

109-4-1152

MINISTERSTVO NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI
ARCHIVNÍ A STUDIJNÍ ODDĚL

Doslo 109-4/1152

Čj.

Průlohy 8

11.5.2009
Ludl

pod č. 2 - vracel md. 13 stran
pod č. 4 - vracel md. 29 stran
pod č. 5 - vracel md. 29 stran

Krab. 62.

ST S

IV. - 9 a / 43.

Der Leiter der Abt Verkehr und Technik
beim Deutschen Staatsminister
für Böhmen und Mähren

Prag, den 1.12.1943

Minister

Eing.: -4. DEZ. 1943

Herrn Staatsminister
ergebenst vorzulegen.

Ich übermittle den Geschäftsbericht der Protektoratsbahnen
Böhmen und Mähren für das Geschäftsjahr 1941 mit der Bitte
um Entlassnahme.

SD-Leitabschnitt Prag	11
16621	6. DEZ. 1943
Handwritten: <i>11/12/43</i>	Antenzahlchen

Vano,

H.S.-IV-K-9/43.

St. M. IV K - 9a/43

SD 9139

NOV 1943

1a

Sicherheitsdienst RF 44
SD-Leitabschnitt Prag.

Prag, den 20.12.1943.

Ministeramt
Eing.: 29. DEZ 1943

Nach Kenntnisnahme zurück

an den

Persönlichen Referenten
des 44-Obergruppenführers Staatsminister K.H. Frank
44-Standartenführer Ministerialrat Dr. G i e s

P r a g .

Handwritten mark



Dr. Müllerberger
44-Hauptsturmführer

18001

94991

04/00 - 44

Handwritten mark

GESCHÄFTSBERICHT

DER

PROTEKTORATSBAHNEN BÖHMEN UND MÄHREN

ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR

1941

1. JANUAR – 31. DEZEMBER 1941



94990

PRAG 1943

Druckerei Josef Pacl & Comp., Strakonitz

Der wirtschaftliche Aufstieg des Unternehmens Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren, der sich schon in den Vorjahren angebahnt hatte, setzte sich im Geschäftsjahr 1941 mit nachhaltiger Wirkung fort. Da die Böhmisches-Mährischen Bahnen infolge der geographischen Lage des Protektorats in wichtigen Verkehrsverbindungen des großdeutschen Raumes gleichsam die Brücke schlagen zwischen dem alten Reichsgebiet und den Donau- und Alpengauen und weiter dann nach den reichen Wirtschaftsgebieten Südosteuropas, sind sie in die Gesamtlinie der deutschen Verkehrspolitik so unmittelbar eingeschaltet, daß sie an den gewaltigen kriegsbedingten Aufgaben der deutschen Eisenbahnen auch im Jahre 1941 ihren entsprechenden Anteil haben mußten. Steigende Leistungen sowohl für den zivilen Bereich der Wirtschaft wie zur Erfüllung der vielseitigen militärischen Anforderungen, die die Böhmisches-Mährischen Bahnen in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn nur unter Anspannung aller Kräfte und unter Ausnutzung ihres gesamten technischen Apparats vollbringen konnten, gaben daher dem Wirtschaftsjahr 1941 das Gepräge. Diese Leistungsausweitung kam naturgemäß auch in den finanziellen Ergebnissen des Geschäftsjahrs zum Ausdruck.

Im Personen- und Gepäckverkehr lagen die Erträge mit 1 194,522 Mio K gegenüber 805,783 Mio K im Jahre 1940 um 48,24% höher als im Vorjahre, und im Güterverkehr konnten mit 2 570,818 Mio K gegen 2 068,956 Mio K des Jahres 1940 24,25% mehr Einnahmen erzielt werden. Diese weitere Besserung der Einnahmeergebnisse beruht neben den Mehrleistungen und gewissen Verkehrsumschichtungen (insbesondere Abwanderung in höhere Wagenklassen im Personenverkehr) auf der Angleichung der Tarife an das deutsche Tarifsysteem, die im Güterverkehr mit Wirkung vom 1. Januar 1941, im Personenverkehr vom 1. Mai 1941 ab durchgeführt wurde. Die Leistungen der Böhmisches-Mährischen Bahnen (BMB) für die Postverwaltung im Eisenbahn-Post-Verkehr wurden im Jahre 1941 zum ersten Male mit 60,197 Mio K besonders vergütet; dieser Abgeltung liegen vorläufige Vereinbarungen zwischen den Protektoratsbahnen und der Böhmisches-Mährischen Postverwaltung zu Grunde, die nach dem Vorbild der entsprechenden Regelung zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost getroffen wurden. Die sonstigen Erträge stiegen gegen das Vorjahr um 54,75% von 195,075 Mio K auf 301,891 Mio K; die Erhöhung wurde hauptsächlich durch die hier verrechneten Einnahmen für die wesentlich grösser gewordenen Leistungen der BMB für die Deutsche Reichsbahn verursacht. Wie schon in den früheren Jahren wurde den Protektoratsbahnen auch in 1941 ein Teilbetrag an Verkehrssteuern belassen und als Rückeinnahme unter den Erträgen verrechnet; entsprechend dem Zuwachs der Verkehrserträge war dieser Steueranteil mit 373,013 Mio K (1940: 313,390 Mio K) um 19,02% grösser als im Vorjahre. Die gesamten Erträge 1941 stellten sich danach auf 4 500,441 Mio K; sie überschritten das Ergebnis des Vorjahres (3 383,205 Mio K) damit um 33,02%.

Der Gesamtaufwand der Betriebsrechnung, der ausser den Posten für die Betriebsführung der Protektoratsbahnen auch die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge, den Aufwand für Abschreibungen auf

die Anlagen sowie den Pauschalaufwand für Betriebsabgänge, Zinsen und Verwaltungsausgaben der von den Protektoratsbahnen betriebenen Lokalbahnen umfasst, wird für das Jahr 1941 mit 4 393,350 Mio K gegenüber 3 580,096 Mio K im Jahre 1940 ausgewiesen. Er ist mithin im Vergleich zu 1940 um 22,71% gestiegen. Dieses Anwachsen beruht im wesentlichen auf den grösseren Betriebsleistungen des Unternehmens, daneben auch in gewissem Umfang auf einer Erhöhung bestimmter Personalbezüge und auf Preiserhöhungen für verschiedene Stoffe des Eisenbahnbetriebs. Im einzelnen zogen die persönlichen Aufwendungen von 2 252,540 Mio K in 1940 auf 2 805,124 Mio K in 1941, d i um 24,53% an, die sächlichen Ausgaben von 1 327,556 Mio K auf 1 588,226 Mio K, d i um 19,63%. Bei den sächlichen Ausgaben sind von besonderer Bedeutung die in der Betriebsrechnung verrechneten Abschreibungen auf die Eisenbahnanlagen; hier wurde der aussergewöhnlichen Abnutzung der Anlagen infolge der Kriegsverhältnisse durch Einstellung ausserordentlicher Abschreibungsbeträge Rechnung getragen.

Die Betriebsrechnung 1941 schloß danach mit einem Überschuß von 107,091 Mio K ab, während im Geschäftsjahr 1940 noch ein Betriebsfehlbetrag von 196,891 Mio K ausgewiesen werden mußte. Diese Besserung des Wirtschaftsergebnisses entspricht auch der prozentualen Einnahmen- und Ausgabensteigerung im Vergleich zu 1940, die bei den Erträgen 33,02%, bei den Aufwendungen dagegen nur 22,71% ausmachte. Die das Verhältnis der Betriebserträge zu den Aufwendungen in Hundertteilen ausdrückende Betriebszahl verbesserte sich demzufolge von 105,82 in 1940 auf 97,62 im Jahre 1941.

Außer dem Betriebsüberschuß von 107,091 Mio K standen im Rahmen der Gewinn- und Verlustrechnung 1941 noch 12,418 Mio K ausserordentliche Erträge aus Zinsen und Kursgewinnen zur Verfügung. Der sich daraus ergebende Gesamtbetrag von 119,509 Mio K reichte genau aus, um die Zinslasten des Unternehmens aus den Bauschulden abzudecken, so daß die Gesamtrechnung in sich ausgeglichen ist. Dies darf als ein beachtlicher Wirtschaftserfolg gewertet werden, weil es den Böhmischem-Mährischen Bahnen nach einer langen Reihe von Fehlbetragsjahren zum ersten Male wieder gelungen ist, eine ausgeglichene Jahresrechnung vorzulegen.

Für die Errichtung und Beschaffung neuer Anlagen (Anlagezuwachs) wurden im Jahre 1941 insgesamt 512,001 Mio K aufgewendet. Dieser Gesamtaufwand lag um 158,520 Mio K oder 44,84% über dem entsprechenden Betrag des Vorjahres und wurde mit 0,908 Mio K aus eigenen Mitteln, 1,073 Mio K aus Baukostenzuschüssen Dritter und im übrigen aus den Erträgen der Unifikationsanleihe finanziert. In der Bilanz waren daraus 464,311 Mio K als Zugang zum Anlagevermögen 1941 zu aktivieren.

Auch für die Erneuerung der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge wurden mit 157,824 Mio K 35,074 Mio K oder 28,57% mehr ausgegeben als in 1940, obwohl hier die Kriegserfordernisse ebenso wie bei der Investitionstätigkeit vielfach zur Drosselung oder Einstellung von Planungen und Vorhaben zwangen. Die Mittel zur Deckung des Erneuerungsaufwands wurden der Abschreibungsrechnung entnommen.

Die Bautätigkeit erstreckte sich ausschließlich auf kriegswichtige und betriebsnotwendige Bauten. Durch die Eingliederung des Protektorats in das großdeutsche Verkehrsnetz und den dadurch in der Nord-Südrichtung ständig steigenden Verkehr wurden viele Streckenausbauten zur Leistungssteigerung

notwendig, da im Böhmischem-Mährischen Raum in den letzten Jahrzehnten umfangreiche Neubauten nicht durchgeführt wurden. Grössere Personen- und vor allem die Verschiebebahnhöfe wurden erweitert, eine ganze Reihe von Brücken den schwereren Lasten und Fahrzeugen entsprechend umgebaut oder verstärkt sowie eine Reihe dringender notwendiger Überholungs- und Abstellgleise hergestellt. Weiter wurde damit begonnen, die vielfach veralteten baulichen Anlagen des Zugförderungsdienstes, wie Wasserstationen, Reinigungs- und Untersuchungsgruben sowie die Werkstätten in den Betriebs- und Ausbesserungswerkstätten zu erneuern und teilweise zu erweitern. Trotz der kriegsbedingten Erschwernisse auf dem Gebiete des Arbeitseinsatzes und der Baustoffknappheit konnte das vorgesehene Bauprogramm weitgehend durchgeführt werden.

Der Fahrzeugpark wurde planmäßig vermehrt; es wurden neue Lokomotiven, besonders für Ferngüterzüge, bestellt. Im Triebwagenverkehr wurden neue Holzgastriebwagen eingesetzt und Dieseltriebwagen durch Dampfzüge ersetzt. Die Normung der Lokomotivbestandteile und ihre Anpassung an die reichsdeutschen Normen ist weiter fortgeschritten. In enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn ist es gelungen, den Schmierölverbrauch bei den Lokomotiven bedeutend herabzusetzen.

Der Werkstätdienst konnte allen an ihn gestellten Forderungen durch erhöhte Leistung der Ausbesserungswerke und Betriebswerkstätten entsprechen.

Besondere Leistungen wie Hauptuntersuchungen von DR-Lokomotiven und von Wehrmachtkraftfahrzeugen wurden durch zweckmäßige Änderung der Arbeitspläne in den Ausbesserungswerken zusätzlich durchgeführt.

Der Beschaffungsdienst hatte sich den kriegsbedingten wirtschaftlichen Maßnahmen (Bewirtschaftung, Kontingentierung) anzupassen. Durch günstige Lagerbestände konnte die rechtzeitige und befriedigende Versorgung des Betriebes sichergestellt werden.

Im statistischen Dienst wurden die Arbeiten zur Angleichung der Erhebungen an die Statistiken der Deutschen Reichsbahn fortgesetzt. Die Unterlagen zur Gewinnung der Angaben für die Reichsstatistik wurden weiter entwickelt und vervollkommenet.

Entsprechend dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn trat am 5. Mai 1941 der Sommerfahrplan und am 6. Oktober 1941 der Winterfahrplan in Kraft.

Der Reisezugverkehr war stark und mußte ab 20. Februar 1941 teilweise eingeschränkt werden, da der harte Winter 1940/41 größere Betriebsstörungen verursachte. Im Winterfahrplan wurde der Reisezugverkehr um etwa 10% eingeschränkt.

Der Güterzugverkehr hatte ebenfalls in den Wintermonaten unter dem starken Frost zu leiden. Im April waren die Schwierigkeiten behoben.

Der Binnengüterzugverkehr erreichte die Höhe des Vorjahres. Der Durchgangsverkehr zwischen dem Reichsgebiet im Norden und dem Donaugebiet sowie zwischen Oberschlesien und Südwestdeutschland hat erheblich zugenommen. Der Kohlenverkehr von Oberschlesien durch das Protektorat nach Italien hat sich stark entwickelt. Zur Entlastung der DR-Strecken und Beschleunigung der Güterbeförderung wurden zahlreiche Umleitungen durchgeführt.

Trotz der erheblichen Verkehrssteigerung wurden alle Anforderungen, insbesondere die Spitzenleistungen während des Herbstverkehrs, bewältigt.

Der Betriebsdienst arbeitete eng mit der Deutschen Reichsbahn zusammen. Durch die nach dem Vorbild der DR bei den BMB zur einheitlichen Leitung des Betriebes eingerichteten Zugleitungen und Oberzugleitungen sowie durch die Betriebszentrale wurde die Abwicklung des Betriebes erheblich beschleunigt. Auf dem Gebiet des Sicherungs- und Fernmeldewesens wurden zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit eine Reihe von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen fertiggestellt sowie auch Fernmeldeleitungen erbaut. Der Angleichung an die Deutsche Reichsbahn wurde Rechnung getragen.

Der Straßenkraftwagenbetrieb mußte auf kriegswichtige Aufgaben beschränkt werden. Es wurden daher weitere Omnibuslinien stillgelegt, so daß im Personenverkehr nur die der Beförderung von Arbeitern und Schülern dienenden Linien im Betrieb bleiben.

Auch der Lastkraftwagenbetrieb wurde auf die Beförderung von Gütern, die für die Kriegswirtschaft oder die Ernährung wichtig sind, beschränkt.

Zur Einsparung von flüssigen Treibstoffen wurde die Umstellung von Straßenkraftfahrzeugen auf Holzgas und Methan planmäßig fortgesetzt. Das Kraftwagenausbesserungswerk in Prag-Werschowitz führte diese Umbauten sowie auch alle Haupt- und größeren Ausbesserungen an Straßenkraftfahrzeugen durch.

Der Verkehrsdienst konnte den steigenden Ansprüchen in vollem Maße entsprechen. Durch die Neuregelung der Ladefristen, des Wagenstandgeldes und durch Einführung des Fahrbereitschaftsdienstes wurde der Wagenumlauf beschleunigt.

Zur Einsparung unwirtschaftlicher Leerläufe wurde mit der Deutschen Reichsbahn ein Abkommen über die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen, Lademittel und Behälter abgeschlossen, das am 1. Mai 1941 in Kraft trat.

Um den Eisenbahnverkehr zu entlasten, wurde mit gutem Erfolge der Versuch unternommen, Frachtgutsendungen auf die Binnenschifffahrt in den Verkehrsbeziehungen umzulegen, die auf dem Wasserwege bedient werden können (von Prag und Melnik nach verschiedenen Orten im übrigen Reich).

Zur Beschleunigung des Güterausstausches im Eisenbahnverkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich wurde die Angleichung der im Protektorat geltenden Verkehrsbestimmungen an diejenigen im übrigen Reich fortgeführt. So wurden z B die Bedingungen für den Behälterverkehr, die Richtlinien für die Behälterstellung, die Bezeichnung von Stückgütern, das Verzeichnis der Bahnhöfe in Böhmen und Mähren, die Bestimmungen über zulässige Achsdrücke, Metergewichte, Achsstände und Lademaße u a den bei der Deutschen Reichsbahn geltenden Bestimmungen angeglichen.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1941 wurde eine neue sich eng an die Eisenbahn-Verkehrsordnung des Reichs anlehrende BMB-EVO herausgegeben.

Die im Jahre 1940 eingeleitete Anpassung des Personen-, Gepäck- und Expressguttarifs der BMB an den der Deutschen Reichsbahn wurde schrittweise fortgesetzt.

Mit Ausnahme der Arbeiterfahrkarten, die aus sozialen Gründen nur um 20 v H erhöht wurden, wurde am 1. Januar 1941 eine allgemeine Erhöhung der Fahrpreise um die Hälfte der noch bestehenden Unterschiede durchgeführt.

Die Gebühren für die Beförderung von Gepäck und Expreßgut wurden nach der Preistafel der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Diese Entwicklung wurde am 1. Mai 1941 mit der Herausgabe des neuen Personentarifs der BMB, der die Übernahme des Deutschen Personentarifs und der Erfurter Preistafel vorsieht, abgeschlossen.

Die Neuregelung bedeutet insofern eine grundsätzliche Änderung, als der frühere Staffel-Zonentarif (niedrigere Einheitssätze auf größere Entfernungen) durch einen reinen Kilometerarif (gleicher Einheitssatz für alle Entfernungen) ersetzt wurde. Mit Rücksicht auf die Lohnverhältnisse im Protektorat Böhmen und Mähren wurde bei den Fahrpreisen der Arbeiterfahrkarten ein Abschlag von 20 v H gewährt.

Im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn und in den einzelnen internationalen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverbandstarifen wurde am 1. Mai 1941 die Durchrechnung der Beförderungspreise nach der Erfurter Preistafel für die Gesamtstrecke eingeführt.

Nach Wegfall der Zollgrenze und der grundsätzlichen Angleichung der Preise in Böhmen und Mähren an die des übrigen Reiches sind am 1. Januar 1941 auch die deutschen Gütertarife und am 1. Mai 1941 die deutschen Tiertarife von den BMB im allgemeinen, und zwar in Form des als Rahmentarif veröffentlichten Güter- und Tiertarifs der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren, übernommen worden.

Durch eine Reihe abweichender oder zusätzlicher Bestimmungen wurden dabei die deutschen Güter- und Tiertarife zunächst überall dort ergänzt oder geändert, wo die Überleitung in das deutsche Tarifsysteem oder Tarifschema nicht ohne weiteres möglich erschien. Anlässlich der Übernahme der deutschen Güter- und Tiertarife sind für den Verkehr innerhalb Böhmens und Mährens 54 und im Verkehr mit dem übrigen Reich 82 Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen übernommen worden. In 3 besonderen böhmisch-mährischen Binnenausnahmetarifen wurde den Sonderbelangen der Wirtschaft dieses Raumes Rechnung getragen.

