastní byli zástupci zaměstnavatelů, ekologická hnutí. Divil jsem se, jak zástupce ministerstva životního prostředí „umravnil“ představitele ekologických hnutí, když vyskakovali. Uvědomme si však, že jsou státními úředníky, mají úkol něco udělat s řekou Labe. Lidem z ministerstva životního prostředí vadí, pokud řeka „zaklesává“ a není dostatek vláhý kolem ní. Z těchto setkání vznikl Gesamtkonzept Elbe. Je cítit, že jim jde o podstatu, o její naplnění.

**MS:** *Jste v jiném světě, který hledá konsensus.*

**JA:** Ano, u nás jednotliví ministři bojují mezi sebou, stejně jako ostatní organizace, které jsou angažovány. Správná by byla neutralita. Ministerský úředník by měl měřit každému dle zákonů. Vnitřně si může myslet, co chce, poněvadž každý má nějaký vlastní názor. Je škoda, že některé nevládní ekologické organizace mají blízký vztah s lidmi z ministerstev. U nás se snáze uplatňují zásady, které jsou naprosto nesmyslné. Divím se rigiditě posuzování věcí a ideologizaci problémů.

**MS:** *Ve státních organizacích nejsou lidé, kteří jdou s duchem doby, jež je pomoci vodě velmi nakloněna.*

**JA:** Cítím v tom ozvěny porevoluční doby, kdy zelené hnutí bylo bezbřehé, pro ně mnoho věcí bylo špatně, ovšem naši předkové nebyli hlupáci. Chovali se k přírodě lépe, než se chováme my.

**MS:** *Nezapomínejme, že o období před rokem 1989 takto mluvit nelze.*

**JA:** Zůstaňme, prosím, u vody. Během normalizace byl vypracován směrný vodohospodářský plán, jenž se zaměřil na udržování vody v přírodě. Na plánu pracovalo asi 300 odborníků asi 6 let. Opět to byli odborníci, ne komunističtí ideologové. Byl to plán, který rozvrhl různé vodní stavby: nádrže, rybníky, ucelený plán jak hospodařit s vodou. Mějme na paměti, že i za komunistů se odborníci scházeli, debatovali a jednali. Z tehdejších pozic byly návrhy dobré. Plán zde existoval až do roku 2009. Kdo jej v tomto roce shodil? Byl to pan Bursík, jenž prohlásil, že šlo o komunistický výmysl. Co se pak stalo? Pozemky, kde se voda měla zadržovat, se privatizovaly, prodaly. Dnes v roce 2019, když se snažíme stav vrátit do rovnováhy z hlediska vody, nám to schází. Jistě je nutné udělat měkká opatření, avšak též stavět na tom, co dobrého bylo vytvořeno. Bez správného konceptu zadržování vody to jistě nepůjde. Dnes máte velký problém se do systému vrátit, poněvadž vystoupí na povrch hlavně majetkoprávní překážky. Jsem přesvědčen, že se dotýkáme negativního zásahu člověka do rozumné koncepce, místo toho, aby se řeklo: máme zde vodohospodářský plán, který byl vypracován odborníky, a z dnešního pohledu jej musíme upravit, protože vývoj probíhal, místo toho pan Bursík celý návrh prohlásí za komunistický výmysl. Tento přístup vnímám jako zbytečnou chybu státu.

**MS:** *Bohužel síla slova některých působí. Je běžné, že se vylévá s vaničkou dítě.*

**JA:** Byli jsme na tom dobře, mezi dvaceti nejvyspělejšími. Dnes tomu tak není. Ani nedoháníme, ale zaostáváme. Podívejte se na dynamiku výstupu v jednotlivých regionech. Bavorsko se nám vzdaluje, přičemž bychom se k němu mohli přiblížit. Severní Čechy zaostávají, mají negativní růst, což je smutné a vybízí to k akci, která však nepřichází.

### **... Péče o vodu v kontextech ...**

**MS:** *Jak tedy, podle vás, pečovat o vodu? Jak propojit potřebu a zachovat to, co zde existuje, a naopak rozvíjet „vodní hospodaření“, aby to sloužilo celku? Nechceme, aby Česká republika byla vysychající zemí.*

**JA:** Mnohé se začíná dělat a je škoda, že se nepokračuje v tom, co se dělalo před revolucí. Mnohé se škrtlo z ideologických důvodů – mám na mysli směrný vodohospodářský plán. Nyní se na to navazuje. Jsem přesvědčen, že na ministerstvu odborníci jsou. Po stránce ekologické i ideologické. Vlastně dochází ke sbližování. Pamatuji si první reakce ochránců přírody: nesmíte stavět přehradu. Z druhé strany bychom my, uživatelé vodních cest, i průmyslníci, měli akceptovat měkká opatření. Situace nelze řešit bez zadržování vody pomocí nádrží. Nejde to bez toho, že se budeme chovat řádně i v drobnějších věcech. Rozhodně bychom neměli vše betonovat a asfaltovat, také je vhodné, abychom plochy, které máme ve správě, rozdělili na menší, ...

