

Německé říšské dráhy a otázka jich odstátnění.

Dr. Jiří Havelka.

Nová ústava německá přinesla v čl. 89 uskutečnění zásady, že veškeré dráhy spravovati jest úkolem říše, které za tím účelem jednotlivé země mají i předati svá práva vůči drahám soukromým, a určila zároveň za den, kdy přechod státních železnic jednotlivých zemí na říši měl býti proveden, den 1. dubna 1921 (čl. 171).

Myšlenka jednotné říšské železnice není ovšem v Německu nová. Po francouzsko-německé válce usiloval o to zejména Bismarck, který dovedl vahou své osobnosti v Prusku učiniti počátek tím, že pruské dráhy měly býti nabídnuty zvláštním zákonem říši. Separatistické snahy zemí, zvláště Bavorska, zabránily sjednocení železniectví v říši, při čemž hlavním důvodem byla ovšem obava, že by moc říše a tím i Pruska, jakožto vedoucího státu, příliš byla proti zemím posílána. V teorii však myšlenka jednotného železniectví udržovala se houževnatě, a třebaže prakticky před válkou zdála se býti neproveditelnou, vyskytovaly se vždy hlasy vážných odborníků, které na potřebu sjednocení ukazovaly. Po míru versaillském byla půda pro uskutečnění jednotnosti více než kdy jindy připravena. Již během války byla správa všech železnic v říši fakticky soustředěna, pokud šlo o vojenské transporty, které však stály v popředí, v rukou generálního štábu. Po válce pak objevila se zprvu nebezpečná — pro říši — snaha jednotlivých zemí po separatismu. Nebylo tedy nic samozřejmějšího nežli hledati prostředky, kterými by bylo lze jednotnost utužiti; ti, kteří poukazovali na železnice, měli úlohu značně usnadněnu tím, že jiných prostředků, od kterých by bylo lze s úspěchem očekávati tužší spojení jednotlivých zemí, ani nebylo. Vždyť vojenská moc byla mírem zbavena jakéhokoliv vlivu ve státě, finanční jednota pak byla oslabena kvalitativně výhodami, jež vítězům smlouvou mírovou právě na tomto poli musely býti přiznány. Zbývala tedy pouze pošta, která ovšem svůj sjednocovací úkol již plnila, a železnice, které se měly sjednocovacím pojítkem teprve státi.

Provedení zásady ústavou vyslovené bylo přikázáno nově zřízenému říšskému ministerstvu dopravy, které po dohodě seúčastněnými zeměmi provedlo převod státních železnic jednotlivých zemí do vlastnictví říše již 1. dubna 1920, tedy o celý rok dříve, nežli ústavou bylo předepsáno. Ústava týká se ovšem i soukromých železnic, které tedy má vzhledem k nahoře uvedenému předpisu čl. 89 získat říše na základě práv, která jí země musejí předati (právo výkupu). Pro finanční nesnáze nepočala říše přirozeně tohoto úkolu ani plniti snažíc se v první řadě zlikvidovati otázku státních železnic, které se staly 1. dubnem 1920 železnicemi říšskými. Státní dráhy byly v Prusku a Hessensku (jednotná správa pruská, celkem 40.312 km), Bavorsku (8.545 km), Sasku (3.367 km),

Virtembersku (2.153 km), Badensku (1.859 km), Meklenbursku (1.094 km) a Oldenbursku (673).

Důsledky resp. výhody, které se očekávaly z toho, že veškeré státní železnice jednotlivých zemí staly se říšskými, tedy jednotným a uceleným dopravním prostředkem, byly v prvé řadě politické. Hospodářsky lze sice mluvit o tom, že nastala sjednocením jednotná správa, která povede ovšem pouze jednotnou politiku dopravní i politiku personální, a že odstraněny budou třenice resp. nevraživosti jednotlivých zemí mezi sebou v otázkách železničních; očekávati však pozitivní výsledek finanční po stránce úsporné, nebylo možno. Jestliže v Německu před sjednocením bylo mluveno i psáno o velikých úsporách, které lze sjednocením docílit na personálu i na hmotách (jednotným objednáváním a větší samostatností při objednávkách u těžkého průmyslu), tedy bylo zde skutečně přání otcem myšlenky, jak také budoucnost ihned ukázala.

