

vznik na základě studia pramenného. Správně proto místo předmluvy předeslal své práci výklad o státní péči o zemědělství před r. 1848 a teprve pak počíná s výklady o zřízení ministerstva samotného, jež za svůj vznik děkuje vládě Pillersdorfově. Prvním ministrem byl Doblhoff a ministerstvo zemědělství bylo zprvu spojeno s obchodem a živnostmi. Ale situace politické stále nové přinesly záhy řadu proměn, jak je sleduje autor podle archivních pramenů a vytvoření ministerstva zemědělství spojeného s hornictvím je poměrně ještě nejlogičtější, protože se spojovala v témže úřadě péče o prvovýrobu. Nejtěžším problémem tu byla sama organizace (kap. III.), protože nové ministerstvo se tu střetlo s ministerstvem financí hlavně o státní statky. A stejně jako v organizaci se projevila jeho činnost na venek v jeho poměru k zemědělcům, hledajíc tak v nich největší oporu pro svoje záměry. Proto je nejvyšší záslužná partie knihy Černého, jelikož vylíčení těchto poměrů je důležité i se stanoviska národohospodářského. Závěr celého tohoto pokusu o ministerstvo velmi důležité je tragický. Bylo obětováno úsporné politice rakouské vlády, která jinde šetřiti nedovedla. Okolnost, že rok 1868 ho znovu zřídil, dala za pravdu těm, kteří poukazovali na jeho důležitost. Ča.

PhDr. Adolf Lud. Krejčík, Příspěvky k soupisu archivů velikých statků. — Praha, 1929, Čes. akademie zemědělská. (Prameny a základy A/1.) Str. 164 in 8. — Ředitel československého archivu zemědělského Dr. Krejčík v této knize poprvé sebral výsledky svých vlastních i úředníků svého archivu, jak se k nim dopravovali při prohlídkách archivů velkých statků, zabraných pozemkovou reformou. Je jich celkem na 60. Nejde tu ovšem pouze o archivy v pravém slova smyslu, nýbrž také o hospodářské registratury a po právní stránce lze tyto příspěvky jen vitati, protože pro různé praktické potřeby právníků tyto přehledy dostatečně budou nás informovati. Po stránce archivářské nelze však souhlasiti s nejednotností, s níž jsou popisy provedeny. Někdy je tu velmi podrobný popis, jindy však jen letmý přehled, jak to právě kdy dovolila stanovená doba přehlídky. Vadí tu i nestejný formulář, tedy vše závady archivně-technické, které snad nebudou na překážku použitelnosti »Příspěvků« pro právníky, hledající rychlou informaci Ča.

Univ. prof. dr. A. Miřička: Usmrcení na žádost a z útrpnosti podle osnovy trestního zákona. Zvláštní otisk z Věstníku Čsl. společnosti pro právo trestní. Ročník V. Čís. 1.—2. Cena ? Předneseno v podstatě ve schůzi, pořádané Čsl. společností pro právo trestní společně s Právníckou jednotou v Praze dne 28. února 1929. — V osnově našeho trestního zákona budí největší pozornost dva body: předně otázka beztrestnosti vyhnání plodu v určitých případech a za druhé úprava trestnosti usmrcení z útrpnosti (euthanasie). Neboť v obou případech jde o útok na integritu nejcennějšího právního statku, života, na nějž stanovena už od nejstarších dob reakce nejprísnější talio, trest smrti. O otázce usmrcení na žádost mají ustanovení zákonodárství některých států, privilegující toto co do otázky trestnosti, ale vyznačující se i značnou růzností podmínek tohoto privilegia (na př. požadavek souhlasu, výslovná žádost, disposiční způsobilost žádajících atd.). Naše osnova nemá ustanovení o usmrcení na žádost, nýbrž dovoluje toliko (§ 77, odst. 2) snížení trestní sazby v případě, kdy vinník spáchal čin »podléhá je mimořádnému nátlaku nebo v přechodném omluvitelném mimořádném stavu duševním« (výslovně vyloučena zaviněná napilost). Toto snížení trestní sazby se nečiní, jako v zákonech jiných států, závislým na žádosti usmrceného. — Je-li otázka usmrcení na žádost rozřešena trestními zákony, resp. teprv jejich osnovami četných států, má ustanovení o usmrcení z útrpnosti toliko trestní zákon norský z r. 1902. Jestliže naše osnova ustanovila o usmrcení na žádost jen nepřímou, právě zmíněným §em 77, došel případ usmrcení z útrpnosti výslovného rozřešení v § 271, odst. 3,

