nynější národohospodářskou literaturu anglickou a americkou. Celek jest pak jakýmsi dodatkem ke třetímu svazku Cohnova »System der Nationalökonomie« o tržbě a dopravnictví, objasňujícím význačné jevy dopravnictví s rozličných hledisek.

Jako již roku 1879 v kritice Saxova »Das Verkehrswesen«, Cohn patří k nejhorlivějším přímluvčím finanční výnosnosti drah železných a vůbec prostředků dopravních Nynější prostředky komunikační nejsou dle Cohna již ony volné řeky a přirozené cesty, jež příroda každému k volnému užívání poskytla, nýbrž byly zbudovány teprv namáhavou a nákladnou technikou, a kdo jich ke svým soukromým účelům užívá, má za užívání toto dáti úplatu jako za cokoliv jiného, co se v národním hospodářství pro účely výrobní nebo spotřební koná a splácí. Pokládati dopravní prostředky státní za přirozené a právem pasivní v t. zv. zájmu veřejném, je Cohnovi předsudkem, k jehož zplození spolupůsobily příčiny vědecké i praktické: boj osvícenství proti starému státu a fiskálnosti jeho správy, zvyklost nezodpovědné opposice, která mluví vždy jen o právech, nikdy o povinnostech národa, pojímání národa jakožto mnohosti stejnorodých jedinců a nikoli jako mnohosti zájmů sobě vespolek se příčících, agitační obratnost mocných zastupitelstev zájmových a pod. V agitacích pro »reformy« státních drah spatřuje Cohn již zpředu nebezpečí vykořisťování státního hospodářství pro jednotlivé kruhy přímých interesentů, jejichž horlivé přičiňování o levnější a levnější tarify železniční nenasvědčuje tomu, že by si úlev přáli jen proto, aby je mohli dále přenésti na jiné skupiny obyvatelstva. Ano Cohn jest i pro železniční přebytky jakožto finanční zdroj k úhradě ustavičně a nezbytně vzrůstajících státních výdajů vůbec, prohlašuje je za relativně spravedlivou a relativně účelnou nepřímou formu zdanění a zejm. za prostředek ke značnějšímu obtížení tříd majetných. Proto není Cohn ani přítelem finančních obětí pro zbudování splavných vodních cest vnitrozemských — neboť jak srovnati potom fiskální politiku železniční se sty milionů, věnovanými bez naděje na přiměřenou finanční (přímou) výnosnosť ke stavbě průplavů a kanalisování řek. Předčí-li vodní cesty o tolik železnice, jak rozhlašují jejich zastanci, nechť dokáží to jedině možným průkazem jich platitelnosti, ekonomické samostatnosti a nikoli výsledky, dosaženými jen přispěním obětí veřejných.

I jinak je spis Cohnův pln zajímavých vývodů a bystrých pozorování. Tak ve stati o vyhlídkách systému státních drah v Anglii dovozuje, že a z kterých důvodů by přechod k celní ochraně v Anglii měl v zápětí též přechod ke státní soustavě železniční — i v Německu (Prusku) a Rakousku jdou celní ochrana a postátnění železnic časově vedle sebe —, kdežto soustava soukromých drah doplňuje se s tržební svobodou. Při čtení o organisaci anglického uhelného syndikátu z 18. stol. jsme mimoděk upamatováni na uhelné syndikáty přítomnosti. Ve stati o novější literatuře o vodních cestách ostře obrací se Cohn proti dobrodružným experimentům v národním hospodářství (str. 447—450) a pro politiku historickou, která opírajíc se o nabyté zkušenosti směřuje k tomu, aby experimentální ráz státních opatření postupně byl učiněn zbytečným. V zevrubném přehledu novější ekonomické literatury anglické a americké jsou zajímavé úvahy, jaký vliv mělo vědecké poznání ekonomické na praktický život, zdali a pokud mu bylo světlým příkladem, či za skutečnostmi spíše jen pokulhávalo anebo dokonce spokojovalo se dodatečným uznáváním vývojů a směrů, jež bylo dříve bezúspěšně potíralo (v opak k Německu dovozuje Cohn, jak v Anglii praxe zahanbovala theorii, na pr. v otázce daně důchodové a dělnické ochrany, str. 257—259) a t. d. Mistrný sloh Cohnův činí konečně četbu knihy jeho skutečným požitkem.

