

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 zazlíti, 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 directen 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