**MS:** ... a tím podpořili prospívající živou přírodu.

**JA:** Přiznejme si: česká pole zatěžují více kukuřice než řepka. V zahraničí to máte to stejné, snad jen lány jsou menší. Problém, který se vyskytuje u nás, je způsoben kolektivizací a vidíme jej i v zemích bývalé Německé demokratické republiky. Na Západě tento problém není, jelikož kolchozy tam nebyly podporovány. Rozsáhlé prostory jsou dobré na produktivitu, ale je to špatné pro přírodu. Je logické, že se tam musí nalézt kompromis.

**MS:** *Ještě se dotkněme jedné skutečnosti. Jedním ze zásahů do přirozené krajiny jsou vodní díla v podobě kanálů. Stavěl byste je?*

**JA:** Podívejte se na zkušenosti ze západní Evropy. Máte tam propojení Rýna – Mohanu – Dunaje. Práce se rozběhly v šedesátých letech, posléze je ekologové zastavili, pak do úřadu nastoupil Franz Joseph Strauss a řekl památnou větu: „Přece jsme nestavěli trosky“, jelikož stavba byla rozestavěná. Projekt byl však poté dokončen. Bohužel doprava v tomto kanále klesá. Kanál je dimenzován na deset milionů tun, vozilo se tam 7 a nyní výkony klesly na 5. Problém vidím u ekologů. Je tam kritické místo – Straubing a Vislhofen and der Donau, což představuje úsek, kde se měl postavit jeden jez. Zabránili tomu. Zatím tam neudělali vůbec nic, protože se o tom lidé domlouvali. Máte-li na jednom místě nižší ponor, ten se promítá do celku. V roce 2018 se nacházela hladina v kritickém místě pouze na sto čtyřiceti centimetrech. Nezapomínejte, že lodě plavící se na Rýnu mají základní ponor sto čtyřicet centimetrů a jsou přitom prázdné. Tam se skoro nic nevozilo, poněvadž se to v tomto úseku nedalo přejet. Zatím se neudělala regulační opatření a shodili tedy ze stolu to, co by zajistilo ponor odpovídající soustavě kanálu. Cítím v tom zelenou ideologii. Celé dílo je tím ochromeno. Jsem přesvědčen, že zelení aktivisté brání vodní dopravě, protože to bere zakázky železnici a Deutsche Bahn jsou vlastněny státem.

**MS:** *Po obou březích Labe vedou koleje, které mohou přenést náklady, které se plaví po řece. Jaká je alternativa, pokud bude sucho?*

**JA:** Bude zde přeprava přes železnici a silnici. Budeme též platit mýtné. Když přišli zelení do vlády, prohlásili, že zvednou mýtné na silnici o sto procent. Ptejte se, kdo to zaplatí? Jednoduchá odpověď. Budeme to my, spotřebitelé třeba na české straně, a oni je zvyšují. Tenkrát to neprosadili, protože silniční lobby je velmi silná, že tento návrh odrazila. Nikdo neví, co dnes bude. Nesmíme zapomenout, že stále probíhá spor o oxidu uhličitým v palivech. To vše se ukáže. Jestliže vodní doprava má měrnou jednotku nižší na přepravu zboží než je silnice a železnice, přimlouval bych se za vodní cestu.

**MS:** *Měli bychom se zeptat, zdali v řekách bude dostatek vody.*

**JA:** Dnes se jezy nestaví, jako tomu bylo v minulosti, a jak například můžeme vidět v Ústí nad Labem – Střekově. Když toto dílo srovnáte s děčínským plavebním stupněm, ten prakticky není vidět. Německé jezy se tomu děčínskému podobají – jsou sklopné. Takže pokud teče dostatek vody, jez se sklopí a řeka teče jako dříve. Zamýšlená zdymadla by pouze udržovala dostatečnou úroveň hladiny vody, což pomáhá nejen dopravě, ale i ekologii.

