2. Cílevědomým vybudováním našich „stavovských" organisací, kterých již máme celou řadu, to jest zájmových organisací zaměstnavatelských i zaměstnaneckých. Doposud konají tyto odborné organisace ponejvíce jen funkci obranných svazů, které brání příslušnou hospodářskou skupinu ať proti přehmatům úředním nebo proti nemírným požadavkům dělnickým po případě zaměstnavatelským. V budoucnu čekají je však patrně důležitější úkoly: cílevědomá spolupráce s veřejnou mocí na další organisaci celého našeho hospodářství. V některých směrech a u některých organisací vidíme tuto spolupráci dnes už také. Je však třeba, aby byla všude vědomá a aby byla jednotně organisována. Jedině tak bude možno vyloučit nezdravé zasahování politických vlivů do hospodářských otázek.

Nelze jíti do podrobností. Ty jsou otázkou pečlivé práce a dalšího vývoje. Je však třeba ujasniti si, pokud to je vůbec možno, kam asi tento vývoj jde a jaký úkol nás v něm čeká. Ústup od liberalismu nesmí být překotný, nemáme-li nahrazovati dobré špatným. Především pak si musíme v tomto vývoji najíti funkci, která odpovídá jak hospodářské struktuře našeho státu, tak i jeho demokratické formě.

Jar. Kratochvíl.

HOSPODÁŘSTVÍ NAŠICH ŽELEZNIC V R. 1933.

Nedávno úředně publikované výsledky našich státních drah v roce 1933 dovolují všimnouti si blíže, jak si ČSD. počínaly v uplynulém těžkém roce a jaký význam mají jejich finanční výsledky pro celkové státní hospodářství. Jde ovšem o číslice, jež nejsou zcela definitivní, neboť jsou v nich zahrnuty i výsledky posledních měsíců r. 1933, které jsou dosud pouze prozatímní. Avšak zkušenost učí, že prozatímní výsledky neliší se valně od definitivních, takže značných změn proti tomu, co bylo veřejnosti již úředně oznámeno, není možno očekávati. Tentokráte lze také celkem spolehlivě prováděti srovnání s výsledky roku 1932, ježto formální úprava hospodaření je v r. 1933 zcela stejná jako v r. 1932, což platí zejména pro účet odpisový. V této položce jest tomu tak totiž ponejprv, ježto teprve v r. 1932 byly odpisy v té podobě, jak se dnes presentují, zavedeny.

I. Provozní výsledky.

Především je třeba věnovati pozornost provozním výsledkům.

Provozní účet ČSD. vykazuje ovšem na straně příjmové jednak příjmy z dopravy, jednak příjmy ostatní, dále pak ponechanou částku přepravní daně ve prospěch provozních výsledků a konečně úroky a kursovní rozdíl. Chceme-li však zjistiti, jak se bral vývoj provozních výsledků státních drah, musíme nutně přihlédnouti jedině k příjmům z dopravy. Je nutno tak učiniti nejen proto, že je to daleko nejhlavnější zdroj příjmů drah, před kterým vše ostatní ustupuje do pozadí, nýbrž také proto, že by jinak nastalo nezbytné skreslení pravého stavu věcí. Položka „ostatní příjmy" zahrnuje totiž jednak příjmy mimodopravní povahy, jednak jsou do ní zařaděny příjmy, jež se jeví spíše jako účetní hodnoty. V roce 1932

činila tato položka 169 mil. Kč, kdežto v r. 1933 již 288 mil. Kč. Zvýšení nastalo nikoliv efektivními vyššími příjmy, nýbrž především zaúčtováním reserv v částce vyšší nežli 60 mil. Kč z let dřívějších. Položka části přepravní daně není rovněž nijak směrodatná pro hospodářské výsledky provozu drah, neboť nehledíc k její povaze jako refundované daně jinak obecně platné, závisí její výše v podstatě na rozhodnutí zákonodárného sboru, jsouc určována finančním zákonem na příslušný rok. Konečně úroky a kursovní rozdíl je položka, jejíž obsah má povahu nahodilosti, takže se pro posuzování výsledků vůbec nehodí.

