

dolní Tise ležící, Vídeň že stane se překladištěm a tím i tržištěm uherského obilí, a hospodářská superiorita Rakouska naproti Uhrám v společném celním území že se levnými dopravními cestami ještě silně zvýší.

*Lippert* (Die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine) líčí vývoj námořní plavby a námořního obchodu rakouského od doby Karla VI., který prohlásiv r. 1717 Adrii, dosud za výhradné panství Benátčanů pokládanou, za volnou pro dopravu lodní, a učiniv r. 1719 Terst a Rjeku svobodnými přístavy, zjednal podmínky ke vzniku a rozvoji obchodního námořnictva rakouského. Roku posléz jmenovaného koncesoval Karel orientální obchodní společnost rakouskou, aby udržovala plavební spojení s Portugalskem, Španělskem, Cařihradem a Levantou, zřídil r. 1722 v Terstu obchodní soud, který rozhodoval i ve věcech námořních, za Marie Terezie vydán první řád sensálský r. 1751, roku následujícího reformována služba konsulární a r. 1753 zřízena v Terstu obchodní bursa i škola pro matematiku a nautiku. Poněvadž Terst neměl obchodu ani značného obyvatelstva, získávání kupci levantští, resp. řečtí, námořníci osvobození od branné služby a od mimořádných dávek, nemajetným vdovám po námořnících ve službě zemřelých poskytovány i jisté pensijní nároky, pečováno o zavedení lodního stavitelství, r. 1774 vydán navigační edikt. Výsledkem těchto snah bylo, že vytvořilo se časem — ač neveliké — obchodní loďstvo, kdežto snahy Karlovy o soustavné vybudování námořnictva válečného se stroskotaly.

Zevrubně podává Lippert historii rakouského Lloydů, založeného r. 1833 několika pojišťovacími společnostmi původně k podávání zpráv kupcům o obchodu i plavbě hlavních tržišť evropských a změněného r. 1836 ve společnost ku provozování paroplavby Levantou a j. zeměmi, podává potom přehled velikosti a výkonnosti rakouských podniků plavebních a dopravního ruchu testského a líčí účinky zákona na podporu obchodního námořnictví ze dne 27. prosince 1893 č. 189 ř. z.

Ke článku pojí se stať *Millanichova* o rakouském řádě námořnickém, který má nahraditi starý navigační edikt z doby Marie Terezie a jehož osnova rak. poslanecké sněmovně již r. 1886 byla předložena.

Blížící se konec působnosti rakouského zákona na podporu obchodního námořnictva ze dne 27. prosince 1893 byl podnětem k spisku *Chlumeckého* »Die österreichische Handelsmarine und ihre Ansprüche auf staatliche Unterstützung«. Spis podává rovněž stručně vývoj rakouského obchodního námořnictva, odůvodňuje význam vlastního námořního loďstva obchodního v Rakousku kromě známými důvody zejm. též velkým vystěhovalectvem z Dalmacie, v které často přes polovina branců jest mimo vlast a jejíž synové dodávají vysoce schopný material, pro důstojnictvo a mužstvo lodí ruských, italských, řeckých i jihoamerických. Vypsav potom přehled státní podpory obchodního námořnictva ve Francii, Itálii, Uhrách, Japanu a Sev. Americe, podává autor řadu návrhů na vybudování podpůrného zákona rakouského. *Gruber.*

*Etudes sur la nationalisation des chemins de fer suisses.* Par Louis Raynaud, chancelier du consulat de France à Prague. Paris, Arthur Rousseau, 1901, stran 283.

Postátnění železničních drah švýcarských, které skutečně bylo zákonem z 15. října 1897 o nabytí a provozování železnic na účet spolku švýcarského, jakož i o organizaci správy železnic spolkových, je jistě zajímavým i časovým předmětem bádání hospodářskopolitického. Dráhy celkem neveliké, ale tvořící průvozní cesty mezi západem a východem, mezi Německem a mořem středozemským; převaha cizozemského kapitálu železničního v zemi, která musí na vše strany se opatrovati, aby po případě uhájila brannou mocí svoji neutralitu naproti kterémukoliv sousedovi; zákonodárství státní, které přenechávalo nejprve ingerenci železniční kantonům, scentralisovalo ji později v bundu, aby nyní vindikovalo státu samému — ať ve shodě ať v neshodě s ústavou — i majetek i výkon železnic.

