

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

právě v případě středoevropském. Rýn, Dunaj, Labe a Visla jsou těmito typickými drahami říčního světového dopravnictví. Mírové smlouvy, jakož i usnesení konference konané v Barceloně, považují Dunaj a projektované vybudování průplavů s připojením ke středoevropské přirozené říční síti za výhodnou základnu, na jejímž podkladě, pomocí jednotného systému, bylo by možno provést vyrovnání různých právních nároků středoevropských národů a států. Avšak i hospodářské a dopravně technické skutečnosti posunuly středoevropský vodocestný problém do popředí a učinily dunajskou dráhu základní linií pro zjednodušení a zamýšlené usnadnění středoevropského transitního dopravnictví. Za dnešní politické tvárnosti střední Evropy měl by být Dunaj páteří veškerého dopravnictví a obchodu, zatím co se osvědčil pouze jako prostředek národnostní politiky uzavřených hranic. 14 pojednání tohoto díla náleží ku nejlepším pracím, jimiž se může soudobá literatura vnitrozemního vodocestného dopravnictví vykáhati.

III. Prof. Dr. Elemér v. Hantos: Mitteleuropäischer Postverein. Vídeň—Lipsko 1929, 8^o, 100 stran, cena brož. výt. ca. RM 3.— Ačkoli mírové smlouvy vyvolaly opět v život a působení Světovou úmluvu poštovní a Mezinárodní úmluvu telegrafní a tím také Mezinárodní poštovní spolek, přece poměry středoevropského poštovního dopravnictví se zhoršily. Kniha tato pojednává o strukturních přeměnách ve středoevropském poštovníctví v poválečné době tak, jak se jimi rozličná odvětví poštovního dopravnictví dnes vytvořila. Třebaže konference v Portorose a štokholmský Světový poštovní kongres měly velmi příznivý vliv na zahraniční poštovní provoz středoevropských států, přece jejich vnitrozemský provoz trpí následkem přechýlných zvláštních předpisů a velmi rozdílných poplatkových tarifů. Autor navrhuje a odůvodňuje zároveň význam vytvoření zvláštního, středoevropského poštovního spolku, který by měl na základě splnomocnění Světové úmluvy poštovní zavést ve středoevropských státech zvláštní smlouvu o snížení tarifů a zavedení jednotného schematu cen poštovních známek. Zavedení tak zv. středoevropského »pennyporta«, bezplatného transitního provozu, obapolného poukazovacího řízení v mezinárodním provozu poštovních šeků a paušalování transitních poplatků jsou podle názoru autora nejdůležitější body programu této středoevropské dopravní dohody v poštovníctví. Spis tento stává se jedinečným svého druhu tím, že jsou v něm po prvé vůbec uvedeny a oceněny jednotlivé stávající poštovní systémy středoevropských států. Osvald Svoboda.

Nový honební zákon. Upravil Eduard Srb. Zákon ze dne 25. června 1929 č. 98 Sb. z. a n., s účinností od 12. července 1929, jímž se doplňují a částečně mění ustanovení honebně-policejní. Zákon, jehož vznik si vyžádala letošní tuhá zima, má toliko 12 paragrafů, které mění starší ustanovení. Jinak samozřejmě zůstávají v platnosti dosavadní honební zákony, t. j. zemský zákon o myslivosti pro Čechy z 1. června 1866 č. 49 z. z., doplněný zákonem z r. 1870 č. 15 z. z., pro Moravu honební zákon z r. 1914 (tedy nejmladší v republice), pro Slezsko zemský zákon z r. 1876 a pro Slovensko a Podkarpatskou Rus zákon z r. 1870. — Obsahově nejdůležitější je vlastně § 1 nového zákona, stanovící ochranu určitých druhů zvěře a § 2 prikazující zemskému úřadu svobodné právo rozhodovací co do omezení honitby i hájení vzhledem k místním poměrům. Podobné právo prikazuje § 3 a § 5 i pol. úřadům okresním. Přes to, že v tomto kontrolním právu úřadů možno spatřovat zásah do právní sféry vlastníka, resp. držitele honitby, vyznačující se dotud absolutní možností disposiční, nutno na druhé straně uvážit, že předpisy tyto jsou diktovány pouze státní národohospodářskou nutností, způsobenou kroměbyčejnými přírodními poměry, jíž musí se v zájmu celku podrobiti interes jednotlivců. Karásek.