Na straně výdajové nutno pak odečísti jednak službu kapitálovou (úrokování a umořování dluhů), ježto tato položka s provozem svou podstatou nijak nesouvisí a její výše se vymyká naprosto vlivu železniční správy u výkonu provozu, jakož i položku odpisovou. Toho je třeba z toho důvodu, že tato naposled uvedená položka je předem dána podle stanoveného plánu, takže v provozu představuje pevnou částku, na niž zůstává (alespoň zásadně) vývoj provozu bez jakéhokoliv účinku.

Přihlédneme-li tudíž k vlastním příjmům a vydáním provozním, obdržíme tento obraz (vesměs v mil. Kč):

	1929	1930	1931	1932	1933
Příjmy	4605	4026	3692	2985	2614
Vydání	4222	4196	3992	3668	3363
Rozdíl	+ 383	— 170	— 300	— 683	— 749

Obraz jest, jak je patrno, velmi nepříznivý. Vyplývá z něho, že vlastní provozní výdaje se vzdalují stále více od vlastních příjmů z dopravy, takže pasivní saldo je stále větší. Nejenom že se tedy poměry, jak se vyvinuly hned při vzniku krise a jak se pak zejména v roce 1932 zhoršily, nezlepšily, nýbrž se ani neustálily a jsou stále na cestě zhoršování. Vzrůst pasivního salda mezi výdaji a příjmy provozními se sice z r. 1932 na r. 1933 podstatně zmenšil proti situaci, jaká se jevila z r. 1931 na r. 1932, avšak na druhé straně lze říci, že neobyčejné zhoršení výsledků provozu v r. 1932 opravňovalo k naději, že při něm alespoň zůstane a že nebude pokračovati. Tomu bohužel tak není.

V jednotlivostech vlastního provozního účtu je třeba si všimnouti na prvém místě příjmů z dopravy. Příjmy ty činily v r. 1931 v mil. Kč 3692, v r. 1932 klesly na 2985, kdežto v r. 1933 činí již jen 2614. Pokles r. 1933 proti r. 1931 činí 29%, proti r. 1932 pak 12½%. Absolutní pokles proti r. 1932 činí 370 mil. Kč. To je ovšem částka velmi úctyhodná a není nijak obtížné si uvědomiti, že by vyžadovalo zcela mimořádného napětí sil a energie, aby byla přiměřeně stejná částka získána i na straně výdajové úsporami. Ve skutečnosti, jak vyplývá z předcházející tabulky, činí úspora na výdajích pouze asi 300 mil. Kč.

Bylo by nespravedlivé, kdyby nebylo uznáno, že železniční správa se zřetelně snažila dosáhnouti snížení provozních výdajů. Ovšem částka 300 mil. Kč, kterou lze z výkazů, jak jsou publikovány, vyčísti, neresultuje jedině z této snahy správy. Tak na př. u výdajů osobních, jež

klesly z r. 1932, kdy činily 2.438 mil. Kč, v r. 1933 na 2.288 mil. Kč, takže je tu slušný rozdíl 150 mil. Kč, došlo k úspoře více nežli 60 mil. Kč zákonným opatřením, jímž bylo všeobecně provedeno snížení platů státních zaměstnanců. Ve výdajích věcných, kde jde rovněž asi o úsporu 150 mil. Kč (v r. 1932 1.230 mil. Kč, v r. 1933 1.074 Kč), došlo ke zmenšení výdajů nejen v důsledku racionalisace (na př. průběžná brzda) a poklesu dopravy vůbec, nýbrž i proto, že ceny řady potřeb poklesly automaticky v důsledku deflační politiky státní, což ovšem přišlo i železniční správě k dobru. Od r. 1930 lze kromě toho pozorovati stálé zhoršování poměrů mezi vydáními osobními a věcnými, což vyvolává obavy pro budoucnost. I když je známo, že tento poměr lze lehce malými změnami v účtování změniti, neboť rozřešení otázky, které výdaje mají býti zařaděny mezi osobní a které mezi věcné, řídí se často úvahami účelnosti a vhodnosti, přece jenom při stejné basi v příslušných letech není vývoj, jakého jsme svědky, příznivý.