Autor podrobuje přechod Švýcarska od soustavy drah soukromých k soustavě drah státních, jak byl lidem, a sice víc než dvoutřetinovou většinou — 386.634 proti 182 718 hlasům — dne 20. února 1898 přijat, zevrubně kritice. Vylíčil vývoj železniční sítě švýcarské, vykládá nejprve ekonomické i politické důvody postátnění: nehledíc ku theoretickým a zásadním výhodám státního provozování železnic, shledává pro švýcarské poměry výhody postátnění v reformách tarifních, zejm. v ujednacení a snížení tarifů osobních i nákladních — ač-li se tomu nepostaví v cestu snaha udržeti rovnováhu finanční, — v odstranění rozepří státu a společností, které »počínaly si ve Švýcarsku, jakoby zákony a řády nebyly vydány pro ně« a pohoršovaly se, když dozorcí státní moc je vyzývala zachovávat závazky koncesní, dále v jednotném provozování naproti dosavadnímu stavu. kdy kromě vlastních drah horských byla železniční síť švýcarská v rukou 5 společností hlavních a 26 vedlejších, odstranění kosmopolitické finanční oligarchie, která často dávala cítiti Švýcarsku svoji moc, i ve zrychlení mobilisace vojenské. Vypsav dále poměr postátnovací akce k ústavě švýcarského spolku i rozličné možné způsoby postátnění, rozsah postátnovací akce a organizaci postátněné sítě. obírá se autor zvlášť zevrubně finanční stránkou postátnovací akce, docházejí zde k závěrům, svědčícím o nedostatečné připravenosti této akce se strany státu a vyznívajícím téměř beznadějně pro finance malého tohoto státu.

Vláda švýcarská prohlašovala, že většina železných drah v cizině poskytuje přebytků postačujících k zajištění amortisace zařizovacího kapitálu tou měrou, že v prostřed 20. století nebudou dráhy tyto vyžadovati od státu leč nákladů provozovacích; budou-li v tu dobu státy sousední vlastníky železničních drah svého obvodu, bude prý Švýcarsko bez amortisovaných železnic v hospodářské budoucnosti své vážně ohroženo. Vláda tudíž navrhla postátnění drah, amortisování zařizovacího kapitálu asi v 60 letech, a neodvislou finanční správu železnic od ostatního souboru správy a financí spolkových. Autor dovozuje však číslicemi, že mimo dráhy francouzské a pruské žádná železniční síť evropského kontinentu svůj základní kapitál neumožňuje, že i Francie, která asi v polovici 20. století obdrží dosavadní souhrnnou železniční síť po uplynutí koncesní doby od společností železničních bezplatně, neobdrží vůbec zpět 4 miliardy, které obětovala na zřízení železnic, a bude již ohromností svého státního dluhu asi 33 miliard donucena bráti ze svých železnic zisky co možná největší, i v Prusku konečně že výtěžky státních drah stávají se co den vážnější a nepostrádatelnější součástí obecných příjmů státních. Také švýcarská vláda se dle výpočtů autorových silně přepočítala: očekávala v r. 1903. — počátkem toho roku přibudou do vlastnictví a výkonu státního veškeré čelnější soukromé dráhy švýcarské — čistý přebytek 2.1 mil. fr., ale tento skoro jistě změní se dle autorových výpočtů v deficit 9—14 mil. franků. Provozovací schodek tento bude se skládati z menšího výnosu následkem ujednacení tarifů (4.7 mil.), z nákladů na práce obnovovací (10 mil. fr.), o kterých se spolková rada sotva zmínila a s jichž úhradou a umořením se ani nezabývala, ze zvýšeného nákladu na pokladny pro zřízení železniční (1 mil. fr.), z úroků (5.25 mil. fr.) za pravděpodobné zvýšení ceny kupní o 150 mil. fr. než s jakým počítala vláda (964 mil. fr.) — protože o ceně výkupu u většiny železnic dosud není shody a spor s vládou točí se kol 250 mil. fr. Tedy rozdíl téměř 21, a nečítáme-li poslední spornou položku vůbec asi 15.7 mil. fr., čili tedy po srážce 2.1 mil. fr. rozpočtěného přebytku provozovacího a 4½ mil. fr. počítaných na amortisaci vládou, schodek 14¼ nebo aspoň 9 mil. fr. A další finanční účinky: »starý« dluh t. j. cena výkupu drah s materiálem provozovacím a novými zařízeními 11—1200 mil. fr., »nový« dluh z prací obnovovacích (v 60 letech domnělé doby amortisační 600—700 mil. fr.), jiný dluh za stavbu nových tratí nebo nabytí sítě podružné 130—150 mil. fr. — Švýcarsko bude moci závoditi poměrně svými dluhy s Francií. Těžko se tu bude pomýšleti na snížení tarifů, zlepšené provozování dopravy a platy zřízenců, nabytí a rozvoj sítě podružné, zmenšení