Zu gleicher Zeit wie im Binnenverkehr der BMB sind dieselben deutschen Tarifeile auch im Wechselverkehr mit dem übrigen Reich unter dem Grundsatz durchgehender Frachtberechnung eingeführt worden.

Seit dieser Zeit gilt nach Aufhebung des bisherigen deutsch-böhmisch-mährischen Verbandstarifs und unter weitestgehender Angleichung des Gemeinsamen böhmisch-mährischen Binnentarifs sowohl das Tarifschema als auch die Tarifhöhe der deutschen Tarife im gesamten großdeutschen Verkehrsraum.

Für die Leitung der Sendungen im Verkehr zwischen Böhmen und Mähren und dem übrigen Reich sowie im Verkehr des übrigen Reiches über die Strecken der Protektoratsbahnen wurden am 1. Januar 1941 neue Lade- und Leitungsvorschriften herausgegeben.

Nach Aufhebung der direkten Verbandstarife für den Verkehr der ehemaligen Tschecho-Slowakei mit dem Ausland sind zur Beseitigung der tariflosen Zustandes für den Verkehr des Protektorats Böhmen und Mähren mit dem Ausland im Rahmen der Verbandstarife für den Verkehr des übrigen Reiches mit dem Ausland folgende besondere Tarifhefte herausgegeben worden:

Im Verkehr mit der Slowakei: Am 1. August 1941 Donauumschlagtarif Protektorat-Preßburg Hafen.

Im Verkehr mit Ungarn: Am 1. August 1941 Sonderhefte enthaltend reglementarische und allgemeine Bestimmungen, Entfernungen und Leitungsvorschriften, am 5. August 1941 AT für Holz, am 18. August 1941 AT für Bauxit, am 15. September 1941 AT für Schwefelkies, am 1. Oktober 1941 AT für Papierholz und am 1. November 1941 AT für Infusorienerde. Außerdem ist mit Gültigkeit vom 1. April 1941 der bestehende deutsch-ungarische Kohlentarif auf den Verkehr des Protektorats ausgedehnt worden.

Im Verkehr mit Rumänien: Am 1. Februar 1941 Sonderanlagen zum Verbandstarif enthaltend Entfernungen und Leitungsvorschriften, AT für Getreide, Hülsenfrüchte, Obst, Fleisch, Wild, Geflügel, Eier, feuerfeste Steine, Mörtel, am 1. Mai 1941 AT für Schnittholz, Friesen und am 9. Juni 1941 AT für Fische.

Im Verkehr mit Italien: Am 1. Januar 1941 Seehafentarif Protektorat—Triest/Fiume, am 1. Oktober 1941 Allgemeines Heft für den Güterverkehr mit Italien; außerdem ist von demselben Zeitpunkt an dieser Verkehr in die bestehenden Teile des deutsch-italienischen Güter- und Kohlentarifs einbezogen worden.

Im Verkehr mit der Schweiz: Am 1. Februar 1941 Sonderhefte enthaltend reglementarische und andere Bestimmungen, Entfernungen und Leitungsvorschriften, AT für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, am 1. März 1941 für Malz, Rübenzucker, Kaolin und Ton, Porzellan und Tonwaren, Güter aller Art, Bier und leer zurückgehende Bierfässer und Bierflaschen, Steine.

Im Verkehr mit den Niederlanden: Am 1. Juli 1941 Sonderheft enthaltend reglementarische und andere Bestimmungen, AT für Güter aller Art, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, am 1. Dezember 1941 AT für Glas und Glaswaren, Porzellan und Ton.

Der Güterverkehr Protektorat—Generalgouvernement ist in einem besonderen Heft am 1. Mai 1941 geregelt worden.

Auf dem Gebiete des Personalwesens ist die Reg. Verordnung vom 23. Januar 1941 Slg Nr 46 über die Lenkung der Arbeitskräfte zu erwähnen sowie eine weitere fühlbare Verbesserung der Löhne bestimmter Arbeitergruppen.

Die Arbeitszeit der BMB-Bediensteten wurde neu geregelt und auf 51 Stunden in der Woche festgesetzt.

Die am 1. April 1941 durchgeführte Erhöhung der ständigen Dienstbezüge der Bediensteten der Protektoratsverwaltung und die Neuregelung der Reisekostenvergütungen kam auch den Eisenbahnbediensteten zugute.

Die Fürsorge des Unternehmens für die Gefolgschaft fand ihren Ausdruck in der Verbesserung der Leistungen der Krankenversicherungsanstalt und der Invaliditäts- und Altersversicherung, in der Beschaffung von Wohnungen, der Verbesserung der Arbeitsumgebung, der Versicherung von Gefolgschaftsmitgliedern sowie dem Ausbau von Verköstigungsstellen.

In der Organisation des Unternehmens wurde eine möglichst weitgehende Anpassung an die Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn angestrebt. Besonderer Wert wurde im Interesse der Leistungssteigerung auf die Vereinfachung des Geschäftsganges gelegt.

In die zweite Hälfte des Jahres fallen die Vorbereitungen für die am 1. Januar 1942 in Kraft getretene Neugliederung des Dienstes bei den Eisenbahndirektionen.

Zu dem Rechnungsabschluß für das Geschäftsjahr 1941 ist zu bemerken:

Betriebsrechnung

Die Betriebsrechnung umfaßt alle aus dem Betrieb des Unternehmens BMB sich ergebenden Erträge einschl. des dem Unternehmen belassenen Anteils an den Verkehrssteuern sowie den gesamten zur Betriebsführung erforderlichen Aufwand. Die Ausgabenseite enthält insbesondere auch die Abschreibungen auf das Anlagevermögen und die zur Deckung der gestundeten Abgänge der im Betriebe der BMB befindlichen Privatbahnen notwendigen Beträge. Die Betriebsrechnung schloß 1941 mit einem Überschuß von K 107 091 006,70 ab.

Gewinn- und Verlustrechnung

In der Gewinn- und Verlustrechnung standen als Gewinne der Betriebsüberschuß des Unternehmens (nach Abzug des Verlustes der Hilfs- und Nebenbetriebe) mit K 107 091 006,70 und ferner als Finanzgewinn Zinsen und Kursgewinne im Betrage von K 12 418 337,35 zur Verfügung. Der sich daraus ergebende Gesamtbetrag reichte genau aus, um die als Sollposten erscheinenden Zinsen aus den Bauschulden mit K 119 509 344,05 zu decken. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist hiernach ausgeglichen.

Bilanz

Das Anlagevermögen des Unternehmens (Neuwert) beträgt unter Einrechnung des Zugangs 1941 von K 464 310 937,95 am Bilanzstichtage K 21 003 366 851,35. Demgegenüber wird das Konto »Wertberichtigung auf die Eisenbahnanlagen« auf der Seite der Verbindlichkeiten mit K 7 242 335 834,— ausgewiesen. Aus dem Unterschied zwischen den beiden Posten ergibt sich der Zeitwert der Anlagen am 31. Dezember 1941.

Die Beteiligungen erscheinen in der Bilanz mit K 2 427 850,—; der Betrag ist um K 9 591 150,— niedriger als im Vorjahr. Die BMB haben ihre Beteiligungen an zwei gewerblichen Unternehmungen an das Reich abgetreten; neu erworben wurden dagegen geringfügige Anteile an zwei Kraftwerkgenossenschaften als Einlagen für Stromlieferungen.

Der Wert der Vorräte an Stoffen und Einrichtungsgegenständen beträgt am Jahresende K 478 824 187,20; er ist gegenüber dem Vorjahre um rd 72 Mio K gestiegen. Der Zuwachs beruht zum Teil auf einer Vermehrung der Bestandsmengen, zum Teil auf Wertberichtigungen aus Preiserhöhungen.

Vom Betriebskapital entfallen auf: Kassenbestände K 115 117 252,65, Bankguthaben K 4 617 359,45, Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen mit fremden Bahnen K 553 767 332,40, sonstige kurzfristige Forderungen K 340 583 537,30.

Die das Wirtschaftsergebnis des Geschäftsjahrs begrenzenden Übergangsaktiven betragen K 114 855 195,90.

Die durchlaufenden Posten, die in den Kassen des Unternehmens erlegte fremde Werte darstellen, belaufen sich auf K 14 966 810,72. Sie sind auf beiden Seiten der Bilanz in gleicher Höhe ausgewiesen.

Auf der Seite der Verbindlichkeiten ist das Eigenkapital des Unternehmens als Unterschied zwischen dem Gesamtvermögen und den Verbindlichkeiten mit dem Betrag von K 10 787 840 903,80 eingestellt.

Von den Anleihen im Gesamtbetrage von K 3 579 125 840,20 entfallen auf Hypothekendarlehen der verstaatlichten Lokalbahnen K 151 756 063,40, auf bis zum 31. Dezember 1940 gewährte Einlagen der Protektoratsverwaltung (aus Verbindlichkeiten der ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen) K 2 917 350 000,— und auf Anleihen der Protektoratsverwaltung zur Deckung der Investitionsaufwendungen im Jahre 1941 K 510 019 781,80.

Als sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten werden ausgewiesen Verpflichtungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen im Betrage K 349 460 664,20, Schulden bei den Sozialfürsorgeanstalten mit K 6 054 791,50 und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten mit K 581 827 941,75; von dem letzten Betrag entfallen auf die Schuld aus der laufenden Rechnung mit der Finanzverwaltung K 21 575 218,10.

Die fremden Barwerte (Vadien, Kautionen, Haftungsrücklässe und gefundene fremde Barschaften) betragen K 64 805 642,35.

Die das Wirtschaftsergebnis des Geschäftsjahrs begrenzenden Übergangspassiven stellen sich auf K 2 107 943,45.

*

Das Geschäftsjahr 1941 ist in der Geschichte der Böhmischemährischen Bahnen insofern von besonderer Bedeutung, als es nach einer längeren Reihe von Verlustjahren zum ersten Male wieder gelang, in der Betriebsrechnung einen Überschuß zu erwirtschaften und die Gesamtrechnung auszugleichen. Dieser Wirtschaftserfolg wurde zwar durch die aussergewöhnlichen Zeitverhältnisse, namentlich durch die starke Inanspruchnahme der Eisenbahnen bei gleichzeitiger Eindämmung des Wettbewerbs begünstigt, beruht im übrigen aber doch auf einer finanziellen Gesundung des gesamten Unternehmens, die die Gewähr für eine weitere Aufwärtsentwicklung auch in der Zukunft bietet.

Die Böhmischemährischen Bahnen werden bestrebt sein, den hohen Anforderungen, die an sie insbesondere während der Kriegszeit gestellt werden müssen, jederzeit voll gerecht zu werden. Den Gefolgschaftsmitgliedern, die zur Erreichung dieses Ziels im abgelaufenen Geschäftsjahre durch rastlosen Einsatz beigetragen haben, gebührt der besondere Dank und die volle Anerkennung der Verwaltung.

Prag, den 12. Oktober 1943.

Der Minister für Verkehr und Technik
und
Generaldirektor der Bahnen:

Dr. Kamenický

Abschluss

der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren

für das Geschäftsjahr

1941

Betriebsrechnung für das Geschäftsjahr 1941

Erträge		K	K
Personen- und Gepäckverkehr		1 194 522 413	
Güterverkehr		2 570 817 668	
Vergütungen der Postverwaltung		60 196 916	
Sonstige Erträge		301 890 862	
Anteil an den Verkehrssteuern		373 013 563	
	Zusammen		4 500 441 422
Aufwendungen			
Betriebsführung:			
Zentraldienst		220 998 207	
Bahnunterhaltung		438 227 933	
Bahnhofsdienst		764 606 383	
Fahrdienst		276 445 030	
Zugförderungsdienst		864 232 595	
Erhaltung der Fahrzeuge		435 885 038	
Sonstiger Betriebsaufwand		46 464 267	
Allgemeiner Aufwand für Bedienstete		1 019 753 125	
Abschreibungen		311 581 501	
Bedarf für Betriebsabgänge der Lokalbahnen		15 156 336	
	Zusammen		4 393 350 415
Betriebsgewinn der Betriebsrechnung			107 091 007

Die Verkehrssteuer betrug insgesamt K 669 871 957; hiervon wurden dem Unternehmen K 373 013 563 zugunsten des Betriebsergebnisses belassen und unter den Erträgen verrechnet.

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1941

	Zusammen K		Einzeln K	Zusammen K
Verluste		Gewinne		
1. Finanzverluste:		1. Betriebsüberschuß:		
Zinsen aus den Bauschulden (Abschnitt A)	119 509 344,05	a) des eigentli- chen Betrie- bes	107 466 125,25	
		b) Bilanzver- lust der Hilfs- und Neben- betriebe	375 118,55	107 091 006,70
		2. Finanzgewinne:		
		a) Zinsen	10 849 964,65	
		b) Kurs- gewinne	1 568 372,70	12 418 337,35
Zusammen	119 509 344,05	Zusammen		119 509 344,05

Vermögen

Bilanz für den

		Einzeln K	Zusammen K
I.	Anlagevermögen:		
	Neuwert am 1. Januar 1941	20 539 055 913,40	
	Zugang 1941	464 310 937,95	21 003 366 851,35
II.	Beteiligungen		2 427 850,—
III.	Vorräte an Stoffen und Einrichtungs- gegenständen		478 824 187,20
IV.	Kurzfristig angelegte Vermögenswerte:		
1.	Kassenbestände:		
	Barschaften	20 496 343,70	
	Belege	76 967 433,15	
	Fremde Währungen	17 653 475,80	
2.	Bankguthaben	4 617 359,45	
3.	Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	553 767 332,40	
4.	Sonstige Forderungen:		
	Schuldner	340 583 537,30	1 014 085 481,80
V.	Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen		
1.	Übergangsrechnungen		114 855 195,90
	Durchlaufende Posten	14 966 810,72	
	Zusammen		22 613 559 566,25

Der Minister für Verkehr und Technik

31. Dezember 1941

Verbindlichkeiten

		Einzel K	Zusammen K
I.	Eigenkapital		10 787 840 903,80
II.	Wertberichtigung auf die Eisenbahn- anlagen		7 242 335 834,—
III.	Anleihen:		
1.	Hypothekaranleihen der verstaatlich- ten Lokalbahnen	151 756 063,40	
2.	Einlagen der Protektoratsverwaltung:		
	bis 31. XII. 1940	2 917 350 000,—	
	zum 31. XII. 1941	510 019 781,80	3 579 125 845,20
IV.	Sonstige Verbindlichkeiten:		
1.	Verpflichtungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	349 460 664,20	
2.	Sozialfürsorgeanstalten	6 054 791,50	
3.	Gläubiger	581 827 941,75	937 343 397,45
V.	Fremde Werte		64 805 642,35
VI.	Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen		
1.	Übergangsrechnungen		2 107 943,45
	Durchlaufende Posten	14 966 810,72	
	Zusammen		22 613 559 566,25

und Generaldirektor der Bahnen:

Dr. Kamenický

3

Der Leiter der Abteilung
Verkehr
beim Reichsprotector
in Böhmen und Mähren

Prag, den 23. Februar 1943.

Herrn
Staatssekretär K.H. Frank

Das Reichssekretärs
amt für den Reichsprotector
in Böhmen und Mähren.
Eing. 26.FEB. 1943

Ich übermittle die Geschäftsberichte der Protektorats-
bahnen Böhmen und Mähren für die Geschäftsjahre 1939 und 1940.
Sie sind nach dem Muster der Deutschen Reichsbahn aufgestellt
und konnten wegen Neubewertung der Anlagen und Betriebsmittel
erst im Jahre 1942 fertiggestellt werden.

*L. Z. mit 2 Kopien
dem L. D. & P. Prag
zur Revision und Einreichung über-
sandt. Sie es 2/2.43.*

3470
8. III. 1943
Slovakische

Kaus - 8 MRZ 1943
SD 8380

St. G. IV 24 - 9/43

3a

Sicherheitsdienst RFW
SD-Leitabschnitt Prag.
III D 2

Prag, den 11. März 1943.

Nach Kenntnisnahme und Auswertung
mit 2 Anlagen zurückgesandt

an den

persönlichen Referenten
des Herrn Staatssekretär
beim Reichsprotector für Böhmen und Mähren
Hauptsturmbannführer Dr. G i e s ,

Prag.

Dr. G. Gies, Staatssekretär
beim Reichsprotector
in Böhmen und Mähren.
Eing. 12. MRZ. 1943

Reichsprotector
Hauptsturmbannführer

2. d. d. m.
1. 27/3. 43.

94989

St. S. IV X-9/43

GESCHÄFTSBERICHT

DER

PROTEKTORATSBAHNEN BÖHMEN UND MÄHREN

ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR

1940

VÝROČNÍ ZPRÁVA

PROTEKTORÁTNÍCH DRAH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

ZA ROK

1940

94988

PRAG - PRAHA 1942

Druckerei Josef Pacl & Comp., Strakonitz
Tiskárna Josef Pacl a spol., Strakonice

GESCHÄFTSBERICHT
DER
PROTEKTORATSBAHNEN
BÖHMEN UND MÄHREN
ÜBER DAS
GESCHÄFTSJAHR
1940.

PRAG 1942.
DRUCKEREI JOSEF PAČL & COMP., STRAKONITZ.

Die Entwicklung des Unternehmens Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren im Geschäftsjahr 1940 war gekennzeichnet durch einen weiteren erheblichen Anstieg der Leistungen und durch eine entsprechende Besserung der finanziellen Ergebnisse, die zur weiteren Festigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens beitrug. Die bereits 1939 begonnene Einfügung der Protektoratsbahnen in die verkehrswirtschaftlichen Aufgaben des grossdeutschen Gesamttraums wurde 1940 entscheidend gefördert durch die fortschreitende Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrsrechtes und durch die Einbeziehung des Protektorats in das Reichszollgebiet.

In diesem Jahre wurden auch die Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren Mitglied des »Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen«; sie kehrten damit nach zwanzigjähriger Abwesenheit wieder in den natürlichen Umkreis von Eisenbahnverwaltungen zurück, in dem ihr Netz einst entstand und sich entwickelte.

Diese fortschreitende Eingliederung ermöglichte es den Protektoratsbahnen, den grossen Aufgaben gerecht zu werden, die ihnen der dem Reiche aufgezungene Krieg stellte. Die Eisenbahnstrecke im Protektorat hatten einen erheblichen Anteil an den zum Aufmarsch der deutschen Heere im Osten und Westen erforderlichen Beförderungsleistungen zu bewältigen. Gleichwohl gelang es, das innere Wirtschaftsleben verkehrlich so zu bedienen, dass das gewaltige Kriegsgeschehen seinen regelmässigen Gang nirgends mehr störte, als unausweichlich notwendig war. Dies wurde nicht zuletzt ermöglicht durch das rasch wachsende Verständnis und den opferwilligen Einsatz der Protektorats-Eisenbahndienststellen, die die schwierigen Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und den übrigen Reichsdienststellen meisterten.