Pozorujeme-li, jak se tato ohromná akce, beze sporu prospěšná, způsobem do podrobností propracovaným brzy odehrála, a jak veliké naděje se na výsledek její poutaly, musí nás tím více zaraziti skutečnost, že sotva staly se státní dráhy zemí drahami říšskými vzhledem k předpisu ústavy, vyskytly se zpočátku skromně, pak však stále hlučněji hlasy, které žádaly pravý opak toho, co se právě stalo, t. j., aby říšské dráhy byly předány soukromým podnikatelům. Příčinou toho jest ovšem neblahý finanční stav, ve kterém se říšské dráhy ocitly; ve skutečnosti však nemá okolnost, že státní dráhy byly soustředěny v jednotné říšské správě, nic co činiti s jejich pasivitou, vždyť státní dráhy jednotlivých zemí byly právě tak pasivními. Vezmeme-li na př. Prusko, jehož státní dráhy byly nejlepším (finančně) železničním podnikem celé Evropy, tu můžeme nejlépe konstatovati finanční rozvrat, jaký tu nastal válkou i po válce: kdežto v roce 1913 převyšovaly příjmy vydání o 787 mil. marek, jest v roce 1918 schodek 1.229 mil. marek, v r. 1919 3.749 mil. a v roce 1920 1.978 mil. marek. Příčiny špatné finanční situace není třeba uváděti, jsou dokonale známy i našim státním drahám.

Návrhy, aby říšské dráhy byly přenechány soukromému podnikání, přišly z kruhů těžkého průmyslu, který na jich uskutečnění vázal i značnou půjčku, kterou hodlal říši k sanaci železniectví poskytnouti; zajímavé však jest, že u širokého obecnstva, které v Německu věnuje podobným celostátním hospodářským otázkám vždy značnou pozornost, byly tyto návrhy velmi účinně podporovány. V řadě článků v denních novinách rozvinula se čilá debata vedená jak kruhy odbornými, tak i jednotlivci ze širšího publika, z nichž možno jako jádro věci vyjmouti to, že hlavním důvodem kromě deficitu, jenž dosáhl v roce 1921 číslíce, která nebyla daleka celé hodnoty drah říši převzatých, jak smlouvou s jednotlivými zeměmi bylo určena, bylo nedostatečné obchodní vedení, jež od kruhů byrokratických sotva prý lze očekávati, a slabost vůči personálu, který u soukromého podnikatele musel by se svým služebním poměrem

přízpůsobiti poměrům v průmyslu obvyklým a mohl by tedy býti dle potřeby redukován na míru nejmenší.

Způsob, jak upravit poměr železnic přenechaných soukromým podnikatelům vůči říši, nebyl ovšem se strany navrhovatelů zcela přesně formulován. Navrhováno bylo jedněmi, aby říšské dráhy byly prostě odevzdány koncernu těžkého průmyslu, jinými volena byla forma t. zv. smíšeného podniku veřejného, t. j. zakcionování celého podniku železničního tak, aby říše podržela většinu akcií, menší počet pak aby připadl průmyslu a snad i personálu na drahách zaměstnanému. Od tohoto návrhu zejména očekáván byl okamžitý úspěch, ježto jednak prý by uplatnil se důsledně obchodní duch soukromého podnikatele, jednak by říše svým vlivem dovedla utlumit přestřelky jeho, pokud by byly na újmu veřejným zájmům.

Jest přirozeno, že ani personál železniční čítající přes jeden milion lidí na říšských drahách zaměstnaných nepřešel otázku budoucí úpravy poměrů železničních v říši bez povšimnutí. Personál nižších kategorií zamítl ovšem kategoricky jakékoliv odstátnění (nebo lépe řečeno odříšštění) drah. Důvody toho jsou na snadě, není tedy třeba se o nich šířiti. Vyšší kategorie zaměstnanců, zejména vedoucí úřednictvo nespokojilo se pouze jednoduchým a málo odůvodněným omlitautím návrhu na odstátnění, za nímž stálo tolik německé veřejnosti, nýbrž pokusilo se důvody pro soukromé podnikání železniční v Německu věcně vyvrátiti a poslalo do boje své nejlepší lidi. Spiess, Sarter, Groener, Breitenbach (býv. pruský ministr), Stieler (státní sekretář říšského ministerstva dopravy) dali celou svoji osobnost této věci k službám, a nelze jim upříti, že zůstali vítězi. Své stanovisko dovedli hájiti objektivně a důvody, které svojí vahou vyrovnaly jakékoliv protinámítky zastanců soukromého kapitálu.