dluhu státního. A největší část potřebné miliardy výkupní bude musiti Švýcarsko beztoho opatřiti za hranicemi. Horoskop tedy tak nepříznivý, že i autor pokládal za vhodné jej doložiti zkušenostmi ze švýcarského monopolu lihového, který vynesl v l. 1888—1898 jen 49·3 mil. fr. kdežto vláda jej při zavádění monopolu preliminovála obnosem 79·3 mil. fr.; dle zpráv nejnověji docházejících skutečně pak správcové státního železniectví švýcarského na pravděpodobnost schodků provozovacích občanstvo švýcarské již dnes obezřetně připravují.

Gruber.

*Dr. J. Gruber, O vodních cestách a vodní dopravě námořní i vnitrozemské. (Obchodní Knihovna »Merkur« č. 14. — V Praze, 1902, 112 str.)*

Neunavný národohospodářský pracovník dozajista se zavděčil všem u nás, kteří mají zájem na záležitostech národohospodářských, že v knize přítomné, pro širší vzdělání kruhy psané; v nejlepším slova smyslu populární, podal všestranné poučení o předmětu, který novými rakouskými projekty průplavovými a kanalizačními nabyl nemalé aktuálnosti. Podává především mnoho fakt takovým rozsahem, pokud mně známo, u nás v souvislém celku dosud nikde nepodaných. Tak především o vzniku a rozvoji všech způsobů plavby s pečlivě vybranými přehledy statistickými, zvláště pak o vývoji rakouské plavby a námořního obchodu, pak přehled o námořních průplavech, zejména o suezském a o stavu průplavních projektů středoamerických. Obširnější část spisu zabývá se vodními cestami vnitrozemskými, kdež zase je dán pěkný přehled všech přirozených toků evropských a rakouských zvláště i výklad o technických pokrocích v úpravě vodních cest vnitrozemských. Nad jiné pak užitečným bude přehled umělých vodních cest v cizině a historická skizza říční plavby a průplavních projektů rakouských starších i těch nejnovějších, jejichž obsah se podrobně probírá. Následuje pak část úvahová, jež se opírá o hojný materiál číselný o postupném rozvoji plavby na průplavech německých, k čemuž se připojují tři zvláště závažné kapitoly: státní finance a vodní cesty vnitrozemské — sazby ve vodní dopravě vnitrozemské — rakouské průplavní a kanalizační projekty s hlediska státu a národohospodářského. V obou prve řečených vykládá autor stanovisko své, hlouběji již uzákladněné ve spisu minulého roku vydaném (*Finanční principy moderních prostředků dopravních*), o němž byla již ve »Sborníku« podána úvaha (ročn. II. str. 241). I aplikuje je v konečné kapitole, čímž už je řečeno, že se to děje soudným uvažováním pravděpodobností příznivých i méně příznivých. Tu právě vězí ten veliký rozdíl mezi spisy techniků, kteří měli dosud v těch otázkách hlavní slovo, a národních hospodářů (ovšem skutečných, ne pouze samozvaných). Oněm nelze arci zazlít, když v radostném odbornickém řešení velkých takových projektů nejlepší úspěchy národohospodářské pokládají za samozřejmé a že se přes mnohou pochybnost v příčině poměru nákladnosti a výnosu optimisticky přešinou. Je úkolem národního hospodáře, aby svým odborným zakročením odlišil světlo a stín. Tomu slouží úvahy spisovatelovy a přišly v čas.

Bf.

*Dr. Heinrich Rauchberg, »Steuererklärung und Steuerauslage auf dem Gebiete der direkten Personalsteuern in Oesterreich.« Wien 1901. Manz.*

Dle předmluvy autorovy mají obsahem spisu toho se stanoviska finančního práva objasněny býti příčiny, proč poslední reforma osobních daní přímých v Rakousku v mnohých částech neuspokojuje, a za takové příčiny byly hned spolu naznačeny úhlavně nedostatky při právním zbudování dvou pro rozvrhování daní závažných institucí právních, totiž přiznání k dani a předepsání daně. — Rozumováno jest krátce následovně: Přiznání k dani má býti základem právní ochrany při přidělování daní. Podati přiznání a správnost jeho zastupovati jest povinností poplatníkovou a druhou stranou jest povinností orgánů daň přidělujících, respektovati přiznání to, a neodchylovati se od něho, aniž by poplatník o pochybných snad jednotlivých položkách byl