Die Entwicklung der Einnahmen blieb im Jahre 1940 weiterhin günstig. Im Personen- und Gepäckverkehr erhöhten sich die Erträge mit 805,783 Millionen K gegen 540,678 Millionen K im Jahre 1939 um 49,03 v. H. Im Güterverkehr (Eilgut- und Frachtverkehr) wurden 2,068,956 Millionen K vereinnahmt gegen 1,509,935 Millionen K im Jahre 1939, d. i. 37,04 v. H. mehr. Die sonstigen Erträge — bei denen erstmalig auch die Vergütungen für Leistungen für die DR verrechnet wurden — stiegen um 47,15 v. H. von 132,570 Millionen K im Jahre 1939 auf 195,075 Mill. K im Jahre 1940. Der dem Unternehmen zugunsten des Betriebsergebnisses gewährte Betrag an Verkehrssteuern, der sich im Jahre 1939 auf 217,499 Mill. K belaufen hatte, wurde entsprechend den höheren Verkehrserträgen um 44,09 v. H. auf 313,390 Mill. K erhöht. Die Gesamteinnahmen der Betriebsrechnung lagen danach 1940 mit 3,383,205 Mill. K gegen 2,400,682 Mill. K im Jahre 1939 um 40,92 v. H. über dem Ergebnis des Vorjahres.

Die Verkehrserträge des Geschäftsjahres wurden entscheidend beeinflusst durch die grösseren Verkehrsleistungen, die den Protektoratsbahnen sowohl im Binnen- wie im Durchfuhrverkehr zufließen. Daneben wirkten sich Tarifierhöhungen und die Aufhebung gewisser bisher bestehender Tarifiermässigungen zugunsten der Ergebnisse aus.

Der Gesamtaufwand der Betriebsrechnung, der neben den Kosten für die Betriebsführung der Protektoratsbahnen auch die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge, den Aufwand für Abschreibungen sowie

den Pauschalaufwand für Betriebsabgänge, Zinsen und Verwaltungsausgaben der von den Protektoratsbahnen betriebenen Lokalbahnen umfasst, wird für das Jahr 1940 mit 3.580,096 Mill. K gegenüber 2.776.481 Mill. K im Jahre 1939 ausgewiesen. Er ist damit im Vergleich zu 1939 um 28,94 v. H. gestiegen. Dieses Anwachsen beruht im wesentlichen auf den grösseren Betriebsleistungen, ausserdem auf der Neuregelung der Pensionslasten, die das Unternehmen zu tragen hat, und in gewissem Umfange auch auf Preiserhöhungen für verschiedene Stoffe des Eisenbahnbetriebes.

Der persönliche Aufwand betrug 2.252,540 Mill. K gegen 1.802,799 Mill. K im Jahre 1939, d. i. 24,94 v. H. mehr. Der Sachaufwand stieg von 963,681 Mill. K im Jahre 1939 auf 1.327,556 Mill. K, d. i. um 37,75 v. H.

Der Betriebsabgang stellte sich somit auf 196,891 Mill. K. Gegenüber dem Jahre 1939, das mit einem Betriebsfehlbetrag von 365,798 Mill. K abgeschlossen hatte, war der Verlust in der Betriebsrechnung 1940 um 46,17 v. H. niedriger. Diese Besserung des Wirtschaftsergebnisses kommt auch in der Gegenüberstellung der prozentualen Einnahmen- und Ausgabensteigerung im Vergleich zu 1939 zum Ausdruck. Während sie bei den Erträgen 40,92 v. H. ausmachte, belief sie sich bei den Aufwendungen nur auf 28,94 v. H.

Für die Verzinsung und Tilgung der Investitionsschulden wurden 119,672 Mill. K aufgewendet.

Der Ertrag aus Zinsen und Kursunterschieden betrug insgesamt 11,309 Mill. K. In der Gesamtrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung) ergibt sich danach für das Jahr 1940 ein Bilanzverlust von 305,253 Mill. K. Im Jahre 1939 schloss die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Fehlbetrag von 494,955 Mill. K ab.

Für die Errichtung und Beschaffung neuer Anlagen (Anlagezuwachs) wurden im Jahre 1940 insgesamt 353,481 Mill. K gegen 176,261 Mill. K im Jahre 1939 aufgewendet. Von diesem Gesamtaufwand, der mit 8,251 Mill. K aus Eigenmitteln, 200,0 Mill. K durch die Finanzverwaltung und 145,231 Mill. K aus dem Ertrage der Unifikationsanleihe gedeckt wurde, waren 339,932 Mill. K als Zugang zum Anlagevermögen in der Bilanz zu aktivieren.

Für die Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge wurden im Jahre 1940 insgesamt 122,750 Mill. K ausgegeben; der Betrag wurde im wesentlichen aus den in der Betriebsrechnung durchgeführten Abschreibungen gedeckt.

Die Bautätigkeit war auch im Jahre 1940 lebhaft. Die ausserordentlichen Verhältnisse infolge des Krieges erforderten allerdings die Anpassung der einzelnen Bauvorhaben an die dadurch geschaffene neue Lage, insbesondere wegen der Beschränkungen in der Beschaffung von Arbeitskräften und Stoffen. Trotzdem wurden neben weiter oder zu Ende geführten Bauten auch zahlreiche aus betrieblichen Gründen notwendige neue Vorhaben in Angriff genommen. Besonders wichtig sind darunter der Bau des zweiten und dritten Weinberger Tunnels bei Prag, die die Betriebsverhältnisse in diesem bedeutungsvollen Verkehrszentrum massgeblich verbessern sollen, und die Fortsetzung des Umbaus und Ausbaus der zweigleisigen Hauptbahn von Brünn nach Deutsch Brod mit Abzweigung von Gross Meseritsch nach Krisans. Im Rahmen des Möglichen wurde auch eine ganze Reihe kleinerer Vorhaben zur Verbesserung der Arbeitsumgebung der Bediensteten durchgeführt und damit den neuzeitlichen Anforderungen auf diesem sozialen Gebiete Rechnung getragen. Beim Eisenbahnoberbau wurden Entwürfe einiger Neukonstruktionen ausgearbeitet und praktisch er-

probt. Die bisher zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Dampftrieb wurden nach Möglichkeit weiter erhöht, ebenso auf einer Reihe von Strecken der zulässige höchste Achsdruck und das zulässige Höchstgewicht auf den laufenden Meter der Wagen. Ein neues »Verzeichnis der Achsdrücke« wurde vorbereitet.

An den Arbeiten der Böhmischemährischen Normalisierungsgesellschaft beteiligte sich die Eisenbahnverwaltung im gleichen Masse wie bisher. Sie verwertete dabei die günstigen Ergebnisse und Erfahrungen der Reichsnormalisierung.

Für Erneuerungen des Eisenbahnoberbaues kamen in erster Linie die für den Betrieb wichtigsten Strecken in Betracht. Dabei waren die erhöhten Betriebsanforderungen entscheidend zu berücksichtigen. Trotz der durch den langen Winter bedingten Verzögerung im Beginn der Arbeiten gelang es, den Arbeitsplan einzuhalten und die vorgesehenen Arbeiten fristgerecht zu vollenden. Auf den Strecken, deren Bedeutung — namentlich für den Durchgangsverkehr mit dem Reichsstiegen ist, wurden schwerere Eisenbahnoberbauformen als bisher verlegt. Gleichzeitig wurde mit der Verstärkung der Stahlkonstruktionen begonnen.

Der Fahrzeugpark wurde im Jahre 1940 durch weitere leistungsfähigere Lokomotiven und neue Trieb-, Personen- und Güterwagen ergänzt. Verbrauchte Fahrzeuge wurden ausgemustert. Durch Austausch einiger Lokomotiven mit der Verwaltung der slowakischen Staatseisenbahnen wurde eine grössere Vereinheitlichung der Lokomotivgattungen erreicht. Die neugelieferten Lokomotiven wurden durch Einrichtungen vervollkommenet, die die Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes erhöhen. Die neuen Personenwagen wurden aus geschweisstem Stahl hergestellt; ihre Bauart wurde so verbessert, dass auch bei Geschwindigkeiten über 100 Stundenkilometer ein ruhiger Lauf gewährleistet ist. Auch die Heizung der Personenwagen wurde weiter vervollkommenet. Die Angleichung des Fahrzeugparks an den der Deutschen Reichsbahn ist im Gange.

Die Ausbesserungswerke hatten infolge der höheren Betriebsleistungen und des dadurch verursachten grösseren Anfalls an Schadfahrzeugen ein erweitertes Arbeitsprogramm zu erledigen. Ausser den eigenen planmässigen Arbeiten wurden in den Ausbesserungswerken der BMB auf Grund besonderer Abkommen auch Hauptausbesserungen von Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn und der slowakischen Staatseisenbahnen ausgeführt.

Im Stofflager- und Beschaffungsdienst gelang es trotz der durch die Kriegsverhältnisse bedingten Schwierigkeiten, die Vorräte planmässig und rechtzeitig zu ergänzen und so für den Bedarf des Betriebes vorzusorgen. Abfälle und Altstoffe wurden sorgfältig gesammelt und der Verwertung zugeführt.

Im statistischen Dienst wurden die Arbeiten zur Anpassung der statistischen Erhebungen an die des Reichs und der DR fortgesetzt. Neu eingeführt wurde nach den Reichsbestimmungen die Statistik über die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Gütern; die Übernahme der Güterbewegungsstatistik des Reichs wurde vorbereitet. Für das Jahr 1940 wurden ferner erstmalig, soweit möglich, Angaben für die »Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich« geliefert; sie sollen für die Protektoratsbahnen in einem besonderen Abschnitt

dieser Reichsstatistik zusammengefasst werden. Im übrigen wurde das Lochkartenverfahren auf weitere Rechnungsunterlagen ausgedehnt und dadurch die Wirtschaftlichkeit in der maschinellen Bearbeitung verbessert.

Im Personenverkehr trat entsprechend dem Vorgehen der DR ausnahmsweise am 21. I. 1940 ein neuer Fahrplan in Kraft. Er trug den gegenüber dem ursprünglichen Winterfahrplan 1939/40 wesentlich veränderten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen Rechnung. Berücksichtigt wurde insbesondere die starke Belastung der Züge in bestimmten Verbindungen; sie gab zu einer entsprechenden Verlängerung der Fahrzeiten Anlass.

Der Sommerfahrplan wurde auf der Grundlage der für das ganze Reichsgebiet eingeführten Sommerzeit erstellt.

Im Herbst wurden auch im Personenverkehr gewisse Einschränkungen notwendig. Wegen ihres geringen Ausmasses hatten sie indes auf das Wirtschaftsleben keinen nachteiligen Einfluss.

Der Güterverkehr wies nach Überwindung der durch den harten Winter verursachten Schwierigkeiten sowohl im Inlandverkehr als auch im Durchfuhrverkehr eine ständige Zunahme auf, so dass die Leistungen der Eisenbahnen im Protektorat eine bisher nie dagewesene Höhe erreichten. Zur Beschleunigung der Güterbeförderung wurden mit der Deutschen Reichsbahn Durchgangsverkehrsverbindungen vereinbart.

Der Strassenkraftwagenbetrieb wurde im Geschäftsjahr weiter eingeschränkt und nur noch für kriegswichtige, dringend notwendige Aufgaben zugelassen. Es wurden daher zahlreiche weitere Verkehrslinien eingestellt.

Zur Ersparung von Treibstoffen wurden die Kraftfahrzeuge planmässig auf Ersatzantrieb mit Holzgas und Methan umgestellt. Das Kraftwagenausbesserungswerk in Prag-Werschowitz führte diese Umbauten und alle grösseren Ausbesserungen an Strassenkraftfahrzeugen und Anhängewagen der BMB wie bisher durch.

Für den Eisenbahnwechselverkehr zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet wurden ab 1. Januar 1940 die Bestimmungen der früheren internationalen Abkommen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr durch die Vorschriften der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung ersetzt. Die zum 1. Oktober 1940 durchgeführte Auflassung der Zollgrenzen erforderte eine Regelung aller mit der Einbeziehung zusammenhängenden Fragen. In der Ausgabe der Leitungsvorschriften für den Güterverkehr zwischen dem Protektorat und dem übrigen Reich kam die engere Zusammenarbeit zwischen der DR und den BMB zum Ausdruck.

Im Binnenverkehr von Reisenden, Reisegepäck und Expressgut war es das Ziel, den Personentarif der BMB dem der DR anzupassen. Mit Rücksicht auf die erheblichen Preisunterschiede und die sonstigen Abweichungen konnte dieses Ziel freilich nur schrittweise erreicht werden. Zum 1. April 1940 wurde der Fahrpreis linear um 20 v. H. erhöht, mit Ausnahme der Arbeiter- und Schülerfahrpreise, die aus sozialen Gründen nur um 10 v. H. erhöht wurden. Auch die Sätze für Gepäck und Expressgut wurden um 20 v. H. erhöht. Vom 12. Oktober 1940 ab wurden zahlreiche kriegswirtschaftlich nicht mehr berechnete Fahrpreismässigungen aufgehoben.

Im internationalen Verkehr wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1940 ein neuer deutsch-böhmisch-mährischer Verbandstarif herausgegeben, der den früheren deutsch-tschechoslowakischen Tarif ersetzte. In den übrigen Verbandsverkehren wurde die Eingliederung der böhmisch-mährischen Bahnen in die reichsdeutschen Verbandstarife durchgeführt.

Im Güterverkehr wurden ab 1. April 1940 die Gütertarife im Binnen- und Ausfuhrverkehr um 15 v. H. erhöht; ausgenommen blieben nur einige volkswirtschaftlich wichtige Güterarten wie insbesondere Kohle, Koks, Düngemittel und Vieh. Die Tarifgemeinschaft mit den slowakischen Eisenbahnen wurde am 1. Februar 1940 aufgelassen. Die allgemeinen Grundsätze für die Tarifpolitik der Protektoratsbahnen blieben unverändert, namentlich auch hinsichtlich der Gewährung von Frachtermässigungen in begründeten Sonderfällen.

Die internationalen Verbandsgütertarife wurden im Jahre 1940 den neuen Verhältnissen angepasst. Viele Verbandsgütertarife, die ihre Bedeutung verloren hatten, wurden aufgehoben, andere — wenn auch zum Teil nur für vorübergehende Dauer — neu herausgegeben.

Auf dem Gebiete des Personalwesens brachte das Geschäftsjahr einschneidende Änderungen. Die Regierungsverordnung vom 30. Dezember 1940, Z. 444 Slg verbesserte wesentlich die Einkommenverhältnisse der Eisenbahnbediensteten, und die Regierungsverordnung Z. 445/1940, die für die bisherigen Beamten des Status IIIa und IIIb systemisierte Stellen der 7. bis 5. Gehaltsstufe errichtete, brachte ihnen materielle Vorteile und insbesondere auch die Möglichkeit der Beförderung in höhere Gehaltsstufen. An der allgemeinen Erhöhung der ständigen Dienstbezüge hatten die Eisenbahnbediensteten gleichen Anteil wie die übrigen Protektoratsbediensteten. Mit Wirksamkeit vom 1. April 1940 wurden ihnen die Nebendienstbezüge um 15 v. H. erhöht. Die verlängerten Arbeitszeiten des Lokomotiv- und Zugpersonals bei ständigen Zugverspätungen, die wegen der ausserordentlichen Betriebsverhältnisse besonders in den Wintermonaten einen ungewöhnlichen Umfang annahmen, wurden durch Ersatzfrei ausgeglichen oder — wenn dies nicht gewährt werden konnte — bezahlt.

Auf Antrag der Eisenbahnverwaltung wurde der Arbeiterschaft eine wesentliche Verbesserung der Löhne durch die Kundmachung des Ministers für soziale und Gesundheitsverwaltung vom 29. Mai 1940 gewährt. Die Vertrauensmännerausschüsse wurden neu organisiert und zusammengesetzt.

In der sozialen Fürsorge wurde im Geschäftsjahre die Auszahlung der Pensions- und Versorgungsgenüsse an Bedienstete der ehemaligen ČSD im Sudetengebiet geregelt, soweit diese Bezüge nicht von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden. Diese Regelung erstreckt sich auch auf die Leistungen aus dem Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds sowie auf die Unfallrenten aus der Unfallversorgung. Schliesslich wurde der Entwurf eines Übereinkommens über die Aufteilung des ehem. Zahradník-Fonds für soziale Fürsorge und des ehem. Georg Štrfbrný-Fonds zur Heilung von Tuberkulose vorbereitet.

Eine Erhöhung ihrer Bezüge erlangten die Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen im Rahmen der allgemeinen Gehaltregelungen. Den im Protektorat wohnenden Pensionären der ehem. KOB, denen die Ruhe- und Versorgungsgenüsse von der Verwaltung der slowakischen Eisenbahnen angewiesen wurden, gewährten die BMB zur Anpassung an die Preisverhältnisse im Protektorat eine Ausgleichzulage. Eine bedeutungsvolle Massnahme wurde vorbereitet, nach der die Unternehmungsbediensteten der BMB hinsichtlich der Einrechnung

ihrer Militärdienstzeit in das Pensionsdienstalter den pragmatikalischen Bediensteten gleichgestellt werden sollen. Auf Grund der Regierungsverordnung Z. 216/1940 Slg wurden die Renten aus Unfällen, die sich vor dem 30. Juni 1921 ereignet haben, entsprechend den veränderten Währungs- und Preisverhältnissen neu geregelt.

Die Wohnungsbauaktion des Verkehrsministeriums entfaltete sich im Jahre 1940 voll. Bis zum Ende des Geschäftsjahres wurden 14 Häuser mit 169 Wohnungen erbaut und weitere 30 Häuser nahezu fertiggestellt. Im Rahmen der Darlehensaktion des Fonds sozialer Fürsorge der BMB wurden 2000 Fahrräder angekauft, um den Eisenbahnbediensteten, die von ihrem Dienorte weiter entfernt wohnen, die Zurücklegung der täglichen Wege zu erleichtern. Zur Sicherstellung ausreichender Mittel für die Arbeit des Fonds sozialer Fürsorge wurden die Mindestbeiträge freiwillig auf 2 K monatlich erhöht.

Die organisatorischen Massnahmen dienten im Berichtsjahr der weiteren Vereinfachung der Verwaltung und der strafferen Zusammenfassung von Zuständigkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Protektorsbahnen. Die Betriebszentrale im Verkehrsministerium wurde in ein selbständiges Organ umgebildet und dem Generaldirektor der Bahnen unmittelbar unterstellt. Um auch in den Bezirken der Eisenbahndirektionen eine einheitliche Lenkung und Überwachung des Betriebsdienstes zu erreichen, wurden bei den Eisenbahndirektionen Oberzugleitungen und unter ihnen für bestimmte örtliche Bereiche Zugleitungen errichtet.