kde se praví: »Usmrtí-li vinník úmyslně jiného ze soucitu, aby uspíšil jeho neodvratnou, nedalekou smrt a tím jej vysvobodil z krutých bolestí, způsobených nezhojitelnou nemocí nebo z jiných tělesných muk, proti nimž není pomoci, může soud trest mimořádně zmírniti nebo od potrestání upustiti.« Dle čs. osnovy trestní zní trest na úmyslné usmrcení, které nebylo způsobeno z nízkých pohrutek, 3—15 let vězení. Ona mimořádná zmírňovací možnost soudu spočívá pak v ustanovení o usmrcení na žádost (ovšem ve smyslu § 7, odst. 2) v rámci 1—10 let, u usmrcení z útrpnosti 6 měs.—5 roků.

Karásek.

Mitteuropäische Wirtschaftsfragen, Schriftreihe des Mitteleuropa-Instituts in Wien. Nákladem universitního knihkupectví Wilhelm Braumüller, Vídeň—Lipsko. V této nové sbírce započalo vídeňské ústředí »Středoevropského ústavu ku podpoře hospodářského a kulturního sblížení« v rámci svého poslání pro zracionalisování středoevropského hospodářského života vydávati odborné spisy, z nichž prvé tři, právě vydané, řeší snad nejaktuálnější dnešní středoevropské problémy hospodářské, problémy středoevropského dopravnictví:

I. Prof. Dr. Elemér v. Hantos: Mitteleuropäische Eisenbahnpolitik, Vídeň—Lipsko 1929, 8°, 128 stran, cena brož. výt. ca. RM. 4.—. Obsahem tohoto díla jest v podstatě srovnání dnešních systémů železničního dopravnictví v Německu, Rakousku, Uhrách, Československu, Polsku, Rumunsku a v Jugoslávii. Dnešní stav železničního dopravnictví jest nejvýraznějším obrazem charakteru veškerého soudobého středoevropského hospodářského života. Rozpadnutím se předválečného, na přirozených podkladech spočívajícího, hospodářského útvaru, byly přijaty nové systémy železničního dopravnictví, jimž pro moderní a samostatné dopravní hospodářství chybí hlavně dostatečně široká base. Středoevropským dopravním potřebám mělo by se vyhovovati pouze na podkladě vzájemné technické kooperace, materiální i formální jednotnosti tarifů a jejich obecného upotřebení. Jako minimální požadavek musí býti uplatněno aspoň to, že formální úprava vybavení tarifů nesmí býti přenechána jednotlivě četným správám drah, nýbrž že při nejmenším musí býti v tomto ohledu zavedena dřívější jednotnost. Neúnavný průkopník středoevropského hnutí, budapeštský universitní profesor Dr. Hantos, autor této knihy, navrhuje v ní úplný program jednotné středoevropské železniční politiky a žádá o vytvoření technického, tarifně politického a právního souručenství mezi jednotlivými státy střední Evropy, pokud se týče jejich dnešních systémů železničního dopravnictví. Kromě této programové části obsahuje kniha, jak již zmíněno, přehled stávajících železničních systémů sedmi středoevropských států, který charakterisuje po této stránce jejich stav skutečně do nejmenších podrobností.

II. Prof. Dr. Elemér v. Hantos: Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik. Vídeň—Lipsko 1929, 8°, 196 stran, cena brož. výt. ca. RM 6.—. Jest to vlastně soubor referátů a usnesení Středoevropské vodocestné konference, konané ve dnech 11. až 13. května 1929 v Budapešti za předsednictví autora. Kniha obsahuje referáty, které přednesli na konferenci tito její účastníci: J. Czerviński, Krakov, G. v. Domándy, Budapest, R. Erben, Krems, K. v. Ereky, Budapest, R. Firle, Bremen, E. Hantos, Budapest, Z. Jovanović, Zemuň, F. Krieg, Regensburg, J. v. Maurer, Budapest, C. Michalopol, Bucarest, J. Schwarzl, Bielitz, Prof. Ing. A. Smrček, Brno, A. Stern, Bratislava, A. Szan, Bratislava a V. v. Végh, Budapest. Střední Evropa, jejíž převážný díl vzhledem na svoji velmi vzdálenou polohu od moře jest odkázán ve zvýšené míře na říční provoz, jest typickým územím poříční plavby. Nikde na celém světě neprotínají říční toky tolikrát hranice různých států, nikde nejsou do té míry odkázány na zahraniční mořské přístavy, jako jest tomu