Poměrně malý pokles ve vydáních vykazuje s l u ž b a ú s t ř e d n í. V r. 1931 jsou tato vydání vykázána částkou 190 mil. Kč, v r. 1932 již 162 mil. Kč (pokles více nežli 14%), kdežto v r. 1933 částkou 153 mil. Kč, takže snížení je proti r. 1932 pouze o 5.5%. Je ovšem pochopitelné, že služba centrální nemůže jíti ve snižování svých výdajů úměrně s vlastním provozem, kde menší dopravní intensita vede přímo ke snižování výdajů, přece se však zdá, že přizpůsobování správy podniku ke zmenšování výkonnosti celého podniku, je poněkud pomalé.

Projevuje-li se všeobecně ve vydáních provozních tendence snižovací, která v podstatě znamená, že železniční správa chápe správně své úkoly, třebaže snad neprovádí je se vší důsledností, je v příkrém rozporu s touto tendencí p o l o ž k a n a v š e o b e c n é v ý d a j e p r o z a m ě s t n a n c e. Tu jsou zahrnuty výdaje na sociální péči, mezi nimiž daleko nejvýznamnější jsou náklady na pensijní zaopatření. Je třeba ovšem míti na mysli, že výdaje na pense jsou tu uvedeny pouze jako výsledek salda, neboť jsou předem odečteny příspěvky pensijní, které zaměstnancům jsou z jejich platů sráženy (8%). V r. 1931 je tu vykázána částka 642 mil. Kč, r. 1932 vykazuje vzestup na 664 mil. Kč a v r. 1933 objevuje se již částka 729 mil. Kč. Má tedy tato položka nejen tendenci vzestupnou, způsobenou výhradně výdaji na pense, nýbrž vzestup je i stále rychlejší. Ačkoli pro rok 1934 byly pense nařízením č. 252/1933 opět sníženy, lze sotva očekávati, že nebude náklad na pense opět vyšší nežli v r. 1933, neboť rozsáhlé pensionování prováděné v r. 1933 mohlo se projeviti svými finančními důsledky v tomto roce jen částečně; největší část pensionování stala se totiž teprve v druhé polovině r. 1933. Tím jsme se ocitli u jednoho z nejpalčivějších problémů státních drah. Již při posuzování výsledků r. 1932 vyslovil Koller („Hospodářská Politika" 1932, str. 766) obavu z toho, že p o č e t p ř í j e m c ů p e n s í j e v n a p r o s t é m n e p o m ě r u k p o č t u z a m ě s t n a n c ů č i n n ý c h. Po opatřeních správy železniční v r. 1933 se tento poměr nepochybně ještě zhorší. Náklady na aktivní zaměstnance nejsou v r. 1933 ani dvakrát tak veliké, jako náklady na pense. Stěží lze očekávati, že by podnik v budoucnosti toto enormní břemeno svými vlast-

ními silami mohl nésti. Při tom není nezajímavé všimnouti si, že na staropensisty, převzaté z Rakouska, připadá v r. 1933 jen náklad asi 26 mil. Kč, kdežto na zaměstnance restringované podle zákona č. 286/1924, často bez vnitřní potřeby, asi 100 mil. Kč. Z toho plyne, že vnitřní oprávnění podniku požadovati od státu pomoc v pensijních nákladech, jež resultují z opatření, která nebyla diktována potřebami podniku, týká se poměrně jen malé části všech výdajů na pense.