Zu dem Rechnungsabschluss für das Geschäftsjahr 1940 ist zu bemerken:

Betriebsrechnung.

Die Betriebsrechnung umfasst alle aus dem Betrieb des Unternehmens BMB sich ergebenden Erträge einschliesslich des dem Unternehmen belassenen Anteils an den Verkehrssteuern und den gesamten zur Betriebsführung erforderlichen Aufwand; dazu rechnen auch die Abschreibungen auf das Anlagevermögen sowie die zur Deckung der gestundeten Abgänge der im Betriebe der BMB befindlichen Privatbahnen notwendigen Beträge. Die Betriebsrechnung schloss mit einem Fehlbetrag von K 196.890.884,85.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Betriebsabgang des Unternehmens (einschliesslich der Gewinne oder Verluste der Hilfs- und Nebenbetriebe) betrug K 196.890.884,85 und der Aufwand für die Verzinsung der Investitionsschulden K 119.671.899,30. An Gewinnen stehen diesen Sollposten aus Zinsen und Kursgewinnen insgesamt K 11.309.389,65 gegenüber. Es ergibt sich somit ein Bilanzverlust von K 305.253.394,50, der von der Finanzverwaltung zu decken ist.

Bilanz.

Das Anlagevermögen des Unternehmens (Neuwert) erhöhte sich durch den Zugang neuer Werte um K 339.932.160,70 und beträgt am Bilanzstichtage K 20.539.055.913,40. Die Wertberichtigung auf die Eisenbahnanlagen beträgt am Ende des Jahres K 7.473.472.823,45. Aus dem Unterschied zwischen den beiden Posten ergibt sich der Zeitwert der Anlagen zum Bilanzstichtag.

Die mit 12.019.000 K ausgewiesenen Beteiligungen an fremden Unternehmungen sind gegenüber dem Vorjahr um K 133.400 niedriger. Der Rückgang entfällt auf die Beteiligung an der Ung-Falbahn, die auf die Ungarischen Staatsbahnen übergegangen ist.

Der Wert der Vorräte an Stoffen und Einrichtungsgegenständen beträgt am Jahresende K 407.175.991,65; er ist gegenüber dem Jahre 1939 gestiegen. Der Zuwachs beruht zum Teil auf einer Vermehrung der Bestandsmengen, zum Teil auf Wertberichtigungen aus Preiserhöhungen.

Vom Betriebskapital entfallen auf: Kassenbestände K 106.278.966,85, Guthaben bei Geldanstalten K 4.736.317,65, Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen mit fremden Bahnen K 110.192.650,60, sonstige kurzfristige Forderungen K 207.352.136,60.

Die das Wirtschaftsergebnis des Geschäftsjahres begrenzenden Übergangsaktiven betragen K 116.209.928,50.

Die durchlaufenden Posten, die in den Kassen der Unternehmung erlegte fremde Werte darstellen, belaufen sich auf K 15.479.643,27. Sie sind auf beiden Seiten der Bilanz gleichlautend ausgewiesen.

Auf der Seite der Verbindlichkeiten ist das Eigenkapital des Unternehmens als Unterschied zwischen dem Gesamtvermögen und den Verbindlichkeiten mit dem Betrage von K 10.227.897.808,05 eingestellt. Von den Anleihen im Gesamtbetrage von K 3.258.287.320,75 entfallen auf Hypotekardarlehen der verstaatlichten Lokalbahnen K 103.319.955,95, auf die vorläufig pauschalierte Einlage der Protektoratsverwaltung aus Verbindlichkeiten der ehemaligen Tschechoslow. Staatsbahnen K 2.919.891.800,—, auf Einlagen der Finanzverwaltung des Protektorats für Investitionen des Jahres 1939 K 53.143.916,— und des Jahres 1940 K 181.931.648,80. Davon sind die Beträge der Hypotekardarlehen der verstaatlichten Lokalbahnen und der pauschalierten Einlagen der Finanzverwaltung des Protektorats infolge teilweiser Tilgung des Kapitals gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen.

Von den kurzfristigen Verbindlichkeiten entfallen auf die Abrechnung von Verkehrseinnahmen K 217.610.457,15, auf Schulden bei Sozialfürsorgeanstalten K 21.739.199,47 und auf sonstige kurzfristige Schulden K 549.999.879,83, wovon die Schuld aus der laufenden Rechnung mit der Finanzverwaltung K 66.169.960,75 beträgt.

Die fremden Barwerte (Vadien, Kautionen, Haftungsrücklässe und gefundene fremde Barschaften) betragen K 55.327.944,75.

Die das Wirtschaftsergebnis des Geschäftsjahres begrenzenden Übergangspassiven werden mit K 3.938.866,30 ausgewiesen.

*

Die Aufhebung der Zollgrenze und die Einbeziehung in das Eisenbahnverkehrssystem Grossdeutschlands waren die hauptsächlichsten Voraussetzungen für die günstige Entwicklung der Protektoratsbahnen auch im Jahre 1940. Die Leistungen des Unternehmens verliefen in ständigen Anstieg und erreichten eine noch nie dagewesene Höhe. Das Wirtschaftsergebnis kann insgesamt als zufriedenstellend bezeichnet werden. Mit der weiteren Festigung der Stellung der Protektoratsbahnen im grossdeutschen Eisenbahnnetz wird noch eine Besserung auch der finanziellen Ergebnisse erwartet werden dürfen.

Prag, den 10. Juli 1942.

Der Minister für Verkehr und Technik
und
Generaldirektor der Bahnen:

Dr. Kamenický.

Abschluss

der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren

für das Geschäftsjahr

1940.

Betriebsrechnung für das Geschäftsjahr 1940.

Erträge		K	K
Personen- und Gepäckverkehr		805.783.234	
Güterverkehr		2.068.955.881	
Sonstige Erträge		195.075.422	
Anteil an den Verkehrssteuern		313.390.289	
	Zusammen		3.383.204.826
Aufwendungen			
Betriebsführung:			
Zentraldienst		188.363.054	
Bahnunterhaltung		343.678.075	
Bahnhofsdienst		629.999.401	
Fahrdienst		217.429.740	
Zugförderungsdienst		705.794.421	
Erhaltung der Fahrzeuge		383.775.435	
Sonstiger Betriebsaufwand		34.452.351	
Allgemeiner Aufwand für Bedienstete		774.091.915	
Abschreibungen		292.050.720	
Bedarf für Betriebsabgänge der Lokalbahnen		10.460.599	
	Zusammen		3.580.095.711
Betriebsverlust der Betriebsrechnung			196.890.885

Die Verkehrssteuer betrug insgesamt K 523.340.987; hiervon wurden dem Unternehmen K 313.390.289 zugunsten des Betriebsergebnisses belassen und unter den Erträgen verrechnet.

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1940.

	Einzel K	Zusammen K		Einzel K	Zusammen K
Verluste			Gewinne		
I. Betriebsverlust:			I. Finanzgewinne:		
a) des eigentlichen Betriebes . . .	195.098.858,90		a) Zinsen . . .	10.155.156,10	
b) Bilanzverlust der Hilfs- und Nebenbetriebe der BMB . . .	1.792.025,95	196.890.884,85	b) Kursgewinne . . .	1.154.233,55	11.309.389,65
			II. Bilanzverlust . . .		305.253.394,50
II. Finanzverluste:					
Zinsen aus den Bauschulden (Abschnitt A)		119.671.899,30			
Zusammen		316.562.784,15	Zusammen		316.562.784,15

Bilanz für den

Vermögen		Einzel K	Zusammen K
I.	Anlagevermögen:		
	Neuwert am 1. I. 1940	20.199.123.752,70	
	Zugang 1940	339.932.160,70	20.539.055.913,40
II.	Beteiligungen		12.019.000,—
III.	Vorräte an Stoffen und Einrichtungs- gegenständen		407.175.991,65
IV.	Kurzfristig angelegte Vermögenswerte .		
	1. Kassenbestand:		
	Barschaften	18.604.679,60	
	Belege	71.048.506,15	
	Fremde Währungen	15.297.935,80	
	Verkäufliche Vordrucke bei den Di- rektionen	1.327.845,30	
	2. Bankguthaben	4.736.317,65	
	3. Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	110.192.650,60	
	4. Sonstige Forderungen:		
	Schuldner	207.352.136,60	428.560.071,70
V.	Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen		
	1. Übergangsrechnungen		116.209.928,50
	Durchlaufende Posten	15.479.643,27	
VI.	Bilanzverlust		305.253.394,50
	Zusammen		21.808.274.299,75

Der Minister für Verkehr und Technik

31. Dezember 1940.

Verbindlichkeit		Einzel K	Zusammen K
I.	Eigenkapital		10.227.897.808,05
II.	Wertberichtigung auf die Eisenbahn- anlagen	7.233.094.353,20	
III.	Abschreibungen	240.378.470,25	7.473.472.823,45
IV.	Anleihen:		
1.	Hypothekaranleihen der verstaatlich- ten Lokalbahnen	103.319.955,95	
2.	Einlagen der Protektoratsverwaltung:		
	zum 31. XII. 1938	2.919.891.800,—	
	zum 31. XII. 1939	53.143.916,—	
	zum 31. XII. 1940	181.931.648,80	3.258.287.320,75
V.	Sonstige Verbindlichkeiten:		
1.	Verpflichtungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	217.610.457,15	
2.	Sozialfürsorgeanstalten	21.739.199,47	
3.	Gläubiger	549.999.879,83	789.349.536,45
VI.	Fremde Werte		55.327.944,75
VII.	Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen		
1.	Übergangsrechnungen		3.938.866,30
	Durchlaufende Posten	15.479.643,27	
Zusammen			21.808.274.299,75

und Generaldirektor der Bahnen:

Dr. Kamenický.

VÝROČNÍ ZPRÁVA
PROTEKTORÁTNÍCH DRAH
V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

Z A R O K

1940.

PRAHA 1942.

TISKÁRNA JOSEF PAČL A SPOL., STRAKONICE.

Vývoj podniku Protektorátní dráhy Čech a Moravy ve správním roce 1940 se vyznačoval dalším značným vzestupem výkonů a tomu odpovídajícím zlepšení finančních výsledků, které přispěly k pokračujícímu upevnění hospodářské situace podniku. V roce 1939 započaté včlenění Protektorátních drah do přepravně hospodářských úkolů velkoněmeckého prostoru bylo v roce 1940 rozhodujícím způsobem podpořeno pokračující unifikací železničního přepravního práva a zapojením Protektorátu do říšského celního území.

V tomto roce se staly také Protektorátní dráhy Čech a Moravy členem »Spolku středoevropských železničních správ«; tím se vrátily po dvacetileté absenci do přirozené okruhu železničních správ, v němž jejich síť kdysi vznikala a se vyvíjela.

Toto pokračující včlenění umožnilo Protektorátním drahám dostátí velkým úkolům, které jim uložila válka vnucená Říši. Železniční trati v Protektorátu měly význačný podíl při překonávání vyžadovaných přepravních výkonů při nástupu německých vojsk na východě a západě. Přesto bylo jim lze vnitřní hospodářský život podpořiti přepravně tak, že ohromné válečné dění neporušilo nikde jeho pravidelný chod více, než bylo nevyhnutelně třeba. Bylo to v neposlední řadě umožněno rychle postupujícím obětavým nasazením protektorátních železničních služeben, které ovládly obtížné úkoly při těsné spolupráci s Německou říšskou drahou a ostatními říšskými služebními místy.

Vývoj těžeb v roce 1940 zůstal i nadále příznivý. V přepravě osob a zavazadel zvýšily se těžby na 805,783 mil. K proti 540,678 mil. K v roce 1939 o 49,03%. Za přepravu nákladní (rychlodboží a nákladní zboží) bylo přijato 2,068,956 mil. K proti 1,509,935 mil. K v roce 1939, t. j. o 37,04% více. Ostatní těžby — v nichž poprvé také byly vyúčtovány i náhrady za výkony pro DR — stouply o 47,15% z 132,570 mil. K v roce 1939 na 195,075 mil. K v roce 1940. Částka přepravní daně poskytnutá podniku ve prospěch provozního výsledku, která v roce 1939 činila 217,499 mil. K zvýšila se přiměřeně vyšším přepravním výsledkům o 44,09% na 313,390 mil. K. Celkové těžby provozovacího účtu se zvýšily tudíž v roce 1940 na 3,383,205 mil. K z 2,400,682 mil. K v roce 1939, t. j. o 40,92% proti výsledkům z předešlého roku.

Provozovací těžby ve správním roce byly hlavně ovlivněny vyššími přepravními výkony, které byly svěřeny Protektorátním drahám jak ve vnitrozemské, tak i v průvozní přepravě. Vedle toho přispělo zvýšení tarifních sazeb a zrušení určitých až dosud existujících tarifních slev k zlepšení výsledků.

Celkové náklady provozovacího účtu, které zahrnují kromě nákladů vedení provozu Protektorátních drah také náklady na udržování drážních zařízení a vozidel, potřebu na odpisy, jakož i paušální potřebu na provozních schodech, úroky a správní náklady místních drah provozovaných Protektorátními drahami byly vykázány za rok 1940 částkou 3,580,096 mil. K proti 2,776,481 mil. K v roce 1939. Tím stouply náklady při srovnání s rokem 1939 o 28,94%. Tento přírůstek spočívá v podstatě ve zvýšených provozních výkonech, kromě toho v nové úpravě pensijního břemene hrazeného podnikem a částečně ve vyšších cenách různých hmot železničního provozu.

Osobní náklady činily 2.252,540 mil. K proti 1.802,799 mil. K v roce 1939, t. j. 24,94% více. Věcné náklady stouply z 963,681 mil. K v roce 1939 na 1.327,556 mil. K, t. j. o 37,75%.

Provozovací ztráta jevila se tudíž částkou 196,891 mil. K. Proti roku 1939, který byl vyúčtován provozovacím schodkem 365,798 mil. K, byla ztráta v provozovacím účtu 1940 o 46,17% nižší. Toto zlepšení hospodářských výsledků se projevuje též při porovnání percentuelních vzestupů těžeb a nákladů ve srovnání s rokem 1939. Zatím, co činily u těžeb 40,92%, pohybují se u nákladů ve výši jen 28,94%.

Na zúročení a umoření nákladů investičních dluhů bylo použito 119,672 mil. K.

Těžby úroků a kursových rozdílů činily úhrnem 11,309 mil. K. V celkovém účtu (účet ztrát a zisku) jeví se tudíž za rok 1940 bilanční ztráta 305,253 mil. K. V roce 1939 byl uzavřen účet ztrát a zisku schodkem 494,955 mil. K.

Pro pořízení a obstarání nových zařízení (přírůstek na zakládací hodnotě) bylo vynaloženo v roce 1940 celkem 353,481 mil. K proti 176,261 mil. K v roce 1939. Z těchto celkových nákladů, které byly uhrazeny 8,251 mil. K vlastními prostředky, 200 mil. K finanční správou a 145,231 mil. K z výnosu unifikací půjčky, bylo přiučtováno 339,932 mil. K jako přírůstek k zakládací hodnotě v účtu rozvážném.

Na obnovu drážních zařízení a vozidel bylo vydáno v roce 1940 celkem 122,750 mil. K; částka byla v podstatě hrazena z provedených odpisů v provozovacím účtu.

Stavební činnost byla v roce 1940 čilá. Mimořádné poměry válečné vyžadovaly ovšem přizpůsobení jednotlivých stavebních programů nové tím vzniklé situaci obzvláště pro omezení možností opatrování pracovních sil a materiálu. Přesto byly kromě dokončovaných staveb nebo v nichž se pokračovalo, zahájeny z provozních důvodů četné nutné nové stavby. Obzvláště důležité jsou z nich stavba druhého a třetího Vinohradského tunelu v Praze, které mají zlepšiti podstatně poměry provozní v tomto významném dopravním středisku a pokračování na přestavbě a stavbě dvoukolejné hlavní dráhy z Brna do Německého Brodu s odbočkou z Velkého Meziříčí do Křižanova. V rámci možnosti byla provedena celá řada menších staveb, sledujících zlepšení pracovního prostředí zaměstnanců, aby se vyhovělo novodobým sociálním požadavkům. V oboru železničního svršku byly vypracovány návrhy některých nových konstrukcí a prakticky vyzkoušeny. Dosavadní dovolené největší rychlosti jízdy při parním provozu byly dle možností dále zvyšovány, tak jako dovolené největší nápravový tlak a největší dovolená váha na běžný metr vozu na nových tratích. Byl připraven nový »Seznam nápravových tlaků«.

Na pracích Česko-moravské společnosti normalisační účastnila se železniční správa ve stejné míře jako obvykle. Zhodnotila při tom příznivé výsledky a zkušnosti normalisace říšské.

Při obnově železničního svršku vzaly se v úvahu v prvé řadě pro provoz důležité trati. Při tom se přihlíželo k zvýšeným požadavkům provozu. Třebaže práce byly zdrženy dlouhou zimou, podařilo se tento pracovní plán dodržeti a předsevzaté práce včas ukončiti. Na tratích, jejichž důležitost stoupla — jmenovitě pro průvozní přepravu s Říší — bylo použito těžšího železničního svršku než dosud. Současně bylo započato se zesílením ocelových konstrukcí.

Park vozidel byl v roce 1940 doplněn dalšími výkonnějšími stroji a novými vozy motorovými, osobními a nákladními. Méně výkonná vozidla byla vyřaděna. Výměnou několika strojů se správou slovenských státních železnic bylo dosaženo většího sjednocení lokomotivních řad. Nově dodané lokomotivy byly zdokonaleny zařízeními zvyšujícími hospodárnosti provozu. Nové osobní vozy byly zhotoveny ze svařované oceli, jejich konstrukce byla tak zlepšena, že i při rychlosti nad 100 km/hod. byl zajištěn jejich klidný chod. Také vytápění osobních vozů bylo dále zdokonaleno. Přízpusobené vozového parku Německým říšským drahám je připraveno.

Dílny vyřizovaly vzhledem k vyšším provozním výkonům a tím vzniklému většímu počtu škod rozšířený pracovní program. Kromě vlastních programových prací byly v dílnách ČMD prováděny podle úmluvy také hlavní opravy lokomotiv Německé říšské dráhy a slovenských státních železnic.

Službě zásobovací a opatřovací podařilo se přes obtíže vzniklé válečnými poměry doplnit plánovitě a včasné zásoby a tak zajistiti potřebu provozu. Odpadky a starý materiál byly pečlivě sbírány a použity.