**MS:** *Znáte v Čechách politika, který by se za taková díla, ale i plavbu jako takovou postavil?*

**JA:** Naši představitelé konstatovali: my to uděláme.

**MS:** *Následně přijde pan Daniel Ťok a pronese: „...nebude součástí politiky vodní dopravy“.*

**JA:** Je to proto, že na něj byl vyvíjen tlak z Bruselu. Existoval záměr, že na Vltavě budou zvýšeny mosty pro plavbu výletních lodí. Byla snaha, aby se koncepce schválila bez jezu v Děčíně, abychom

dostali peníze z Evropské unie.

**MS:** *Mnozí si řeknou, že toto není dostatečně čitelné.*

**JA:** Ano, byli jsme proti tomu, protože koncepce bez jezu nemá smysl. Měli bychom postupovat v souladu s německou stranou.

**... Plavba u nás i v zahraničí v kontextu celku ...**

**MS:** *Jaké jsou podmínky vodní dopravy v Čechách a v Německu? Vnímáte tam rozdíl?*

**JA:** Ne, umírá to i v Německu, neboť voda tam též není.

**MS:** *Čeští rejdaři se přesunují na Rýn?*

**JA:** Je to přirozené. Většina české flotily funguje zejména na tamních kanálech, jelikož právě tam máte zajištěný ponor.

**MS:** *Nemají však lodě, které jsou vhodné pro plavbu na Rýnu.*

**JA:** Naše lodě jsou kompromisem. Byly postaveny pro Labe a nejsou plně konkurenceschopné, přesto tam naleznou své. Například mají menší objem. České lodě mají nosnost například 1000 tun a přepravují náklady jim odpovídající. Nač máte mít větší tonáž, když by loď byla nevyužitá? Češi mají jistou niku. Speditéři objednávají právě je, neboť délkově odpovídají. Připomínám, že některé kanály nejsou upraveny na velkorozměrné lodě.

**MS:** *Je to specifikace Čechů?*

**JA:** Takové lodě provozují i jiní, ovšem mnohé lodě šly do šrotu, a proto postupně začínají chybět.

**MS:** *Váš kolega Lukáš Hradský si stěžoval, že personál na lodích mizí. Být součástí podniku je vlastně neperspektivní. Vydří pouze ti, kteří jsou zapálení a přesvědčení.*

**JA:** Člověk musí mít vztah ke společnosti. Nezapomínejte, že pracovníci mají možnost dělat stejnou práci u zaměstnavatele v zahraničí. Dříve na lodích nebyly turnusy. Dnes tam provozují dvě posádky, které se střídají. V době totality jsem jezdil do Německa a v této době trávil posádka rok na lodi – a dovolenou pomalu neznali. O děti se staralo tamní zařízení. Děti tam přijely na prázdniny, případně pokud bylo větší volno. Takový způsob života byl dobrý pro opilce. Dnes je tomu tak, že měsíc je člověk na lodi, pak tři týdny doma. Nezapomínejme, že jednou budeme všichni staří a důchody v Německu dosahují dvojnásobku úrovně, která je nastavena v České republice.

**MS:** *Svou roli hraje vyspělost hospodářství, ale i české rovnostářství.*

**... Rozhodování o budoucnosti ...**

**MS:** *Velkou část produktivního života jste prožil v 20. století. Jak vidíte budoucnost i v kontextu vodní dopravy?*

**JA:** Mladý člověk přemýšlí ekonomicky, má-li možnost, využívá ji. Kdo je schopný a nevydělává v Čechách nad 100 tisíc, nemá důvod být v Čechách. Průměrný plat v Německé spolkové republice 3 tisíce 300 euro a procentuální zdanění mají stejné.

**MS:** *Uvědomme si, ne každý umí německy.*

**JA:** Naučíte se

**MS:** Máte však vztah k zemi, za kterou jste odpovědný.

**JA:** Rozumím tomu, že člověku, který dosáhl 40. věku, je zde etablovaný a odcházelo by se mu obtížně. Je-li někomu dvacet let, nebo pětadvacet let, možnosti jsou jiné.

**MS:** Kdyby někdo uvažoval tímto způsobem, za chvíli by zde nikdo nezbyl.

**JA:** Tak to však stejně dopadne. Uvědomme si: nikoho nedoháníme – Bavorsky a jiné, ale rozdíl mezi námi a ostatním světem se bude zvětšovat. Stačí si vzít krajské zřízení. V Čechách stačilo dvoustupňové řízení, ne třístupňové. Byla by ministerstva a pod nimi přímo okresy. Na tyto úvahy přijdete selským rozumem. Asi je pryč doba, kdy by ministerstvo životního prostředí a ministerstvo zemědělství bylo sloučeno v jeden celek.