II. Účet odpisový.

Odpisový účet je přirozeně správně zařaděn do účtu provozního. Vypustili jsme jej při svých úvahách jen proto, aby vlastní situace provozu lépe vynikla. Nyní však je možno několika slovy se o této věci zmíniti. V roce 1932 figuruje odpisový účet částkou 374 milionů Kč, v roce 1933 částkou 371 mil. Kč. Není tu tedy valného rozdílu, který ostatně nebylo by lze ani vnitřně vzhledem ke konstrukci odpisového účtu odůvodniti. Avšak železniční správa vzhledem k nepříznivým výsledkům svého provozního hospodářství nepoužívá odpisů v plné míře k tomu, k čemu jsou určeny, totiž k obnově svých provozních zařízení. Na obnovu vydána byla totiž ve skutečnosti v r. 1931 částka 191 mil. Kč (tehdy nebyl ještě odpisový účet zaveden), v r. 1932 částka 213 mil. Kč a v r. 1933 částka asi 155 mil. Kč. Zbývající částku z odpisového účtu v r. 1933 použije železniční správa (formálně to označuje jako výpůjčku) ke krytí schodku železničního hospodářství vlastními prostředky. Je jistě důvodné, že není celého odpisového účtu používáno pro obnovu, neboť bilanční předpis, kterým byl odpisový účet založen, vycházel z drahotních poměrů, které byly vůči dnešním poměrům nepříznivější. Hodnota, kterou bylo lze v obnově pořídit za částku 370 mil. Kč v r. 1931 (doba vzniku bilančního předpisu) byla nepochybně značně menší, nežli hodnota pořízená za tutéž částku v r. 1932. Je jen otázka, zda částka 155 mil Kč, která byla na obnovu v r. 1933 věnována, není přece jen příliš nízká. V tomto směru bylo opětovně tvrzeno odbornými kruhy (srvn. na př. „Hospodářská Politika“ 1931, str. 96), že částka 224 mil. Kč, jež věnována byla na obnovu v r. 1929, je příliš malá, a že železnice ve skutečnosti stravuje svou podstatu. Byla-li tato námitka důvodná pro hospodářství r. 1929 a pro částku přece jen asi o 70 mil. Kč vyšší, nežli byla věnována na obnovu v r. 1933, pak ovšem nemůžeme se ubrániti tísnivému pocitu, že stravování podstaty stále pokračuje, ba že se rychle zvětšuje, neboť je zřejmé, že — věnovala-li železniční správa na obnovu od r. 1929 již po čtyři leta částku vždy menší nežli by toho bylo třeba při řádném hospodaření — vzrůstá stále rychleji i manko neprovedené obnovy.

III. Úrokování a umořování dluhů.

Tendenci vzestupnou má i účet kapitálový (úrokování a umořování dluhů). Je to ovšem jen přirozený důsledek toho, že základní linie Engliš ova, po prvé zaujatá v r. 1927, že investice u železnic nesmějí býti pod-

nikány na úvěr, byla v r. 1930 z hospodářských důvodů celostátních opuštěna, takže od té doby jsou pořizovány investice jedině z úvěru, jehož úrok a úmor pak důsledně stále zvyšuje kapitálový účet podniku. Z částky 291 mil. Kč v r. 1931 je vzestup v r. 1932 na 305 mil. Kč a v r. 1933 na 316 mil. Kč. Tato okolnost, že se totiž kapitálový účet stále zvyšuje, nebyla by zajisté sama o sobě nepříznivým znamením pro budoucnost podniku, nutí však k přemýšlení, uváží-li se, že objem hospodářství podniku se stále zmenšuje. Tím se stává kapitálový účet stále větším podílem všech provozních vydání. Ježto pak na výši tohoto výdaje (na kapitálovou službu) nemá podnik žádný přímý vliv, stává se při smršťování provozních výdajů služba kapitálová relativně stále tíživějším břemenem.