Ve statistické službě bylo pokračováno v pracích sledujících přízpusobením statistických zjišťování podle Říše a DR. Nově byla zavedena podle říšských ustanovení statistika o dovozu, vývozu a průvozu zboží. Byla připravena říšská statistika o pohybu zboží. V roce 1940 byly dodávány dále po prvé podle možnosti údaje pro »Železniční statistiku v Německé říši«; tyto údaje o Protektorátních drahách mají býti pojaty do zvláštního oddílu říšské statistiky. Kromě toho bylo rozšířeno a zdokonaleno strojové zpracování na další účetní podklady.

V osobní dopravě vstoupil v platnost podle způsobu říšských drah výjimečně 21. ledna 1940 nový jízdní řád, který uspořádal změněné provozní a přepravní poměry proti původnímu zimnímu jízdnímu řádu 1939/1940. Bylo přihlédnuto zvláště k silné zátěži vlaků v určitých spojích, z čehož resultovalo i určité prodloužení jízdní doby.

Jízdní letní řád byl zpracován na základě zavedení nového letního času na celém území Říše.

V podzimním období byla také provedena v osobní dopravě určitá omezení. Vzhledem na jejich nepatrnost neměly na hospodářský život vlivu.

Přeprava zboží vykazovala po překonání obtíží vzniklých krutou zimou jak ve vnitrozemské, tak i v průvozní přepravě stálý vzestup, takže výkony železnic v Protektorátu dosáhly výše dosud nebývalé. V zájmu urychlení přepravy zboží byly s Německou říšskou drahou sjednány spoje průvozní dopravy.

Silniční automobilový provoz byl ve správním roce opět omezen a udržován jen pro válečně důležité a nutné úkoly. Z té příčiny byly četné další spoje zastaveny.

Pro úsporu pohonných látek byla silniční vozidla podle programu přestavována na náhradní pohon dřevoplynem a methanem. Automobilní dílna v Praze-Vršovicích prováděla tyto přestavby i větší opravy silničních vozidel a vlečných vozů ČMD jako až dosud.

Pro vzájemnou železniční přepravu mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatním územím Říše byla od 1. ledna 1940 ustanovení býv. mezinárodních úmluv o přepravě cestujících, zavazadel a zboží nahrazena předpisy

německého železničního přepravního řádu. Zrušení celních hranic provedené 1. října 1940 vyžádalo si úpravy všech otázek se zapojením souvisejících. Vydáním směrovacích předpisů pro přepravu zboží mezi Protektorátem a ostatní Říší byla vyjádřena užší spolupráce mezi DR a ČMD.

V místní přepravě cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin byl přizpůsoben osobní tarif ČMD tarifu DR. Se zřetelem na značné cenové rozdíly a k ostatním odchylkám bylo to lze provést jen postupně. K 1. dubnu 1940 bylo zvýšeno jízdné lineárně o 20% s výjimkou dělnického a zákovského jízdného, které z důvodů sociálních bylo zvýšeno jen o 10%. Rovněž sazby na zavazadla a spěšniny byly zvýšeny o 20%. S platností od 12. října 1940 byla zastavena platnost četných slev, které nebyly vojensko-hospodářskými poměry odůvodněny.

V přepravě mezinárodní byl s platností od 1. dubna 1940 vydán svazový tarif německo-česko-moravský, který nahradil dřívější tarif německo-československý. V ostatních přepravách svazových bylo provedeno včlenění česko-moravských drah do říšskoněmeckých svazových tarifů.

V nákladní přepravě byly s platností od 1. dubna 1940 zvýšeny tarify místní i vývozní o 15%; výjimečně zůstaly jen nezměněny některé národně-hospodářsky důležité druhy zboží jako uhlí, koks, hnojivo a dobytek. Tarifní společenství se slovenskými železnicemi bylo dnem 1. února 1940 zrušeno. Všeobecné zásady pro tarifní politiku zůstaly nezměněny, zejména vzhledem na poskytování slev v odůvodněných zvláštních případech.

Mezinárodní svazové tarify nákladní byly v roce 1940 přizpůsobeny novým poměrům. Četné svazové tarify nákladní, které pozbyly významu, byly zrušeny. Jiné — byť i částečně a na přechodnou dobu — znovu vydány.

V oboru personálního hospodářství přinesl rok 1940 význačné změny. Vládní nařízení ze dne 30. prosince 1940 čis. 444 Sb. zlepšilo podstatně hmotné poměry železničních zaměstnanců a vládní nařízení, Sb. č. 445/1940, zřídil pro dosavadní úředníky staty IIIa a IIIb systemisované 7. až 5. platové stupnice, přineslo jim hmotnou výhodu a zejména i možnost povýšení do vyšších platových stupnic. Na obecném zvýšení stálých služebních příjmů měli železniční zaměstnanci účast stejnou jako ostatní protektorátní zaměstnanci. S účinností od 1. dubna 1940 byly jim zvýšeny vedlejší služební příjmy o 15%. Prodloužení pracovní doby strojního a vlakového personálu při trvalém zpoždování vlaků, které neobvykle vzrostlo vzhledem k provozním poměrům, bylo nahrazeno náhradním volnem nebo — nebylo-li je možné poskytnout — bylo zapláceno.

Na návrh železniční správy bylo poskytnuto dělníkům podstatné zvýšení mezd vyhláškou ministra sociální a zdravotní správy ze dne 29. května 1940. Důvěrnické sbory byly nově organisovány a sestaveny.

V sociální péči byla upravena ve správním roce výplata pensijních a zaopatřovacích požitků zaměstnanců býv. ČSD. v Sudetengebiet, pokud tyto platby nebyly převzaty Německou říšskou drahou. Tato úprava vztahuje se též na výplatu z invalidního a starobního fondu, jakož i na úrazové důchody z úrazového zaopatření. Konečně byl připraven také návrh dohody o rozdělení býv. Zahradníka fondu sociální péče a býv. fondu Jiřího Stříbrného pro léčení tuberkulosity.

Zvýšení požitků dostalo se příjemcům odpočivných a zaopatřovacích požitků v rámci všeobecných platných úprav. Pensistům býv. KBD bydlicím v Protek-

torátě, jimž odpočivné a zaopatřovací platy poukazovala správa slovenských železnic, poskytla správa ČMD pro přizpůsobení k drahotným poměrům v Protektorátě vyrovnávací přídavek. Bylo připraveno významné opatření, podle něhož podnikoví zaměstnanci ČMD mají býti ve věci započítání své vojenské služby do pensijní základní postavení na roveň zaměstnancům pragmatikálním. Na základě vládního nařízení čis. 216/1940 Sb byly nově upraveny důchody z úrazů nastalých před 30. červnem 1921 přiměřeně změněným měnovým a cenovým poměrům.

Stavební bytová akce ministerstva dopravy se v roce 1940 plně vyvíjela. Do konce roku 1940 bylo postaveno 14 domů o 169 bytech a dalších 30 domů bylo téměř dokončeno. V rámci zápujčkové akce fondu sociální péče ČMD bylo zakoupeno 2000 jízdních kol, aby byla usnadněna železničním zaměstnancům bydlicím ve větší vzdálenosti cesta do služby a ze služby. K zajištění dostatečných prostředků Fondu sociální péče byly zvýšeny dobrovolné minimální příspěvky na K 2,— měsíčně.

Při organizačních opatřeních bylo sledováno ve správním roce další zjednodušení správy a soustředění pravomoci k zvýšení výkonnosti Protektorátních drah. Provozní ústředí ministerstva dopravy bylo přetvořeno v samostatný útvar a podřízeno bezprostředně generálnímu řediteli drah. Aby bylo dosaženo též v obvodech ředitelství drah jednotného řízení a dozoru provozní služby, byly při ředitelství drah zřízeny hlavní vlakové správy a pro zvlášť určené okrsky místní vlakové správy.

K účetní závěrce pro rok 1940 bylo by poznamenati:

Provozovací účet.

Provozovací účet obsahuje veškeré z provozu podniku ČMD vyplývající těžby včetně ponechané přepravní daně a celkové náklady nutné k vedení provozu; k tomu jsou připočteny též odpisy ze zakládací hodnoty, jakož i nutné částky k úhradě posečkaných schodků soukromých drah v provozu ČMD. Provozovací účet skončil ztrátou K 196.890.884,85.

Účet ztrát a zisku.

Provozovací schodek podniku (včetně zisku nebo ztráty pomocných a vedlejších závodů) činil K 196.890.884,85 a náklady na úrokování investičních dluhů K 119.671.899,30. Zisky z finančních operací úroků a kursovních rozdílů činí celkem 11.309.389,65 K. Tím skončil provozovací účet bilanční ztrátou K 305.253.394,50, který je uhrazen finanční správou.

Bilance.

Zakládací hodnota podniku zvýšila se přírůstkem nových hodnot o 339.932.160,70 K a činí v bilanční den 20.539.055.913,40 K. Opravná hodnota na železničních zařízeních činí koncem roku 7.473.472.823,45 K. Z rozdílů obou položek vyplývá časová hodnota zařízení.

Účast na cizích podnikcích vykázaná částkou 12.019.000 K je proti předešlému roku o K 133.400 nižší. Ubyla účast místní dráhy v údolí Luže, která přešla na maďarské státní železnice.

Hodnota zásob materiálu a inventáře činí koncem roku K 407.175.991,65 a proti roku 1939 stoupla. Přírůstek spočívá z části v rozmnožení stavu zásob a z části v opravných hodnotách ve zvýšení cen.

Z provozovacího kapitálu připadá na: pokladní zůstatky 106.278.966,85 K, na vklady u peněžních ústavů 4.736.317,65 K, na pohledávky z odpočtu přeprav s cizími drahami 110.192.650,60 K, na ostatní krátkodobé pohledávky 207.352.136,60 K.

Přechozí aktiva, ohraničující hospodářský výsledek obchodního roku, činí 116.209.928,50 K.

Průběžné položky udávající cizí hodnoty uložené v podnikových pokladnách činí 15.479.643,27 K. Jsou vykázány ve stejném znění na obou stranách bilance.

Jako položka pasiv jest vykázáno vlastní jmění podniku, jež je rozdílem všech aktiv a pasiv částkou 10.227.897.808,05 K. Z výpůjček v celkové částce 3.258.287.320,75 K připadá na hypotekární zápůjčky zestátněných místních drah 103.319.955,95 K, na paušalovaný zatímní vklad protektorátní správy ze závazků býv. Česko-slovenských státních drah 2.919.891.800,— K na vklad protektorátní finanční správy na investice roku 1939 53.143.916,— K, roku 1940 181.931.648,80 K. Z toho poklesly částky hypotekárních zápůjček zestátněných drah a paušalovaného zatímního vkladu protektorátní správy s částečným úmorem proti minulému roku.

Z krátkodobých závazků připadá na odpočty z přeprav 217.610.457,15 K, na dluh u ústavu sociální péče 21.739.199,47 K a na ostatní krátkodobé dluhy 549.999.879,83 K, z nichž činí dluh z kontokorentního styku s finanční správou 66.169.960,75 K.

Cizí hodnoty v hotovostech (vadia, kauce, záruční zůstatky a nalezené cizí hotovosti) činí 55.327.944,75 K.

Přechozí pasiva ohraničující hospodářský výsledek v obchodním roce činí 3.938.866,30 K.

*

Zrušení celních hranic a zapojení do dopravně železniční soustavy Velkoněmecka bylo hlavním předpokladem zdárného vývoje Protektorátních drah i v roce 1940. Výkony podniku proběhly ve stálém vzestupu a dosáhly zde ještě nebývalé výše. Hospodářský výsledek může být označen jako uspokojivý. Dalším upevněním postavení Protektorátních drah i ve velkoněmecké železniční síti lze očekávat ještě zlepšení finančních výsledků.

V Praze dne 10. července 1942.

Ministr dopravy a techniky
a generální ředitel drah:

Dr. Kamenický.

Uzávěrka
Protektorátních drah Čechy a Morava

za správní rok

1940.

Provozní účet za správní rok 1940.

Těžby		K	K
Osobní a zavazadlová přeprava		805.783.234	
Přeprava nákladního zboží		2.068.955.881	
Ostatní těžby		195.075.422	
Podíl z dopravních daní železničních		313.390.289	
	Dohromady		3.383.204.826
Náklady			
Služba výkonná:			
Ústřední služba ředitelství drah		188.363.054	
Dozor na dráhu a její udržování		343.678.075	
Služba staniční		629.999.401	
Služba jízdní		217.429.740	
Služba vozební		705.794.421	
Udržování vozidel		388.775.435	
Ostatní náklady vozidel		34.452.351	
Všeobecné náklady pro zaměstnance		774.091.915	
Odpisy		292.050.720	
Potřeba pro schodky místních drah		10.460.599	
	Dohromady		3.580.095.711
Provozovací ztráta provozovacího účtu			196.890.885

Dopravní daň železniční činila celkem K 523.340.987; z toho ve prospěch provozního výsledku bylo ponecháno podniku K 313.390.289 a zaúčtováno v těžbách.

Účet ztráty a zisku za správní rok 1940.

	Jednotlivě K	Úhrnem K		Jednotlivě K	Úhrnem K
Ztráty			Zisky		
I. Provozní schodek:			I. Zisky finanční:		
a) vlastního provozu	195.098.858,90		a) Úroky 10.155.156,10		
b) bilanční ztráta pomocných a vedlejších závodů ČMD	1.792.025,95	196.890.884,85	b) Kursovní rozdíly 1.154.233,55		11.309.389,65
II. Ztráty finanční:			II. Bilanční ztráta . . .		305.253.394,50
Zúrokování investičních dluhů (odd. A)		119.671.899,30			
Celkem		316.562.784,15	Celkem		316.562.784,15

Účet rozvažný

Aktiva		Jednotlivě K	Úhrnem K
I.	Zakládací aktiva:		
	Zakládací hodnota:		
	Pořizovací hodnota 1. I. 1940	20.199.123.752,70	
	Přírůstky 1940	339.932.160,70	20.539.055.913,40
II.	Účast na cizích podnicích		12.019.000,—
III.	Zásoby materiálu a inventáře		407.175.991,65
IV.	Provozovací aktiva:		
1.	Pokladní zůstatky:		
	Hotovosti	18.604.679,60	
	Doklady	71.048.506,15	
	Cizí měny	15.297.935,80	
	Prodejné tiskopisy v ústředí	1.327.845,30	
2.	Peněžní ústavy	4.736.317,65	
3.	Pohledávky z odpočtů z přeprav	110.192.650,60	
4.	Ostatní pohledávky:		
	Dlužníci	207.352.136,60	428.560.071,70
V.	Přechozí aktiva:		
1.	Přechodné účty		116.209.928,50
	Průběžné položky	15.479.643,27	
VI.	Bilanční ztráta		305.253.394,50
	Úhrnem		21.808.274.299,75

Ministr dopravy a techniky

k 31. prosinci 1940.

P a s i v a		Jednotlivě K	Úhrnem K
I.	Zakládací pasiva:		
	Vlastní jmění		10.227.897.808,05
II.	Opravná hodnota	7.233.094.353,20	
III.	Odpisy	240.378.470,25	7.473.472.823,45
IV.	Výpůjčky:		
1.	Hypotekární výpůjčky zestátněných místních drah	103.319.955,95	
2.	Vklady protektorátní správy:		
	k 31. XII. 1938	2.919.891.800,—	
	k 31. XII. 1939	53.143.916,—	
	k 31. XII. 1940	181.931.648,80	3.258.287.320,75
V.	Provozovací pasiva:		
1.	Závažky z odpočtů a přeprav	217.610.457,15	
2.	Ústavy sociální péče	21.739.199,47	
3.	Věřitelé	549.999.879,83	789.349.536,45
VI.	Cizí hodnoty		55.327.944,75
VII.	Přechozí pasiva:		
1.	Přechodné účty		3.938.866,30
	Průběžné položky	15.479.643,27	
	Úhrnem		21.808.274.299,75

a generální ředitel drah:

Dr. Kamenický.

5

GESCHÄFTSBERICHT

DER

PROTEKTORATSBAHNEN BÖHMEN UND MAHREN

ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR

1939

VÝROČNÍ ZPRÁVA

PROTEKTORÁTNÍCH DRAH V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

ZA ROK

1939

94987

PRAG - PRAHA 1942

Druckerei Josef Pacl & Comp., Strakonitz
Tiskárna Josef Pacl a spol., Strakonice

GESCHÄFTSBERICHT
DER
PROTEKTORATSBAHNEN
BÖHMEN UND MÄHREN
ÜBER DAS
GESCHÄFTSJAHR
1939.

PRAG 1942.
DRUCKEREI JOSEF PAČL & COMP., STRAKONITZ.

Mit dem 15. März 1939 wurden Böhmen und Mähren zum Gebietsbestandteil des Grossdeutschen Reiches und traten als Protektorat unter seinen Schutz. Diese geschichtlich bedeutsame Tatsache war von grundlegender Bedeutung für das Eisenbahnwesen im Protektorat. Bei den staatlichen Eisenbahnen war der durchschnittliche Streckenumfang infolge der Gebietsabtretungen gegenüber der früheren tschechoslowakischen Republik von 12.434 km auf 5.814 km zurückgegangen. Für die in dem neu errichteten Unternehmen »Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren« zusammengefassten Eisenbahnen bestand nunmehr die Möglichkeit einer engen Anlehnung an die Deutsche Reichsbahn und weiter die Aussicht, die beengenden, aus dem kleinen Gebietsumfang sich ergebenden Fesseln abzustreifen und an der grosszügigen Verkehrsbedienung im grossdeutschen Raum teilzunehmen. Durch die Lockerung der bisherigen Verkehrsgrenzen kam die Bedeutung der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren zur vollen Geltung, die ihnen als Verkehrsnetz im Herzen Europas an der uralten Kreuzung zwischen Nord und Süd und Ost und West innewohnt.

Durch den Erlass des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler vom 16. März 1939 wurde der Grundstein gelegt für die Zusammenarbeit der Deutsche Reichsbahn mit der Eisenbahnverwaltung des Protektorats unter gleichzeitiger Verwirklichung einer unmittelbaren Einflussnahme des Reichs. Damit wurde das grosse Werk normativer Regelungen und Planungen in Angriff genommen, welches das Ziel verfolgt, die Protektoratsbahnen technisch und verwaltungsmässig nach Möglichkeit so an die DR anzugleichen, dass eine einheitliche, jederzeit voll einsatzbereite und schlagkräftige Verkehrsbedienung im grossdeutschen Gesamttraum gewährleistet ist. Die Arbeiten an diesem Werke spiegeln sich schon im Jahre 1939 in allen Zweigen des Eisenbahndienstes wider.