Především otázka deficitu. Schodek roku 1920 činil asi 15·6 miliard, v roce 1921 10·8 miliard; zmenšil se tudíž značně, ačkoliv pro rok 1921 preliminován byl pouze na 6·4 miliard a překročení rozpočtu stalo se v důsledku neočekávaného poklesu marky ke konci roku. V roce 1922 zamýšlí se udržeti stůj co stůj rovnováhu mezi příjmy a vydáními zvyšováním tarifů, které mají býti vždy ihned přízpůsobeny drahotným poměrům. To se také, jak známo z novinářských zpráv, děje. I když se stanoviska národohospodářského lze míti pochybnosti o tom, zda jest správným neustálé zvyšování tarifů, neboť každé zvýšení samo o sobě přináší novou vlnu drahotní a zvyšuje tudíž automaticky vydání železnice, přece nelze neuznati, že snížení schodku z r. 1920 na 1921 o 5 miliard jest výkon úctyhodný a že při pevné ruce, která, jak patrně, ve financích říšských železnic dnes vládne, možno věřiti alespoň v další postupné snižování deficitu.

Proti největší námitce odpůrců říšské správy železnic o přebytném personálu operují odborníci číslicemi. Kdežto totiž v roce 1913 činily u německých státních drah průměrně výdaje personální 60% všech výdajů vůbec, činí tytéž výdaje v rozpočtu na r. 1922

pouze 47%. Stouply tedy výdaje věcné daleko více nežli výdaje personální. Také námitky na početnost personálu odmítány jsou jako ne docela správné. Přiznává se sice, že personálu jest více nežli třeba, poukazuje se však na to, že není toho důvodem snad zbytečné přijímání personálu správou drah, nýbrž okolnosti mimo vliv železnice a osmihodinová pracovní doba, zákony o nuceném zaměstnávání demobilisovaných vojáků a všeobecný pokles pracovní intensity. Porovnáním s průmyslem železnici svou povahou nejblížeším, hornictvím, dochází se k překvapujícím výsledkům. Kdežto totiž počet personálu u železnic se neustále zmenšuje, a běže-li se za základ v roce 1913 stav 100, činil v září 1921 135·4, zvyšuje se u hornictví neustále a činí při základu 100 v roce 1913 136·4 v září 1921. Při tom se kromě toho uvádí, že kvalita výkonu železničního jest dnes již rovna výkonu mírovému, kdežto uhlí dnes těžené se ke kvalitě mírové dosud přirovnati nedá.

Nedostatek obchodní čilosti může býti dle názoru odborníků správě tak rozsáhlého podniku jako jsou říšské železnice vytýkáno pouze laicky. Nelze přece v době, kdy z jakéhokoliv důvodu nastane snížení dopravního ruchu na určité trati, propustiti ihned veškerý přebytný personál; neboť nehledě ani k tomu, že železnice musí míti vždy určité minimum personálu po ruce, nemohla by doprava při náhlém jejím zvýšení vůbec býti zdolána. Že by pak bylo lze očekávati, že by průmysl maje železnice ve svých rukou snížil ceny materiálu a zboží železnici dodávaného, nevěří a ani netvrdí průmysl sám, ježto by přivedl se sám do situace event. kritické.

Jediná pravdivá výtká, která se činí správě říšských železnic, jest, že tarify nejsou dosud přizpůsobeny drahotným poměrům, což však dovede říšská správa drah právě tak dobře jako soukromí podnikatelé. Neučinila-li tak dosud, stalo se tak z veřejných ohledů, kdežto u soukromých podnikatelů by ovšem s tímto zřetelem nebylo lze počítati — na úkor obecnstva.