**MS:** Snad je u nás ještě dostatek těch, kteří mají drive.

**JA:** Stav vnímám jako usazený a samotní jedinci to nejsou schopni změnit.

**MS:** Z dlouhodobého hlediska Českou republiku čeká pád?

**JA:** Spíše půjde o živoření, přežívání, nikoli o skutečnou prosperitu. Nesmíme opominout, že v Praze je budován ostrov blahobytu. Na periferiích by občané měli vzít sudlice a vydat se na Prahu. Nezapomínejte, že v Praze se nic velkého nevyrábí, ale společnosti mají sídlo v Praze, a proto roste pražský blahobyt a výběr daní. I daně, které se vyberou, se násobí koeficientem. Tážu se, proč má Pražák větší „hubu“ než Severočeši? Uznávám, že Praha musí dostat více peněz, poněvadž plní mnoho funkcí. V Německu rozdíly přerozdělování mezi obcemi a městy s velkým významem nejsou tak velké.

**MS:** To znamená, že u nich není takový rozdíl mezi městy Mnichovem, Berlínem a malým městečkem ve srovnání s Prahou a Poděbrady.

**JA:** Uvědomme si, že Berlín je příjmově nejchudším městem spolkové republiky, avšak Praha je nejbohatší. V Německu je zaveden systém, který ukáže, kolik daní se vybere na obyvatele a přerozdělí se. Nezapomínejme, že všichni jsme si rovni. Tento přístup v České republice neexistuje. Přiznejme si: kultura je někde jinde. Vnímám nás jako pohany.

**MS:** Spíše se využívá zdejší potenciál. Podívejme se, jak se opravuje Hlavní nádraží v Praze. Je to žalostný, nekonečný příběh, jenž se objevuje i v jiných oblastech v Čechách.

### **... Příklady správy ...**

**JA:** V roce 2019 působím v německém Liebenau jako tlumočnick a mám možnost nahlédnout do logistiky společnosti Kaufland, konkrétně do míst, odkud se zásobuje Polsko a východ Německa. Hlavní budova je 2 km dlouhá, kde najdete vše, co potřebuje velký obchodní řetězec pro svou činnost. Je tam zvláštnost: vedle areálu jsou koleje, které tam ale nevedou.

**MS:** Není to hloupé nastavení logistiky, pokud se nevyužívá i železniční doprava?

**JA:** Vše dělají automobily. Němci nediskutují, že by to vozili železnicí ...

**MS:** ... natož po vodě. Co by se stalo, pokud by taková společnost využila vodní cestu pro přepravu části nákladů?

**JA:** V tomto skladu se shromažďují dodávky od výrobců. Tam jsou dodány, přerozděleny a zásobovány konkrétní prodejny. Takoveto objekty jsou čtyři a nezapomínejme, že západní Evropa je Česká republika povýšená na druhou. Je tam dvakrát taková hustota obyvatel a jejich kupní síla je dvojnásobná. Lidí je dvojnásobek a dvakrát tolik vyrábí a spotřebovávají, a proto zatížení je tam násobně vyšší ve srovnání s Českou republikou.

**MS:** *Tuším, že Němec Konrád Adenauer a Ital Alcide De Gasperi neuvažovali o společné Evropě, která je plná automobilů, nákupních center. Platí takový nepsaný zákon: Kdekoliv uděláte parkoviště, bude během krátké doby zaplněno. Mezi námi však žijí i ti, kteří v automobilu blahobyt nevidí.*

**JA:** Ve svém penzijním věku nejsem člověk automobilu, spíše se snažím spojit: vlak, autobus, kolo. V tomto ohledu jsem snad ekologicky jednající člověk. Přijal bych sdílený automobil, jež bych si půjčil v momentu nutnosti.

**MS:** *Způsob, jakým se žije v Evropě, je dlouhodobě neudržitelný. Zaměřili jsme se na téma úcty k vodě. Právě úcta vzniká tím, že si něco odepřu.*

**JA:** S tímto přístupem souhlasím. Na stáří budu vodu zachytávat.

**MS:** *Je to drobný cíl a způsob využití času.*

**JA:** Měli bychom někde začít.

**MS:** *Děkuji vám za kritické pohledy na problematiku vody v kontextech.*