Die Entwicklung der Einnahmen gestaltete sich im Jahre 1939 günstiger, als nach dem Voranschlag erwartet worden war. Im Personen- und Gepäckverkehr erreichten die Erträge den Betrag von 540,678 Millionen K, im Güterverkehr (Eil- und Frachtgüter) den Betrag von 1.509,935 Millionen K; die sonstigen Einnahmen, die sich aus Entschädigungen für Fahrzeugvermietung, aus sonstigen Mieten und aus verschiedenen Erträgen zusammensetzen, betragen 132,570 Millionen K. Der dem Unternehmen zu Gunsten des Betriebsergebnisses gewährte Betrag an Verkehrssteuern belief sich auf 217,499 Millionen K. Die gesamten Einnahmen der Betriebsrechnung betragen danach 2.400,682 Millionen K.

Die günstige Entwicklung der Verkehrseinnahmen war eine Folge des sich rasch belebenden Verkehrs und des ansteigenden Arbeitseinsatzes. Im Güterverkehr erhöhte sich die Anzahl der Sendungen, insbesondere an Baumaterialien für die private Bautätigkeit und auch für Bauten und Ausbesserungen der Strassenverbindungen.

Der Gesamtaufwand der Betriebsrechnung, der neben den Kosten für die Betriebsführung der Protektoratsbahnen auch die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel, den Aufwand für Abschreibungen sowie den Pauschalaufwand für Betriebsabgänge, Zinsen und Verwaltungsausgaben der von den Protektoratsbahnen betriebenen Lokalbahnen umfasst, betrug 2.766,481 Millionen K. Er lag mit diesem Ergebnis gleichfalls über den Ansätzen des Voranschlags. Die Ursachen für das Ansteigen der Aus-

gaben lagen einmal in den höheren Betriebsleistungen des Unternehmens, dann aber auch in den verschiedenen Gehaltsregelungen und Auszahlungen von Aushilfen an aktive Bedienstete und Empfänger von Ruhegeldern, die im Laufe des Geschäftsjahres durchgeführt wurden.

Der persönliche Aufwand betrug 1.802,799 Millionen K, der sachliche Aufwand 963,681 Millionen K.

Der Betriebsabgang stellte sich somit auf 365,798 Millionen K. Er war um 220,338 Millionen K niedriger, als im Voranschlag für das Jahr 1939 vorgesehen worden war.

Für die Verzinsung und Amortisierung der Investitionsschulden wurden 131,989 Millionen K aufgewendet.

Der Ertrag aus Zinsen und Kursunterschieden betrug insgesamt 2,832 Millionen K. In der Gesamtrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung) ergibt sich danach für das Jahr 1939 ein Bilanzverlust von 494,955 Millionen K.

Für die Errichtung und Beschaffung neuer Anlagen (Anlagezuwachs) wurden insgesamt 176,261 Millionen K aufgewendet; hiervon wurden 10,212 Millionen K aus eigenen Mitteln, 166,049 Millionen K aus dem Ertrag der Unifikationsanleihe gedeckt. Von dem aufgewendeten Gesamtbetrage waren 173,641 Millionen K als Zugang zum Anlagevermögen in der Bilanz zu aktivieren.

Für die Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge wurden insgesamt 213,089 Millionen K verausgabt; dieser Betrag wurde in der Hauptsache aus den in der Abschreibungsrechnung zur Verfügung stehenden Mitteln gedeckt.

Im grossen und ganzen kann das Ergebnis der Wirtschaft des Eisenbahnunternehmens als befriedigend angesehen werden.

Die Bautätigkeit war im Jahre 1939 vor allem auf die Fortsetzung der in den vergangenen Jahren begonnenen Bauten gerichtet. Es wurden jedoch auch einige aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes notwendige Neubauten in Angriff genommen. So wurde insbesondere mit dem Umbau und dem Bau einer zweigleisigen Hauptbahn von Brünn nach Deutsch Brod mit einer Abzweigung von Gross Meseritsch nach Krisans begonnen. Ausserdem erforderte die Wichtigkeit der Verkehrsrichtung von Norden nach Süden, sowie auch neuer Verbindungen nach Osten den beschleunigten Ausbau der in dieser Richtung durch das Protektorat führenden Teilstrecken. Diese Arbeiten betrafen insbesondere den Bau einiger Streckenverbindungen, zweiter und weiterer Gleise, den Streckenausbau für erhöhten Betrieb, die Erweiterung von Bahnhöfen und Heizhäusern und die Verlegung von Streckenabschnitten. Auf dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues wurden weitere Eisenbahnoberbaukonstruktionen System A, die den neuzeitlichen Anforderungen besser entsprechen, eingeführt oder vorbereitet. Die Legung und Unterhaltung des Eisenbahnoberbaues wurde weiter planmässig verbessert und wirtschaftlicher gestaltet.

Auf einigen Teilstrecken wurde die zulässige höchste Fahrgeschwindigkeit bedeutend erhöht. Darüber hinaus wurden Probefahrten unternommen zur Ermittlung der Möglichkeit einer weiteren Erhöhung der für den Dampfbetrieb bisher erlaubten Höchstgeschwindigkeit, und zwar nach Möglichkeit in längeren zusammenhängenden Abschnitten. Auf verschiedenen Strecken wurde der bisher festgesetzte höchste Raddruck erhöht.

Auch im abgelaufenen Jahre beteiligte sich die Eisenbahnverwaltung an den Arbeiten der böhmisch-mährischen Normalisationsgesellschaft, und zwar insbesondere auf dem Gebiete des Baudienstes.

Bei der Unterhaltung des Eisenbahnoberbaues standen die für den Verkehr wichtigsten Strecken, namentlich auch bei sich ändernden Betriebsrichtungen, im Vordergrund. Die planmässige Erneuerung des Eisenbahnoberbaues erstreckte sich vor allem auf die Hauptverkehrsadern und jene Strecken, auf denen durch allmähliche Verstärkung des Eisenbahnoberbaues der Übergang schwerer Fahrbetriebsmittel ermöglicht werden soll. Dabei wurden aber auch die betrieblich notwendigen Erneuerungen auf Lokalbahnen nicht vernachlässigt. Trotz der ausserordentlichen Verhältnisse und der erhöhten Belastung vieler Strecken erlitt die Betriebssicherheit des Eisenbahnnetzes keine Einbusse, und das Programm der Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten konnte fast vollständig verwirklicht werden.

Die Fahrbetriebsmittel (Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen) mussten im Jahre 1939 im Rahmen der Vermögenstrennung der ehem. ČSD zwischen den Protektoratsbahnen und den Slowakischen Staats-eisenbahnen aufgeteilt werden. Auch mit der DR wurden einige Austausch von Fahrbetriebsmitteln durchgeführt. Der Lokomotiv- und Wagenpark wurde im Rahmen des Möglichen durch neue wirtschaftlichere und leistungsfähigere Lokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen ergänzt. Die neugelieferten Lokomotiven sind bewährte Typen mit vervollkommenen Einrichtungen, die die Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes — insbesondere hinsichtlich des Brennstoffverbrauches — verbessern. Die neu gelieferten Personenwagen sind von starker Bauart und auch für Geschwindigkeiten über 100 km/St geeignet. Eine grössere Anzahl gedeckter Güterwagen wurde in den eigenen Eisenbahnwerkstätten hergestellt.

In den Ausbesserungswerken war zu Beginn des Jahres 1939 ein gewisser Überschuss an Bediensteten vorhanden, der allmählich vermindert wurde, vor allem durch Pensionierungen. Die in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres eintretende erhebliche Steigerung der Betriebsleistungen führte indessen durch den grösseren Anfall von Schadfahrzeugen zu einer entsprechend stärkeren Beschäftigung der Ausbesserungswerke. Das vorgesehene Werkstättenarbeitsprogramm wurde voll durchgeführt. Auch der Umbau von Fahrzeugen wurde planmässig fortgesetzt, insbesondere die Neugestaltung von Kurspersonenwagen und der Umbau von Kraftwagen für das Rechtsfahren.

Im Stofflager- und Beschaffungsdienste waren gewisse Schwierigkeiten, die sich aus den ausserordentlichen Verhältnissen ergaben, zu überwinden, um den Betrieb laufend mit den benötigten Stoffen zu versehen und die Vorräte den Bedürfnissen des Betriebes angemessen zu ergänzen. Auf Grund der Auseinandersetzungsabkommen wurden bestimmte Teile der Vorräte an die Deutsche Reichsbahn und an die slowakischen Eisenbahnen übergeben.

Im statistischen Dienst wurde die zusammengefasste maschinelle Verarbeitung statistischer Angaben bei der Eisenbahndirektion Prag zur Erzielung grösserer Wirtschaftlichkeit erweitert. Damit wurden insbesondere auch zuverlässige Rechnungsunterlagen zur Ermittlung der Preisunterschiede in den Vorratswerten und des Stoffverbrauches in den Ausbesserungswerken und Betriebswerkstätten geschaffen. Die eingeleitete Einbeziehung von Statistiken der Protektoratsbahnen in die Reichsstatistik erforderte die entsprechende Um- bildung der bisherigen Erhebungen.

Im **Personenverkehr** war es eine der vordringlichsten Aufgaben, den Fahrplan auf die durch die geschichtlichen Ereignisse herbeigeführten neuen Verkehrsverhältnisse umzustellen. Die Richtungen der Hauptreiseströme änderten sich wesentlich. Gleichzeitig wuchsen die Anforderungen an den Binnenverkehr, namentlich im Berufs- und Arbeiterverkehr infolge der fortschreitenden wirtschaftlichen Belebung. Durch entsprechende Massnahmen konnte den wichtigen Bedürfnissen im Reiseverkehr Rechnung getragen werden. Auch die vorübergehende Einschränkung des Fahrplans bei Ausbruch des Krieges vollzog sich reibungslos und ohne nachhaltige Folgen. Im Schienentriebwagenbetrieb waren zur Anpassung an die Kriegsverhältnisse gewisse Einschränkungen unvermeidbar. Die täglichen Zugkilometerleistungen wurden hier gegenüber dem Vorkriegsstande auf 57 v. H. vermindert.

Der **Güterverkehr** nahm im Laufe des Geschäftsjahres erheblich zu, vor allem durch die Beförderung von Kohle, Rohstoffen und sonstigen für die auflebende Wirtschaft wichtigen Bedarfsgütern. Dazu kamen umfangreiche Durchfuhrleistungen im Verkehr zwischen dem Altreichsgebiet und dem Donauraum, sowie den weiteren Ländern Südosteuropas. Trotzdem konnten die besonderen Anforderungen des Wehrmachtverkehrs und die Spitzenleistungen der Rüben- und Herbstkampagne — wenn auch unter Anspannung aller Kräfte — bewältigt werden.

Mit der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn arbeitete der Betriebsdienst aufs engste zusammen. Allmählich konnten alle für den Durchfuhrverkehr nötigen Frachtverbindungen ausgebaut und damit die Grundlage geschaffen werden zur Lösung der Aufgaben, die die Kriegswirtschaft dem Protektorat auf dem Verkehrsgebiet stellt.

Der **Strassenkraftwagenbetrieb** musste seit dem Kriegsausbruch mit Rücksicht auf die dadurch eingetretene allgemeine Lage erheblich eingeschränkt werden. Im Personenverkehr blieben nur die der Beförderung von Schülern und Arbeitern dienenden oder ungenügende Zugverbindungen ergänzenden Strecken im Betriebe. Alle anderen Verbindungen wurden grundsätzlich aufgelassen. Auch der Lastkraftwagenbetrieb wurde auf die Beförderung von für die Kriegswirtschaft oder die Volksernährung wichtigen Gütern beschränkt, insoweit es nicht möglich war, diese Beförderungen durch andere Verkehrsmittel zu besorgen. Das Kraftwagenausbesserungswerk in Prag-Werschowitz führte alle grösseren Instandsetzungsarbeiten an Strassenkraftfahrzeugen und Anhängewagen durch. Die dazu nötigen Stoffe und Ersatzteile werden im Kraftwagenhauptstofflager in Werschowitz verwaltet.

Die nach der Staatsumwälzung zunächst bestehenden Schwierigkeiten im **Verkehr mit den Nachbarbahnen** konnten in kurzer Zeit behoben werden, so dass der Verkehr über die Mehrzahl der neuen Übergangsbahnhöfe bald wieder aufgenommen werden konnte.

Im **Personen-, Reisegepäck- und Expressgutverkehr** wurden die im Binnenverkehr eingeführten Ermässigungen einer Überprüfung unterzogen, weil ihre Voraussetzungen nicht mehr zutrafen. Hierbei wurde darauf hingewirkt, dass die durchschnittliche Höhe der Ermässigungen dem bei den übrigen europäischen Eisenbahnen üblichen Ausmass entspricht. Zu diesem Zweck wurden die Ermässigungen für Arbeiter, Schüler und Mitglieder von Touristenvereinen, sowie die Begünstigungen für Geschäftsreisende neu geregelt.

Ausserdem wurden die Arbeiten an der Umgestaltung aller bisher gültigen Verbandstarife in Angriff genommen, um sie an die geänderten Verhältnisse anzupassen.

Im Binnengüterverkehr blieb in den Verkehrsverbindungen mit dem Sudetengebiet und der Slowakei die Durchrechnung der Frachtgebühren mit den bisherigen Tarifen sowie für die Kilometerentfernungen der Kilometerzeiger aus dem Jahre 1932 in Gültigkeit. Für die Entfernungen zwischen den einzelnen Bahnhöfen der Protektoratsbahnen wurde zum 1. Juli 1939 ein neuer Kilometerzeiger nach den wirklichen Profillängen, d. i. unter Beseitigung der virtuellen Zuschläge, herausgegeben. Die Gütereinteilung wurde erheblich vereinfacht. Im Binnenverkehr wurden die Frachtermässigungen für landwirtschaftliche und industrielle Erzeugnisse erneuert. Ausserhalb des Tarifs wurden gewisse Ermässigungen, vor allem aus sozialen Rücksichten, bewilligt.

Die bisherige Regelung der internationalen Verbandsgütertarife entsprach gleichfalls nicht den neuen Anforderungen. Um jedoch die wirtschaftlichen Beziehungen nicht zu stören und einen glatten Übergang in die neuen Verhältnisse zu ermöglichen, wurden die internationalen Verbandsgütertarife vorläufig grösstenteils auch weiterhin ohne Änderungen in Gültigkeit belassen, bis auf einige, die aus Währungs- und anderen gewichtigen Gründen aufgehoben werden mussten.

Der Stand der Bediensteten stieg durch Übernahme des aus den abgetretenen Staatsgebieten evakuierten Personals übermässig an. Zum Ausgleich wurden in verstärktem Masse Pensionierungen durchgeführt und die Zahl der beschäftigten Aushilfsarbeiter herabgesetzt. Von den überzähligen Bediensteten anderer Ressorts wurde nur eine geringe Anzahl von Bediensteten der ehem. Militärverwaltung übernommen.

Die Gehälter und dienstlichen Nebeneinnahmen wurden den geänderten Teuerungsverhältnissen entsprechend geregelt und die bisherigen Abzüge beseitigt. In diesem Rahmen wurden namentlich die Ersätze der Übersiedlungs- und einige Dienstauslagen erhöht. Die Lohnverhältnisse der Aushilfsarbeiter wurden gleichfalls allmählich verbessert, zunächst nach den Richtlinien der Verlautbarung des Ministers für soziale und Gesundheitsverwaltung über die Löhne der Bauarbeiter, für Hilfsarbeiter später durch allgemeine Erhöhung der Löhne vom 1. Januar 1939 um 20 v. H. Den Bediensteten der niedrigeren Kategorien wurden die Erholungsurlaube verlängert. Für die Vertrauensmännerausschüsse der Protektoratsbahnen wurde eine vorläufige Geschäftsordnung und eine Durchführungsvorschrift hierzu herausgegeben.

Auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge wurde allen Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen und Renten die laufende Auszahlung ihrer Genüsse bis zur Vereinbarung eines gültigen Abkommens auf der Grundlage des territorialen Grundsatzes gesichert. Auch hier wurden die bisher bestehenden Abzüge von den Ruhe- und Versorgungsgenüssen in Anpassung an die allgemeinen Lebensverhältnisse fortschreitend aufgehoben und Teuerungszulagen, insbesondere an die sozial Schwächsten und an die Bezieher von Gnaden Gaben, gewährt.

Durch den Rückstrom einer bedeutenden Anzahl von Eisenbahnbediensteten aus den abgetretenen Gebieten wurde in vielen Orten ein grosser Mangel an Wohnungen verursacht. Um der dadurch geschaffenen Notlage — auch im Interesse der Leistungsfähigkeit der Bediensteten — abzuhelpen, entschloss sich die Eisenbahnverwaltung zu einer eigenen Bauaktion unter Mitwirkung der

Gemeinden. Im Jahre 1939 waren 6 Wohnhäuser mit 86 Wohnungen schon im Bau; die Errichtung von weiteren Häusern in 33 Gemeinden wurde vorbereitet.

Erhöhte Aufmerksamkeit wurde der Fürsorge für den Gesundheitszustand der Eisenbahnbediensteten und ihrer Kinder gewidmet.

Die Organisation des Eisenbahnunternehmens wurde vorübergehend geändert durch die Regierungsverordnung vom 20. Januar 1939 Nr. 2 Slg. II/1939 über die Regelung des Aufgabenbereiches des Verkehrsministeriums und über die Organisation der staatlichen Verkehrsunternehmertätigkeit. Sie vereinigte zum 1. Januar 1939 die ehem. Staatseisenbahnen und die Post zu einer Unternehmung. Mit Regierungsverordnung vom 13. Juli 1939 Nr. 178 Slg. über die Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren und über die Protektoratspost wurde diese Regelung wieder aufgehoben. Mit der Verwaltung von Angelegenheiten der bisherigen staatlichen Tätigkeit im Bereiche der Eisenbahnen wurden unter Trennung von der Postverwaltung die Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren betraut. An ihrer Spitze steht ein Generaldirektor. Das Verkehrsministerium wurde neu organisiert, wobei vor allem eine Vereinfachung der Verwaltung zur Erzielung grösserer Wirtschaftlichkeit angestrebt wurde. Im Verkehrsministerium wurde eine Betriebszentrale und eine eigene Abteilung für die staatliche Übersiedlungsaktion errichtet.

Bei allen Eisenbahndirektionen wurde die Bereichsverwaltung für Angelegenheiten der Krankenversicherungsanstalt als Gruppe der Abteilung I eingegliedert. Bei der Eisenbahndirektion Prag wurde der statistische Dienst in einer besonderen Abteilung E (maschinelle Statistik) vereinigt. Bei der Eisenbahndirektion Brünn wurde im Rahmen der Abteilung III eine Projektionskanzlei errichtet.

Die Bereiche der Bahnunterhaltungssektionen und Heizhausleitungen sowie der Sicherungs- und Fernmeldedienst wurden neu geregelt; die Signalwerkstätten in Königgrätz und Olmütz wurden aufgelassen und für den Bereich jeder Eisenbahndirektion für diesen Dienst Streckenkontrolleure bestimmt. Das Nebenwerk in Prag-Werschowitz wurde in ein selbständiges Ausbesserungswerk umgewandelt und gleichzeitig zusammen mit der Verwaltung des Hauptstofflagers in Werschowitz in den Strassenkraftwagenbetrieb überführt.