Daleko vážnější však, nežli tyto ryze odborné a finanční úvahy, jsou však dle názoru odborníků důvody politické. Především nebylo by lze ubrániti se mocnému kapitálu cizímu, který by dovedl jistě říšské železnice přivesti úplně do svých rukou, čímž by vznikla škoda pro národohospodářské obrození Německa nedozírná. I kdyby však mohl se uplatniti pouze kapitál domácí, zůstává zejména otevřena otázka, jak to bude s kraji, kde jsou trati nevýnosné, ale přece buď národohospodářsky, politicky nebo vojensky naprosto nutné. Nebude lze přece očekávati od soukromého kapitálu, aby investoval své prostředky do podniků již předem beznadějných. Zůstává i nerozřešena otázka personálu. Jestliže jedna továrna nebo jeden koncern továren vede mzdový boj, vzniká sice také škoda národohospodářská, v prvé řadě však škoda podnikatelů samých; u železnice má však takový mzdový boj nedozírné následky hospodářské, jak názorně se ukázalo při poslední stávce personálu, která byla jinak první za říšské správy vůbec.

Nejpádnějším důvodem proti soukromému podnikání na říšských železnicích zůstává však dle názoru odborníků okolnost, že říše ztratí tak jediný mocný prostředek, který dokumentuje jednotnost říše a umožňuje připoutání všech i nejvzdálenějších provincií k jedinému cíli.

Objektivní tyto úvahy uveřejňované jak v odborných časopisech tak i v samostatných brožurách, z nichž nemálo bylo inspirováno říšským ministerstvem dopravy, vykonaly, jak se zdá, svůj úkol. V kruzích průmyslu nastalo jakési vysřizlivění a připravena byla i půda k tomu, jak při zachování charakteru říšských železnic by bylo možno železničtví německé náležitě ozdraviti. Nehledě k nejprísnejší hospodárnosti, která všeobecně uznává se za absolutně nutnou, jest požadavkem z odborových kruhů uplatňovaným zejména úplné osamostatnění železničního resortu a jeho vyloučení z celého komplexu státní správy. Železniční podnik má býti skutečným říšským podnikem dopravním, ne pouze jedním z oborů veřejné správy, a v rozpočtu má vystupovati pouze svým konečným efektem finančním. Kromě toho mají býti železnice důsledně odpolitizovány tak, aby rozhodovaly v každém směru pouze momenty věcné a aby nebyly z jednotlivých otázek železničních činěny politické. Důsledkem finančního osamostatnění má ovšem také býti, že investice musí býti hrazeny výpůjčkou, jejíž zúrokování a umořování bude výlučně povinností železnice, právě tak jako provozní schodky let nepříznivých (event. přebytků má se použiti výhradně k účelům železničním); na druhé straně nastává tím konec jakýchkoliv přepravních výhod pro jiné obory státní správy (vojenství, pošta), které musí tudíž veškeré výkony železnic platiti dle zásad platných pro obecnístvo. Návrh příslušného zákona jest již v zásadě připraven (obsah jest uveřejněn, aniž dosud doslovný text jest stanoven, v prvním sešitě brožury Die Reichsbahn).

Není úkolem těchto řádků porovnávat poměry říšských železnic se státními drahami československými. Z toho, co se odehrává před námi v Německu, můžeme však a musíme čerpat své poučení. V některých směrech předstihla ovšem naše státní správa železniční říšské železnice, tak na př. v důsledném šetření, jak v poslední době se provádí. Jest otázkou, zda bude následovati vzor německý v důsledném provádění státní politiky železniční a ve snaze přetvořiti státní železnice ve skutečný státní železniční podnik, který by nebyl vklíněn mezi ostatní obory státní správy jako jich součást, nýbrž by byl dle možnosti samostatný a mohl tak nejenom přizpůsobovati se snaze potřebám dopravovatelů, nýbrž i budovati úsilovně na svém vnitřním zesílení a správním přebudování.

Použito: Die Reichsbahn (Schriften u. Mitteilungen I.), Stielke 1922, Dr. Spiess: Der Kampf um die Reichseisenbahnen, Frankfurt 1921, Gutachten der Sozialisierungskommission, Engelmann, Berlin 1921, Sarter: Die Reichseisenbahnen 1921, Dr. Sax: Gegenwart und Zukunft der Eisenbahnen (Archiv für Eisenbahnwesen, sešit 2, 1922), Jan Hondl: Organisations a správa říšských železnic (Žel. revue, č. 7 1922).

