

státním tarifnictvím železničním protipokrokově působící, prozatím nemohou se uplatňovati. Volná plavba vnitrozemská jest mu tedy — kromě jiných známých výhod — regulátorem státního železnicnictví na prospěch pokroku a pravého prospěchu národa!
G.

Prof. Dr. Walther Lotz, *Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900*. Sechs volkstümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft. Lipsko 1900, 142 str.

Kniha vznikla z přednášek, které Lotz konal o »vybraných kapitolách dopravní politiky« v 6hodinových cyklech v říjnu a listopadu 1899 v Hamburce a Mnichově. Nečiní nároku, aby podala něco nového znalcům, shrnuje pouze v populární formě výsledky cizích bádání, udává však v dobrém výběru i literaturu, a kde potřebí, i doklady statistické. Stručným a jasným výkladem i zvláště výrazným vytčením všeho, co v dopravním vývoji Německa v min. století je důležitého, jest kniha Lotzova dobrým vzorem, jak by asi vypadati měly tištěné příručky našich přednáškových cyklů národohospodářských, minulých i budoucích. — V první přednášce líčí Lotz dopravní techniku a výkony z počátku 19. stol., počínaje přehledem hlavních pokroků v dopravě mezi r. 1500 a 1800 — renaissancí starověké kultury co do zákládání silnic a zařizování pravidelných běhů poštovních, i samostatnými pokroky co do plavby námořní a stavby průplavů (vynalezení plavebních komor) — a jejich hospodářských účinků na světovou soutěž v hromadných výrobcích průmyslových, a konče nástinem mezi výkonnosti dopr. prostředků kol 1800. — Druhá přednáška zabývájí se dějinami železnicnictví v Německu vykládá zvláště obšírně důvody, jež vedly k postátnění železnic v Německu, a přimlouvá se za starý projekt Bismarkův: převedení železnic ve správu říšskou. Prusko ovládá již dnes netoliko celé severní Německo — státní dráhy meklenburské a olděnburské a ojedinělé síť drah soukromých jsou pro železniční politiku severoněmeckou bez významu — nýbrž domáhá se od pruskohessenského železničního společenství, dnem 1. dubna 1897 nastalého, vlivu i v Německu jihozápadním. Ovšem Badensko, Vírtembersko, Bavorsko a Sasko sotva budou v blízké době ochotny síť svých drah státních podříditi říši nebo nějakému společenství s Pruskem a spíše je na snadě myšlenka užšího sdružení železničních správ jihoněmeckých vespolek. — Přednášky třetí a čtvrtá jednají o tarifech nákladních a osobních: zde používá Lotz příležitosti vyzývati Prusko, aby postavivši se v čelo pokroku v tarifnictví osobním hledělo nabyti sympatií v jižním Německu; — přednáška pátá líčí význam vodních cest nitrozemských a šestá účinky moderních prostředků dopravních na německé národní hospodářství. V zemědělství vyjadřuje Lotz účinky tyto dle Saxa větou, že světové hospodářství bylo rozšířeno i na suroviny a plodiny; v průmyslu a hornictví uvádí Lotz stoupnutí dopravnosti a tím i těžby a spotřeby uhlí (z nákladů železničních v Německu 1897 připadalo téměř 43% váhy na uhlí a koks), veliké snížení cen zboží libovolně rozmnožitelného, přeměnu sídel četných velikých odvětví průmyslových, soustřeďování a specialisaci výroby, vliv dopravních výloh na výrobní náklady, v tržbě větší bezprostřednost obchodování, zánik trhů, velkobazary atd.
G.

Die Deutsche Volkswirtschaft am Schlusse des 19. Jahrhunderts. Auf Grund der Ergebnisse der Berufs- und Gewerbebezáhlung vom 1895 und nach anderen Quellen bearbeitet im Kaiserl. Statistischen Amt. Berlín 1900, 209 stran.

Přináší podstatný obsah 18 svazků »Statistiky německé říše«, v nichž zpracován byl materiál německého živnostenského sčítání z roku 1895, doplněný dalším materiálem v úplný statistický obraz německého národního hospodářství na konci 19. století. Ke statistickým tabulkám přidán vždy populární výklad, jak jim rozuměti, a pokud i s jakými rezervami statistickým údajům platnost přiřkládati dlužno. K poznání hospodářských poměrů ně-