In Gross-Meseritsch wurde eine Bauleitung errichtet. In Tschertschan und Königssaal wurden die Bauleitungen aufgelassen, ebenso die Bauleitung für den Ausbau der Prager Bahnhöfe, deren Aufgaben einschliesslich der Prager Bahnhofkommission der Eisenbahndirektion Prag zugeteilt wurden.

Zu den Ergebnissen des Rechnungsabschlusses für das Geschäftsjahr 1939 ist allgemein auf die Verkleinerung des Streckenumfanges hinzuweisen, welche die Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren gegenüber der früheren Tschechoslow. Staatseisenbahnen erfahren haben. Sie fällt bei einem Vergleich mit den Ergebnissen voraufgegangener Geschäftsjahre entscheidend ins Gewicht. Im einzelnen ist zu bemerken:

Betriebsrechnung.

Die Betriebsrechnung umfasst alle aus dem Betrieb des Unternehmens Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren sich ergebenden Erträge einschliesslich des dem Unternehmen belassenen Anteils an den Verkehrssteuern und den gesamten zur Betriebsführung erforderlichen Aufwand. Dazu rechnen auch die Abschreibungen auf das Anlagevermögen, die zur Deckung des Erneuerungs-

aufwandes dienen, sowie die zur Deckung der gestundeten Abgänge der im Betrieb der BMB befindlichen Privatbahnen notwendigen Beträge. Die Betriebsrechnung schloss mit einem Fehlbetrag von 365.798.126,75 K.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Betriebsabgang des Unternehmens BMB (einschliesslich der Gewinne oder Verluste der Hilfs- und Nebenbetriebe) ist mit dem Betrage von 365.798.126,75 K ausgewiesen, der Aufwand für die Verzinsung der Investitionsschulden mit dem Betrage von K 131.989.236,10. An Gewinnen stehen diesen Sollposten aus Zinsen und Kursgewinnen zusammen K 2.831.919,15 gegenüber. Es ergibt sich somit ein Bilanzverlust von K 494.955.443,70, der von der Finanzverwaltung gedeckt wurde.

Bilanz.

Die Bilanz für das Jahr 1939 ist die erste Jahresbilanz des Unternehmens BMB.

Das Anlagevermögen des Unternehmens, das in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1939 mit dem Betrage von K 20.025.482.385,31 ermittelt wurde, weist einen Zugang auf von K 173.641.367,39 und beträgt somit zum Jahresabschluss K 20.199.123.752,70.

Gegenüber diesem Betrage, der den Neuwert der Anlagen darstellt, ist auf der Seite der Verbindlichkeiten die Wertverminderung der Bestandteile der Anlagen bis 31. Dezember 1939 mit dem Betrage von K 7.243.637.583,98 eingesetzt.

Der Unterschied zwischen den beiden angeführten Werten gibt den Bilanzwert der Anlagen zum 31. Dezember 1939 an.

Die Beteiligungen an fremden Unternehmungen erfuhren keine Änderungen.

Der Wert der Vorräte an Stoffen und Einrichtungsgegenständen hat sich gegenüber dem Werte zu Beginn des Jahres um K 121.736.785,90 verringert.

Von den Betriebsaktiven entfallen auf Kassenbestände K 98.793.735,10, auf Guthaben bei Geldanstalten 4.307.539,70 K, auf Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen mit fremden Bahnen 100.436.245,55 K, auf sonstige kurzfristige Forderungen K 184.605.427,23.

Die zur Abgrenzung des Wirtschaftsergebnisses dienenden Übergangsaktiven betragen K 99.757.591,90.

Die durchlaufenden Posten sind fremde, bei den Kassen des Unternehmens erlegte Werte. Sie belaufen sich auf 24.082.320,08 K und sind auf beiden Seiten der Bilanz gleichlautend ausgewiesen.

Das Eigenkapital des Unternehmens ergibt sich als Unterschied zwischen dem Vermögen und den Verbindlichkeiten; es beträgt 9.810.015.507,50 K.

Von den Anleihen im Gesamtbetrage von 3.296.284.369,40 K entfallen auf Hypothekendarlehen der verstaatlichten Lokalbahnen 114.684.953,40 K, auf die vorläufig pauschalierte Einlage der Finanzverwaltung des Protektorats aus

Verbindlichkeiten der ehemaligen Tschecho-Slow. Staatsbahnen 3.128.455.500,— K und auf Einlagen der Finanzverwaltung des Protektorats für Investitionen des Jahres 1939 53.143.916,— K.

Von den kurzfristigen Verbindlichkeiten entfallen auf Verpflichtungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen 215.087.021,66 K, auf die Schuld bei den Sozialfürsorgeanstalten 11.853.357,71 K und auf sonstige kurzfristige Schulden 906.436.206,97 K, wovon die Schuld aus der laufenden Rechnung mit der Finanzverwaltung 421.589.975,55 K beträgt.

Die fremden Barwerte (Vadien, Kautionen, Haftungsrücklässe und gefundene fremde Barschaften) betragen 45.749.087,66 K.

Die Übergangspassiven, die das Wirtschaftsergebnis des Unternehmens begrenzen, werden mit 1.625.579,72 K ausgewiesen.

*

Im Jahre 1939 wurden feste Grundlagen gelegt für eine erfolgreiche Mitarbeit der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren in der Neugestaltung des grossdeutschen Eisenbahnverkehrs, die die wirtschaftlichen Voraussetzungen schufen für ein weiteres Aufblühen im Rahmen der neuen Aufgaben und weitreichenden Möglichkeiten.

Prag, den 10. Juli 1942.

Der Minister für Verkehr und Technik
und
Generaldirektor der Bahnen:
Dr. Kamenický.

Betriebsrechnung für das Geschäftsjahr 1939

1. Umsatz

2. Material

3. Personal

4. Abschreibungen

5. Sonstige

6. Steuern

7. Zinsen

8. Dividenden

9. Ertragsteuern

10. Ertragsteuern

11. Ertragsteuern

12. Ertragsteuern

13. Ertragsteuern

14. Ertragsteuern

15. Ertragsteuern

16. Ertragsteuern

17. Ertragsteuern

18. Ertragsteuern

19. Ertragsteuern

20. Ertragsteuern

21. Ertragsteuern

22. Ertragsteuern

23. Ertragsteuern

24. Ertragsteuern

25. Ertragsteuern

26. Ertragsteuern

27. Ertragsteuern

28. Ertragsteuern

29. Ertragsteuern

30. Ertragsteuern

31. Ertragsteuern

32. Ertragsteuern

33. Ertragsteuern

34. Ertragsteuern

35. Ertragsteuern

36. Ertragsteuern

37. Ertragsteuern

38. Ertragsteuern

39. Ertragsteuern

40. Ertragsteuern

41. Ertragsteuern

42. Ertragsteuern

43. Ertragsteuern

44. Ertragsteuern

45. Ertragsteuern

46. Ertragsteuern

47. Ertragsteuern

48. Ertragsteuern

49. Ertragsteuern

50. Ertragsteuern

51. Ertragsteuern

52. Ertragsteuern

53. Ertragsteuern

54. Ertragsteuern

55. Ertragsteuern

56. Ertragsteuern

57. Ertragsteuern

58. Ertragsteuern

59. Ertragsteuern

60. Ertragsteuern

61. Ertragsteuern

62. Ertragsteuern

63. Ertragsteuern

64. Ertragsteuern

65. Ertragsteuern

66. Ertragsteuern

67. Ertragsteuern

68. Ertragsteuern

69. Ertragsteuern

70. Ertragsteuern

71. Ertragsteuern

72. Ertragsteuern

73. Ertragsteuern

74. Ertragsteuern

75. Ertragsteuern

76. Ertragsteuern

77. Ertragsteuern

78. Ertragsteuern

79. Ertragsteuern

80. Ertragsteuern

81. Ertragsteuern

82. Ertragsteuern

83. Ertragsteuern

84. Ertragsteuern

85. Ertragsteuern

86. Ertragsteuern

87. Ertragsteuern

88. Ertragsteuern

89. Ertragsteuern

90. Ertragsteuern

91. Ertragsteuern

92. Ertragsteuern

93. Ertragsteuern

94. Ertragsteuern

95. Ertragsteuern

96. Ertragsteuern

97. Ertragsteuern

98. Ertragsteuern

99. Ertragsteuern

100. Ertragsteuern

Abschluss

der Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren

für das Geschäftsjahr

1939.

Betriebsrechnung für das Geschäftsjahr 1939.

Erträge		K	K
Personen- und Gepäckverkehr		540.677.732	
Güterverkehr		1.509.935.460	
Sonstige Erträge		132.569.985	
Anteil an den Verkehrssteuern		217.499.202	
	Zusammen		2.400.682.379
Aufwendungen			
Betriebsführung:			
Zentraldienst		153.758.386	
Bahnunterhaltung		267.805.835	
Bahnhofsdienst		490.041.163	
Fahrdienst		167.150.033	
Zugförderungsdienst		521.415.700	
Erhaltung der Fahrzeuge		317.099.958	
Sonstiger Betriebsaufwand		32.105.190	
Allgemeiner Aufwand für Bedienstete		652.071.562	
Abschreibungen		156.045.836	
Bedarf für Betriebsabgänge der Lokalbahnen		8.986.843	
	Zusammen		2.766.480.506
Betriebsverlust der Betriebsrechnung			365.798.127

Die Verkehrssteuer betrug insgesamt K 355.552.238; hiervon wurden dem Unternehmen K 217.499.202 zugunsten des Betriebsergebnisses belassen und unter den Erträgen verrechnet.

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1939.

	Einzel K	Zusammen K		Einzel K	Zusammen K
Verluste			Gewinne		
I. Betriebsverlust:			I. Finanzgewinne:		
a) des eigentlichen Betriebes . . .	367.787,944,06		a) Zinsen . . .	956.843,05	
b) Bilanzgewinn der Hilfs- und Nebenbetriebe der BMB . . .	1.989.817,31	365.798.126,75	b) Kursgewinne . . .	1.875.076,10	2.831.919,15
			II. Bilanzverlust . . .		494.955.443,70
II. Finanzverluste:					
Zinsen aus den Bauschulden (Abschnitt A)		131.989.236,10			
Zusammen		497.787.362,85	Zusammen		497.787.362,85

Bilanz für den

Vermögen		Einzel K	Zusammen K
I.	Anlagenvermögen:		
	Neuwert am 1. I. 1939	20.025.482.385,31	
	Zugang 1939	173.641.367,39	20.199.123.752,70
II.	Beteiligungen		12.152.400,—
III.	Vorräte an Stoffen und Einrichtungs- gegenständen		336.556.578,72
IV.	Kurzfristig angelegte Vermögenswerte .		
	1. Kassenbestand:		
	Barschaften	16.413.998,95	
	Belege	71.024.999,85	
	Fremde Währungen	8.542.222,40	
	Verkäufliche Vordrucke bei den Di- rektionen	2.812.513,90	
	2. Bankguthaben	4.307.539,70	
	3. Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	100.436.245,55	
	4. Sonstige Forderungen:		
	Schuldner	184.605.427,23	388.142.947,58
V.	1. Übergangsrechnungen		99.757.591,90
VI.	Durchlaufende Posten	24.082.320,08	
	Bilanzverlust		494.955.443,70
	Zusammen		21.530.688.714,60

Der Minister für Verkehr und Technik

31. Dezember 1939.

Verbindlichkeiten		Einzeln K	Zusammen K
I.	Eigenkapital		9.810.015.507,50
II.	Wertberichtigung auf die Eisenbahn- anlagen	7.234.570.166,90	
III.	Abschreibungen	9.067.417,08	7.243.637.583,98
IV.	Anleihen:		
1.	Hypothekaranleihen der verstaatlich- ten Lokalbahnen	114.684.953,40	
2.	Einlagen der Protektoratsverwaltung:		
	zum 31. XII. 1938	3.128.455.500,—	
	zum 31. XII. 1939	53.143.916,—	3.296.284.369,40
V.	Sonstige Verbindlichkeiten:		
1.	Verpflichtungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	215.087.021,66	
2.	Sozialfürsorgeanstalten	11.853.357,71	
3.	Gläubiger	906.436.206,97	1.133.376.586,34
VI.	Fremde Werte		45.749.087,66
VII.	1. Übergangsrechnungen		1.625.579,72
	Durchlaufende Posten	24.082.320,08	
Zusammen			21.530.688.714,60

und Generaldirektor der Bahnen:

Dr. Kamenický.

VÝROČNÍ ZPRÁVA
PROTEKTORÁTNÍCH DRAH
V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

Z A R O K

1939.

PRAHA 1942.

TISKÁRNA JOSEF PAČL A SPOL., STRAKONICE.

Dnem 15. března 1939 staly se Čechy a Morava součástí území Velkoněmecké říše a vstoupily jako Protektorát pod její ochranu. Tato dějinně významná skutečnost měla zásadní vliv na železniční věci v Protektorátu. Rozloha státních drah zmenšila se odstoupením území proti bývalé republice Československé z 12.434 km na 5.814 km. V nově vybudovaném podniku Protektorátní dráhy Čech a Moravy bylo železnicím umožněno vymaniti se z tísnivých pout malého územního celku a mít účast na velkorysých dopravních úkolech velkoněmeckého prostoru. Uvolněním dosavadních dopravních hranic uplatnil se plně význam Protektorátních drah Čech a Moravy, který jim příslušel jako dopravní síti v srdci Evropy a odvěké křižovatce mezi severem a jihem a východem a západem.

Výnosem Vůdce a Říšského kancléře Adolfa Hitlera ze dne 16. března 1939 byl položen základ pro spolupráci Německé říšské dráhy s protektorátní správou železniční za současného bezprostředního vlivu Říše. Tím bylo započato velké dílo normativních úprav a plánování, které sledují, aby Protektorátní dráhy byly podle možnosti technicky a správně přizpůsobeny DR, aby byla zaručena jednotná přepravní služba, každého času připravená k nasazení a k okamžité pohotovosti v celkovém velkoněmeckém prostoru. Odraz prací na tomto díle projevil se již v roce 1939 ve všech složkách železniční služby.

Vývoj příjmů v roce 1939 utvářil se příznivěji, nežli se podle rozpočtu očekávalo. V přepravě osob a zavazadel dosáhly těžby částky 540,678 mil. K, v přepravě nákladů (rychlé a nákladní zboží) částky 1.509,935 mil. K; ostatní příjmy, které se skládaly hlavně z náhrad za nájem vozidel, z nájmu a různých těžeb, činily 132,570 mil. K. Částka přepravní daně poskytnutá podniku ve prospěch provozního výsledku dosáhla výše 217,499 mil. K. Celkové příjmy provozního účtu činily 2.400,682 mil. K.

Příznivý vývoj přepravních příjmů byl důsledkem rychle oživujícího dopravního ruchu a stoupající zaměstnanosti. V přepravě nákladní zvýšil se počet zásilek, zejména stavebního materiálu pro soukromou činnost stavební i pro stavby a opravy silničních spojů.

Celkové náklady provozovacího účtu, které zahrnují kromě výloh za vedení podniku Protektorátních drah, také výdaje za udržování drážních zařízení a vozidel, potřebu na odpisy a paušální potřebu na provozní schodky, úroky a správní náklady místních drah provozovaných Protektorátními drahami, činily 2.766,481 mil. K. Svým výsledkem překročil zároveň položky rozpočtu. Příčiny vzestupu nákladů spočívaly jednak ve zvýšení provozních výkonů podniku, jednak také v rozličných platových úpravách a výplatách výpomocí aktivním zaměstnancům a poživatelům odpočivných platů, které byly během správního roku provedeny.

Osobní náklady činily 1.802,799 mil. K, věcné náklady 963,681 mil. K.

Provozovací ztráta činila tudíž 365,798 mil. K a byla o 220,338 mil. K nižší, než jak předpokládal rozpočet na rok 1939.

Náklady na zúročení a umoření investičních dluhů dosáhly částky 131,989 mil. K.

Těžby z úroků a kursových rozdílů činily celkem 2,832 mil. K. V účtě ztráty a zisku se vykazuje za rok 1939 bilanční ztráta 494,955 mil. K.

Na stavby a nákup nových zařízení (investice) vynaloženo celkem 176,261 mil. K; z toho 10,212 mil. K bylo hrazeno z prostředků vlastních, 166,049 mil. K z výnosu unifikací půjčky. Z celkového výdaje je vykázána v aktivech rozvažného účtu částka 173,641 mil. K jako přírůstek základního jmění.

Na obnovu železničních zařízení a vozidel bylo vydáno celkem 213,089 mil. K; tato částka byla uhrazena zejména z provedených opisů.

Celkem lze výsledek hospodaření železničního podniku pokládati za uspokojivý.

Stavební činnost byla v roce 1939 soustředěna především na pokračování ve stavbách, v letech minulých započatých. Byly však také zahájeny některé nové stavby, nutné z důvodu bezpečnosti a hospodárnosti provozu. Tak zejména bylo započato s přestavbou a stavbou dvoukolejné hlavní dráhy z Brna do Německého Brodu s odbočkou z Velkého Meziříčí do Křížanova. Kromě toho důležitost dopravního směru od severu k jihu i nových spojení na východ vyžadovala výstavbu a urychlené dobudování dílčích tratí vedoucích těmito směry Protektorátu. Tyto práce týkaly se zejména výstavby některých traťových spojek, druhých a dalších kolejí, úpravy tratí pro zvýšený provoz, rozšíření stanic a výtopen a přeložení traťových úseků. V oboru železničního svršku byly zavedeny, příp. připravovány další konstrukce železničního svršku soustavy A, lépe vyhovující novodobým potřebám. Kladení a udržování železničního svršku bylo dále plánovitě zlepšováno a z hospodárňováno.

Na některých dílčích tratích byla největší dovolená rychlost jízdy značně zvýšena. Kromě toho byly konány zkušební jízdy k zjištění možnosti dalšího zvýšení dosud dovolené nejvyšší rychlosti pro parní provoz, a to pokud možno v delších souvislých úsecích. Na různých tratích byl zvýšen největší dovolený tlak vozových kol.

I v uplynulém roce účastnila se železniční správa intenzivně na pracích Československé společnosti normalizační, a to zvláště v oboru služby stavební.

Při udržování železničního svršku stály v popředí tratí nejdůležitější pro dopravu, zvláště při měnicích se provozních směrech. Plánovitě obnovy železničního svršku zasáhly především hlavní dopravní tepny a ony tratí, na nichž postupným zesílením železničního svršku má být umožněno dosažení přechodnosti těžkých vozidel. Při tom ovšem nebyly zanedbány ani provozně nutné obnovy na místních drahách. Přes mimořádné poměry a zvýšené zatížení mnohých tratí nedoznala provozní bezpečnost železniční sítě žádné újmy a program udržovacích a obnovovacích prací mohl být takřka zcela splněn.