IV. Nové investice.

Podnik železniční nemůže se ovšem omeziti na obnovu svých zařízení, nýbrž je nucen svá zařízení také zdokonalovat. Proto ani ve velmi nepříznivých poměrech nemůže se podnik obejíti bez určitých nových investic. Švýcarský znalec železniční dr. Herold radil sice rakouským spolkovým drahám ve svém dobrozdání z r. 1930, aby investiční výdaje byly zcela zastaveny, avšak sám byl nucen své stanovisko záhy změniti. Na druhé straně je jisté, že podnik, jehož výkonnost se stále zmenšuje, musí si ve svých investicích počínati co nejopatrněji. Tato tendence se projevuje i u státních drah, ač se zdá, že je vzhledem k dnešním a částečně i budoucím úkolům železnic investováno nově poměrně mnoho. Z částky 441 mil. Kč, jež byla věnována na investice v r. 1931, sestoupilo se v r. 1932 na částku 278 mil. Kč a v r. 1933 na částku 216 mil. Kč. Do jaké míry jsou prováděné investice rentabilní nebo nezbytně nutné s ohledem na bezpečnost provozu, nelze posouditi. Ježto jsou však mezi investičními náklady i výdaje na nové dráhy na Slovensku, nezdá se, že by při povolování investičních výdajů bylo postupováno se žádoucí rigorosností.

V. Příspěvek státu na železnice.

Mezi provozními příjmy je zařaděna i částka přepravní daně ve výši 265 mil. Kč. Přísně vzato jde tu o příspěvek státní pokladny pro hospodářství podniku, neboť podnik neplatí daně výdělkové ani daně obratové z dopravních výkonů, takže daně z dopravy jsou jediným zdaněním, které železnici zatěžuje. Na druhé straně je nesporné, že daně z dopravy jsou hospodářsky součástí tarifů a že je tedy odůvodněné, jestliže státní dráhy vznášejí opětovně požadavek, aby jim byly v plné míře refundovány. Musíme si jen býti vědomi, že za daného právního stavu jde tu o státní daň, která je příjmem finanční správy a že tudíž každé její refundování znamená snižování státních příjmů.

Ježto jsou daně z dopravy přímo závislé na intensitě dopravní, je přirozené, že výnos daní s poklesem dopravy stále se snižuje. Vývoj výnosu daní je tento (vesměs v mil. Kč):

Rok	Daň z jízd. lístků	Daň ze zavaz.	Daň z přepravy zboží	Dávka z jízd. podle zák. 287/24	Úhrn
1929	196	6.9	561	97	861
1930	193	6.4	478	95	772
1931	187	5.6	436	92	721
1932	158	4.2	342	78	582
1933	150	3.4	300	75	528

Z částky 528 mil. Kč jakožto úhrnu výnosu daní z dopravy r. 1933 obdržel podnik jednak 265 mil. Kč jako příspěvek pro zlepšení provozních příjmů, jednak částku 22 mil. Kč z výnosu dávky z jízdného na úpravu platů staropensistů. Zbývající částka 241 mil. Kč zůstala státní pokladně, jež ovšem zbytek daně přepravní (z dopravy zboží) nevyplacený státním drahám refundovala ve výši asi 35 mil. Kč průmyslovým podnikům ve formě vrácení obchodových daní podle příslušného zákona.

VI. Vývoj personálních poměrů.

Jen zcela stručně budiž poukázáno i na vývoj personálních poměrů. Průměrný počet zaměstnanců byl (vždy k 31. prosinci) v příslušných letech tento:

	1929	1930	1931	1932	1933
Definitivní . .	101.700	102.600	101.000	96.600	84.000
Pomocní . .	36.500	38.400	37.500	36.700	35.600
Smluvní . .	39.700	21.700	18.200	15.300	14.700
	177.900	162.700	156.700	148.600	134.300