Vozidla (lokomotivy, motorové vozy, vozy osobní a nákladní) musila být v roce 1939 rozdělena v rámci rozluky majetku bývalých ČSD mezi Protektorátní dráhu a Slovenskou státní dráhu. Byly také provedeny některé výměny vozidel s DR. Lokomotivní a vozový park byl v rámci daných možností doplněn novými hospodárnějšími a výkonnějšími lokomotivami, vozy motorovými, osobními i nákladními. Nově dodané lokomotivy jsou typů osvědčených se zdokonalenými zařízeními, která zlepšují hospodárnost jejich provozu, zejména pokud se týče spotřeby paliva. Nově dodané osobní vozy jsou silné konstrukce a vhodné i pro rychlost nad 100 km/hod. Větší počet krytých vozů nákladních byl vyroben ve vlastních železničních dílnách.

V dílnách byl počátkem roku 1939 určitý přebytek zaměstnanců, jenž byl postupně zmenšován především pensionováním. Značný vzestup železničního provozu nastalý ve druhém pololetí 1939 způsobil zvýšením počtu poškozených vozů silnější zaměstnanost dílen. Stanovený dílenský pracovní program byl zcela proveden. Bylo též pokračováno i ve stanovených přestavbách vozidel, zejména v modernizaci kursovních osobních vozů a v úpravě aut pro pravosměrnou jízdu.

Ve službě zásobovací a opatřovací bylo třeba překonávat některé nesnáze, vyplývající z mimořádných poměrů, aby byl provoz materiálem plynule opatřován a zásoby doplněny úměrně potřebám provozu. Podle ujednání byla část zásob odevzdána Německé říšské dráze a část hlavních záloh slovenským železnicím.

Statistická služba rozšířila k dosažení větší hospodárnosti soustředění strojového zpracování statistických dat u ředitelství drah v Praze. Tak byly obzvláště opatřeny též spolehlivé podklady ke zjištění cenových rozdílů v hodnotách zásob a ve spotřebě materiálu v hlavních a provozních dílnách. Zapojení statistik Protektorátních drah do říšské statistiky vyžádalo si příslušných změn dosavadního zjišťování.

V osobní dopravě bylo jedním z nejpřednějších úkolů přizpůsobiti jízdní řád novým dopravním poměrům, vzniklým historickými událostmi. Směry hlavních cestovních proudů se změnily. V důsledku pokračujícího hospodářského oživení zároveň rostly požadavky na dopravu místní — zvláště pokud jde o dopravu do povolání. Důležitým požadavkům osobní dopravy mohlo být vyhověno příslušnými opatřeními. Přechodné omezení jízdního řádu při vypuknutí války prošlo bez otřesů a bez trvalých následků. Kolejový motorový provoz byl přizpůsoben válečným poměrům určitými nevyhnutelnými omezeními. Denní výkony ve vlakových kilometrech se zde snížily proti době předválečné na 57%.

Nákladní přeprava během správního roku 1939 značně zesílila, především přepravou uhlí, surovin a ostatních předmětů denní potřeby důležitých pro oživující hospodářskou činnost. K tomu přistoupily obsáhlé průvozní výkony v přepravě mezi územím Altsreich a oblastí Donau a ostatními zeměmi jihovýchodní Evropy. Přesto mohly být zdohány zvláštní nároky kladené přepravou říšské branné moci a špičkové výkony řepné i podzemní kampaně, i když se tak dalo s vypětím všech sil.

Se správou Německé říšské dráhy byla dopravní služba ve zvláště těsném styku. Postupně bylo lze vybudovati všechny potřebné nákladní spoje pro průvozní dopravu a tím dáti základ k hladkému zdoháni úkolů kladených Protektorátu válečným hospodářstvím na poli dopravním.

Silniční automobilový provoz musel býti od vypuknutí války s ohledem na nastalou všeobecnou situaci podstatně omezen. V osobní dopravě zůstaly v provozu jen trati sloužící k dopravě žactva a do zaměstnání, nebo doplňující nedostatečné vlakové spojení. Všechny ostatní spoje byly zásadně zrušeny. Také provoz nákladních automobilů byl omezen na přepravu zboží důležitého pro válečné hospodaření nebo výživu obyvatelstva, pokud nebylo možno tuto přepravu prováděti jinými dopravními prostředky. Automobilní dílna v Praze-Vršovicích prováděla všechny větší opravy silničních motorových

vozidel a vlečných vozů. K tomu potřebné suroviny a záložní součástky spravuje automobilní zásobárna ve Vršovicích.

Nesnáze v přepravě se sousedními drahami nastalé státním převratem mohly být v krátké době odstraněny, takže mohla být zahájena přeprava přes většinu nových přechodových stanic.

V přepravě cestujících, cestovních zavazadel a spěšnin byly podrobeny revizi slevy, neboť nebylo již pro ně předpokladů. Při tom bylo působeno na to, aby průměrná výše slev odpovídala jejich obvyklému rozsahu u ostatních evropských železnic. Za tím účelem byly nově upraveny slevy dělnické, zákovské, pro členstvo turistických spolků a pro obchodní cestující.

Kromě toho byly také zahájeny práce na přebudování všech dosud platných svazových tarifů za účelem jejich přizpůsobení změněným poměrům.

V nákladní místní přepravě zůstal v přepravním styku s územím Sudetengebiet a Slovenskem v platnosti propočít dovozného s dosavadními tarify, jakož i pro kilometrické vzdálenosti kilometrovník z r. 1932. Pro vzdálenosti mezi jednotlivými stanicemi Protektorátních drah byl vydán nový kilometrovník dne 1. července 1939 podle skutečných profilových délek, t. j. s odstraněním virtuálních přírážek. Roztřídění zboží bylo značně zjednodušeno. V místní přepravě byly obnoveny slevy dovozného pro zemědělské a průmyslové produkty. Mimo rámec tarifu byly povoleny určité slevy především z důvodů sociálních.

Dosavadní úprava svazových mezinárodních tarifů nákladních neodpovídala rovněž novým potřebám. Aby však hospodářské vztahy nebyly rušeny a byl umožněn hladký přechod do nových poměrů, byly prozatím ponechány mezinárodní svazové tarify nákladní většinou beze změny nadále v platnosti až na některé, jež bylo z měnových a jiných závažných důvodů nutno zrušiti.

Stav zaměstnanců nadměrně stoupl převzetím evakuovaného personálu z odstoupených území. Na vyrovnání bylo provedeno v zesílené míře pensionování a snížen počet dělníků na výpomoc. Z přebytečných zaměstnanců jiných resortů byl převzat toliko menší počet zaměstnanců býv. vojenské správy.

Platy a vedlejší služební příjmy byly upraveny přiměřeně změněným drahotným poměrům a odstraněny dosavadní srážky. V tomto rámci byly především zvýšeny náhrady stěhovacích a některých služebních výloh. Mzdové poměry dělníků na výpomoc byly zároveň postupně zlepšovány nejprve podle směrnice vyhlášky ministra sociální a zdravotní správy o mzdách stavebního dělnictva, pro pomocné dělníky později všeobecným zvýšením o 20% proti mzdám k 1. lednu 1939. Zaměstnancům nižších kategorií byly prodlouženy dovolené na zotavenou. Pro důvěrnické sbory Protektorátních drah byl vydán prozatímní jednací řád s prováděcím ustanovením.

V oboru sociální péče bylo všem příjemcům odpočivných a zaopatřovacích platů a důchodů zajištěno plynulé vyplácení jejich požitků až do sjednání platné úmluvy na základě zásady teritoriality. I zde byly postupně rušeny platné srážky z odpočivných a zaopatřovacích platů a povolovány drahotní přírážky zejména osobám sociálně nejslabším a poživatelům dávek z milosti.

Přílivem značného počtu železničních zaměstnanců z odstoupených území byl způsoben v četných místech velký nedostatek bytů. Aby bylo čeleno tím vzniklé tísni a též v zájmu výkonnosti zaměstnanců rozhodla se železniční správa

k vlastní stavební akci ve spolupráci s obcemi. V roce 1939 bylo 6 obytných domů s 86 byty již ve stavbě, stavba dalších domů v 33 obcích byla připravena.

Zvýšená pozornost byla věnována péči o zdravotní stav železničních zaměstnanců a jejich dětí.

Organisace železničního podniku byla přechodně pozměněna vládním nařízením ze dne 20. ledna 1939, č. 2 Sb II/1939, o úpravě působnosti ministerstva dopravy a o organisaci státního dopravního podnikání. Sloučila dnem 1. ledna 1939 býv. státní železnice a pošty v jeden podnik. Vládním nařízením z 13. července 1939, čís. 178 Sb, o Protektorátních drahách Čech a Moravy a o Protektorátní poště byla tato úprava opět zrušena. Správa věcí dosavadní státní činnosti v oboru drah byla svěřena protektorátním drahám Čech a Moravy, při čemž poštovní správa byla oddělena. V jejím čele stojí generální ředitel. Ministerstvo dopravy bylo nově organisováno, při čemž bylo především sledováno zjednodušení správy k dosažení větší hospodárnosti. V ministerstvu dopravy bylo zřízeno Provozní ústředí a zvláštní oddělení pro vládní akci stěhovací.

U všech ředitelství drah byla oblastní správa pro věci nemocenské pojišťovny včleněna jako skupina k oddělení I. U ředitelství drah v Praze byla soustředěna statistická služba u zvláštního oddělení E (strojová statistika). U ředitelství drah v Brně byla v rámci oddělení III. zřízena projekční kancelář.

Obvody odborů pro udržování dráhy, správ a výtopen a služba udržovací, pokud jde o zařízení zabezpečovací a dorozumivací, byly nově upraveny; zrušeny návěstní dílny v Hradci Králové a Olomouci a pro oblast každého ředitelství drah ustanoveni pro tuto službu traťoví kontroloři. Pobočná dílna v Praze-Vršovicích byla přeměněna na dílnu samostatnou a zároveň převedena spolu se správou zásobárny ve Vršovicích do provozu motorové dopravy silniční.

Ve Velkém Meziříčí byla zřízena stavební správa. V Čerčanech a na Zbraslavi byly stavební správy zrušeny, tak jako stavební správa pro vybudování pražských nádraží, jejíž úkoly včetně Pražské nádražní komise byly však přiděleny ředitelství drah v Praze.

K výsledkům účetní uzávěrky za správní rok 1939 jest všeobecně připomenouti zmenšení rozlohy železniční sítě, které připadlo na Protektorátní dráhy Čech a Moravy proti dřívějším Česko-slovenským státním drahám. Při srovnání výsledků s předchozími lety padá tato skutečnost značně na váhu. Jednotlivě třeba připomenouti:

Provozovací účet.

Provozovací účet obsahuje veškeré těžby vyplývající z provozu podniku Protektorátních drah Čech a Moravy včetně podílů podniku ponechaných přepravních daní a celkový, provozem vyvolaný výdaj. K tomu se počítají odpisy ze základní hodnoty, které slouží k úhradě obnovovacích nákladů, jakož i potřebných částek ke krytí posečkaných schodků soukromých drah v provozu ČMD. Provozovací účet končil ztrátou 365.798.126,75 K.

Účet zisku a ztráty.

Provozovací schodek podniku ČMD (včetně zisků anebo ztrát pomocných a vedlejších závodů) je vykázán částkou 365.798.126,75 K, náklady na zúrokování investičních dluhů částkou 131.989.236,10 K. Proti těmto ztrátovým položkám jsou vykázány na straně zisků úroky a zisky kursovní částkou 2.831.919,15 K. Vykázaná bilanční ztráta 494.955.443,70 K byla uhrazena finanční správou.

Bilance.

Bilance za rok 1939 jest první výroční bilancí podniku ČMD.

Zakládací hodnota podniku, zjištěná ve východiskové bilanci k 1. lednu 1939	
částkou	K 20.025.482.385,31
vzrostla o přírůstek	K 173.641.367,39,
takže činí ke konci roku	K 20.199.123.752,70.

Naproti této částce, představující pořizovací hodnotu zakládacích aktiv, jest v pasivech bilance vyjádřeno znehodnocení součástí zakládacích aktiv do 31. prosince 1939 částkou 7.243.637.583,98 K.

Rozdíl obou uvedených hodnot udává bilanční hodnotu zakládacích aktiv k 31. prosinci 1939.

V účastech na cizích podnikcích nedošlo ke změnám.

Hodnota zásob materiálu a inventáře poklesla proti hodnotě na začátku roku o 121.736.785,90 K.

Z provozovacích aktiv připadá na pokladní zůstatky 98.793.735,10 K, na vklady u peněžních ústavů 4.307.539,70 K, na pohledávky z odpočtu z přeprav s cizími drahami 100.436.245,55 K, na ostatní krátkodobé pohledávky 184.605.427,23 K.

Přechozí aktiva sloužící k ohraničení hospodářského výsledku činí 99.757.591,90 K.

Průběžné položky jsou cizí hodnoty uložené v podnikových pokladnách. Dosahují výše 24.082.320,08 K a jsou vykázány shodně na obou stranách bilance.

Vlastní jmění podniku jest rozdílem mezi hodnotou jmění a závazků; činí 9.810.015.507,50 K.

Z výpůjček v celkové částce 3.296.284.369,40 K připadá na hypotekární zápůjčky zestátněných místních drah 114.684.953,40 K na paušalovaný zatímní vklad protektorátní správy finanční ke krytí závazků býv. Česko-slovenských státních drah 3.128.455.500,— K a na vklad protektorátní správy finanční na investice roku 1939 53.143.916,— K.

Z krátkodobých závazků připadá na odpočty z přeprav 215.087.021,66 K, na dluh ústavům sociální péče 11.853.357,71 K a na ostatní krátkodobé dluhy 906.436.206,97 K, z nichž činí dluh z kontokorentního styku s finanční správou 421.589.975,55 K.

Cizí hodnoty v hotovostech (vadia, kauce, záruční zůstatky a nalezené cizí hotovosti) činí 45.749.087,66 K.

Přechozí pasiva, ohraničující hospodářský výsledek podniku, vykazují se částkou 1.625.579,72 K.

*

V roce 1939 byly položeny pro úspěšnou spolupráci Protektorátních drah Čech a Moravy v novém uspořádání velkoněmecké železniční dopravy pevné základy, které vytvořily hospodářské předpoklady dalšího rozkvětu v rámci nových úkolů i dalekosáhlých možností.

V Praze dne 10. července 1940.

Ministr dopravy a techniky
a generální ředitel drah:

Dr. Kamenický.

Uzávěrka
Protectorátních drah Čechy a Morava
za správní rok
1939.

Provozovací účet za správní rok 1939.

Těžby		K	K
Osobní a zavazadlová přeprava		540.677.732	
Přeprava nákladního zboží		1.509.935.460	
Ostatní těžby		132.569.985	
Podíl z dopravních daní železničních		217.499.202	
	Dohromady		2.400.682.379
Náklady			
Služba výkonná:			
Ústřední služba ředitelství drah		153.758.386	
Dozor na dráhu a její udržování		267.805.835	
Služba staniční		490.041.163	
Služba jízdní		167.150.033	
Služba vozební		521.415.700	
Udržování vozidel		317.099.958	
Ostatní náklady provozu		32.105.190	
Všeobecné náklady pro zaměstnance		652.071.562	
Odpisy		156.045.836	
Potřeba pro schodky místních drah		8.986.843	
	Dohromady		2.766.480.506
Provozovací ztráta provozovacího účtu			365.798.127

Dopravní daň železniční činila celkem K 355.552.238; z toho ve prospěch provozního výsledku bylo ponecháno podniku K 217.499.202 a zaúčtováno v těžbách.

Účet ztráty a zisku za správní rok 1939.

	Jednotlivě K	Úhrnem K		Jednotlivě K	Úhrnem K
Ztráty			Zisky		
I. Provozní schodek:			I. Zisky finanční:		
a) vlastního provozu	367.787.944,06		a) Úroky	956.843,05	
b) bilanční zisk pomocných a vedlejších závodů ČMD	1.989.817,31	365.798.126,75	b) Kursovní rozdíly	1.875.076,10	2.831.919,15
II. Ztráty finanční:			II. Bilanční ztráta		494.955.443,70
Zúrokování investičních dluhů (odd. A)		131.989.236,10			
Celkem		497.787.362,85	Celkem		497.787.362,85

Účet rozvahový

	Aktiva	Jednotlivě K	Úhrnem K
I.	Zakládací aktiva:		
	Zakládací hodnota:		
	Pořizovací hodnota 1. I. 1939	20.025.482.385,31	
	Přírůstky 1939	173.641.367,39	20.199.123.752,70
II.	Účast na cizích podnicích		12.152.400,—
III.	Zásoby materiálu a inventáře		336.556.578,72
IV.	Provozovací aktiva:		
1.	Pokladní zůstatky:		
	Hotovosti	16.413.998,95	
	Doklady	71.024.999,85	
	Cizí měny	8.542.222,40	
	Prodejné tiskopisy v ústředí	2.812.513,90	
2.	Peněžní ústavy	4.307.539,70	
3.	Pohledávky z odpočtů z přeprav	100.436.245,55	
4.	Ostatní pohledávky:		
	Dlužníci	184.605.427,23	388.142.947,58
V.	Přechozí aktiva:		
1.	Přechodné účty		99.757.591,90
VI.	Průběžné položky	24.082.320,08	
	Bilanční ztráta hrazená protektorátní pokladnou		494.955.443,70
	Úhrnem		21.530.688.714,60

Ministr dopravy a techniky

k 31. prosinci 1939.

P a s i v a		Jednotlivě K	Úhrnem K
I.	Zakládací pasiva:		
	Vlastní jmění		9.810.015.507,50
II.	Opravná hodnota	7.234.570.166,90	
III.	Odpisy	9.067.417,08	7.243.637.583,98
IV.	Výpůjčky:		
1.	Hypotekární výpůjčky zcizitelných místních drah	114.684.953,40	
2.	Vklady protektorátní správy:		
	k 31. XII. 1938	3.128.455.500,—	
	k 31. XII. 1939	53.143.916,—	3.296.284.369,40
V.	Provozovací pasiva:		
1.	Závazky z odpočtů a přeprav	215.087.021,66	
2.	Ústavy sociální péče	11.853.357,71	
3.	Věřitelé	906.436.206,97	1.133.376.586,34
VI.	Cizí hodnoty		45.749.087,66
VII.	Přechozí pasiva:		
1.	Přechodné účty		1.625.579,72
	Průběžné položky	24.082.320,08	
	Úhrnem		21.530.688.714,60

a generální ředitel drah:

Dr. Kamenický.