Pokles počtu zaměstnanců v r. 1933 proti r. 1932 činí asi 9½%. Tento poměrně příznivý výsledek je ovšem poněkud zmenšován ve svém významu úvahou, že snížení počtu činných zaměstnanců projevilo se rapidním vzrůstem oprávněných příjemců pensí. Zaměstnanců pomocných ubylo totiž jen 2.9% a smluvních 3.6% a jen u těchto zaměstnanců má zmenšení počtu přímý význam na snížení osobních nákladů, neboť u zaměstnanců definitivních přesouvá se velká část aktivních požitků do nákladů pensijních. Výdaje osobní zmenšily se celkově v r. 1933 (absolutní výše 2.288 mil. Kč) proti r. 1932 (absolutní výše 2.438 mil. Kč) pouze asi ani ne o 10%. Na proti tomu příjmy z dopravy klesly s částky 2.985 mil. Kč v r. 1932 na částku 2.614 mil. Kč, tudíž asi o 12½%. Je tedy viděti, že přes usilovnou snahu železniční správy, jak došla svého výrazu v hromadném pensionování zaměstnanců v r. 1933, nepodařilo se jí vyrovnati se ve snižování personálních nákladů s poklesem příjmů z dopravy.

VII. Jak je schodkem železnic zatížena státní pokladna.

Nejvíce zajímá dnes hospodářskou veřejnost při každé úvaze o státních drahách otázka, jaké zatížení znamená schodkové hospodářství státních drah pro státní pokladnu a tím i pro poplatnictvo. Tu ovšem nutno postupovati opatrně. Nezbývá sice nežli výnos daní dopravních pokládati zásadně za příjem finanční správy, jak bylo již výše řečeno, avšak musí

býti spravedlivě přihlédnuto i k rektifikaci formálního zatížení státní pokladny, jak bude níže provedeno, aby nedošlo k úsudku skreslenému. Nelze se však vyhnouti tomu, aby mezi zatížení státní pokladny byla započtena i vydání na schodky Košicko-Bohumínské dráhy a místních drah, státními drahami provozovaných, třebaže přirozeně provozní výsledky těchto drah nenáležejí přímo do úvahy, která se zabývá výsledky hospodářství státních drah. Jde tu však nepochybně o zatížení státní pokladny, které vyplývá z provozu železničního, a to z provozu, který obstarávají dráhy státní, takže formálně právní stránka, na čí účet se provoz děje (zda na účet státních drah či na účet společnosti místní dráhy, jejíž hospodářství požívá garancie se strany státu), nemůže býti při hospodářské úvaze důvodem k tomu, aby byly tyto výsledky přehlíženy.

Obraz zatížení státní pokladny železnicemi lze pro r. 1933 sestaviti asi takto:

1. Částka přepravní daně (viz výše sub V.)	265 mil. Kč
2. Částka z dávky z jízdného (viz tamtéž)	22 mil. Kč
3. Provozní schodek. Ten je (incl. kapitálové služby) udáván oficielně částkou 874 mil. Kč. Od toho nutno odečísti částku 216 mil. Kč, která na krytí schodku připadne z nepoužitých odpisů, takže zbývá 658 mil. Kč. K této částce nutno však opět připočísti 64 mil. Kč, kterážto částka zlepšuje položku „ostatní příjmy", je však jen opatřením účetním. Zbývá tedy jako příspěvek na úhradu schodku	722 mil. Kč
4. Schodek Košicko-Bohumínské dráhy a místních drah státními drahami provozovaných	220 mil. Kč
Úhrnem . . .	1229 mil. Kč

Proti tomuto přímému finančnímu zatížení státní pokladny železnicemi může ovšem železniční správa postaviti určité protihodnoty:

1. Především je tu výnos z dopravy, který činí, jak bylo výše uvedeno sub V . . . . . 528 mil. Kč.

2. Náhrada za úkony ve prospěch státní správy a státních podniků. Ta činí, vycházíme-li z číslic účetní uzávěrky za rok 1932, snížených paušálně o 10% vzhledem k poklesu dopravy v r. 1933:

a) za služby pro druhé resorty (především pro poštu .	164 mil. Kč
b) za výkony se zřetelem na sociální potřeby (zejména za újmu na příjmech z neúměrně nízkých tarifů za dopravu dělnictva a žactva)	309 mil. Kč
c) za služby v zájmu veřejném	64 mil. Kč
d) za tarifní slevy potřebami podniku neodůvodněné a za újmu z propočtu tarifů s místními drahami . .	56 mil. Kč
celkem . . .	593 mil. Kč

Tuto částku nelze ovšem vážně celou vzíti jako protihodnotu za příspěvek státu na schodek železnic. Především jsou to cifry udávané železniční správou, od níž byly do účetní uzávěrky převzaty. Je známo, že druhé resorty (zejména pošta) popírají zcela rozhodně správnost údajů

železniční správy. Kromě toho by mnohé úkony, za něž vyčísluje železniční správa v určité částce protihodnotu, musely býti železnicemi konány za nízké sazby z vlastního zájmu železnic, neboť jinak by pravděpodobně železnice o tyto dopravní úkony vůbec přišla. To platí zejména o dopravě dělnictva a žactva, kterou by železnice nutně ztratila, kdyby chtěla ji prováděti za sazby jen poněkud se blížící sazbám normálního tarifu. Podobně se to má s tarifními slevami, kde nelze říci, kdy přestává zájem podniku a kdy nastává zájem veřejný. Úbytek z propočtu tarifů nelze pak vůbec vésti jako položku na protiúčtu státních drah, neboť propočet tarifů prospívá i železnicím mírou, kterou nelze vyčísliti.

Lze proto pokládati za velmi optimistické, vezmeme-li v úvahu při našich počtech jako odměnu za výkony, jež železnice koná z důvodů, jež nejsou dány zájmem podniku, nejvýše asi 100 mil. Kč.

Celkem prospěch státní správy ze železnic 628 mil. Kč.

I když připočteme železnici k dobru tuto částku, která ani po provedené opravě není zcela odůvodněna, nedostávala by se ČSD na jejich hospodářství (ve spojení s hospodářstvím železnic ve státě vůbec) ještě částka okrouhle 600 mil. Kč.

Při tom by však kromě toho železnice soustavně a ve značné míře ztravovala svou substanci (viz sub II.)

VIII. Závěr.

Závěrem lze říci, že hospodářské výsledky našich drah za r. 1933 jsou málo utěšené. Bohužel, není možno ani konstatovati, že zhoršování poměrů, zahájené v r. 1930 a jen poněkud zastavené v r. 1931, přišlo k bodu, u kterého by bylo možno očekávati obrat. Všechny známky nasvědčují tomu, že ani v r. 1934 nebude zhoršovacímu procesu konec.

Z toho, co o některých hlavních bodech hospodářství státních drah bylo uvedeno, je patrno, že železniční správa postupuje dosavadními metodami, ponechávají nerozřešenu otázku, zda se poměry nezměnily tak radikálně, že metody dříve výborné jsou dnes snad již nezpůsobilé k tomu, aby bylo možno s nimi dosáhnouti úspěchu. Železniční správa hledí totiž své výdaje snižovati a takto docilovanými úsporami nahrazovati úbytky na příjmech. V podstatě je tento postup zajisté správný, avšak nelze se zbaviti dojmu, že v dnešní době má za následek, že železniční správa ocitá se v jakési groteskní situaci. Cíl, který si správa každoročně vytyčuje, vzdaluje se totiž rychleji, nežli pokračuje realisace plánu, který má dostižení cílu přivoditi.

Podle zkušeností posledních let se zdá, že bez zásadních změn v celém vedení železničního podniku nebude možno dosáhnouti nápravy v železničním hospodářství. Leda že by ovšem byli vedoucí činitelé státu rozhodnuti vyčkati nápravy, která se může samočinně dostaviti rozmachem hospodářské života. Takové rozhodnutí by se nebezpečně blížilo fatalismu a vyhnulo by se kromě toho odpovědi na ožehavou otázku, zda jsou hospodářské výsledky státních drah vůbec únosné na trvalo pro celé státní hospodářství.

Jiří Havelka.