G.

Walther *Lotz, Eisenbahntarife und Wasserfrachten.* Studien zur Frage der Gebührenerhebung auf Binnenwasserstrassen von M. Rossmann, R. Kustermann, St. Pernaczynski, P. Weryho und E. Henbach. Lipsko, 1900. Stran XLIII a 498. (Spisů spolku pro sociální politiku svazek 89.)

Jest ku zdolání obrovsky vzrostlé dopravy v Německu potřebí nových vodních cest vnitrozemských či bylo by účelnější i levnější zdokonaliti dopravu železniční položením třetích a čtvrtých kolejí, rozmnožením lokomotiv a vagonů, zbudováním nových tratí? Jsou vodní cesty skutečně a přirozeně levnějším prostředkem dopravním nežli železnice — za kterými pokulhávají jak co do rychlosti, tak co do pravidelnosti a bezpečnosti dopravy — či spočívá láce vodní dopravy toliko v nestejném finančním posuzování vodních cest s jedné a železnic s druhé strany se strany státu, ve fiskálním kořistění z drah železných a v milionových obětech státu na řeky a průplavy? Jak srovnati ohromný výnos 563·4 milionů marek dopravních přebytků pruských státních drah ve správním roce 1899/1900 s projektem věnovati přes 300 milionů marek na stavbu nových průplavů a zlepšení dosavadních cest vodních, jichž dostatečná přímá výnosnost — aspoň pokud by šlo o zúročení a umoření nákladu investičního — jest pouhou nadějí budoucnosti? A při tom zde stesky obecenstva i odborníků železničních na vysoké sazby a jiné závady osobní dopravy, na nedostatečné investice a skrovná sociálněpolitická zařízení státních drah pruských, a tam poukazy na znenáhlé přesunování nákladní dopravy od železnic k vodním cestám jakožto na doklad ekonomické převahy jejich nad železnicemi alespoň pro hromadné daleké transporty? Jaký div, že vznikla celá polemická literatura pro a proti železnicím resp. vodním cestám vnitrozemským, a že zejm. theoretičtí a praktičtí stoupenci železnic a plné úplaty za všeliký výkon transportní požadovali stejný finanční princip (plnou úhradu nákladů) pro oba druhy komunikací. A nejen to, i z důvodů národní politiky hospodářské, zvl. tržební, požadováno zavedení poplatků na vodních cestách vnitrozemských vůbec: nejdůležitější vodní toky německé, Rýn a Labe, jsou mezinárodní, velký díl plavby (na Rýně většina) patří cizozemcům, a konečně — a to jest nejdůležitější — nízké sazby říční plavby umožňujíce dovoz cizozemského zboží, zejm. obilí, podlamují celní ochranu. Jinými slovy: stát mějž pomocí poplatků vodních k účelům své národní tržební politiky splavné vodní toky ve svých rukou tak jako má železnice, a poněvadž vybírati dávky na volných tocích německých zakázáno jest ústavou říšskou a smlouvami mezinárodními (labskou konvencí a pod.), buďtež tyto smlouvy i ústava říšská změněny a vybírání poplatků na všech splavných vodách vnitrozemských (řekách volných i kanalisovaných, průplavech) zavedeno.

K vytříbení názorů o těchto otázkách usnesl se spolek pro sociální politiku sbírati a uveřejňovati materiál, jehož první část právě vyšla pod titulem nahoře uvedeným. Kniha obsahuje materiál k posouzení významu vodních cest a železnic pro dopravu obilí, líčíc obilní a mouční tarify a dopravnictví Bavorska, jehož rolnictví a mlynářství brání se všelikému cizímu dovozu, nejsouc však s to, aby úplně krylo bavorskou spotřebu, obilní sazby železniční a vodní Poznaňska, jakožto země agrárních přebytků, i jihozápadního Německa, a konečně obilní tarify železniční Ruska. Studiím těmto předeslal Lotz předmluvu, v níž prohlašuje se nepokrytě pro bezplatnost řek a poplatnost průplavů a přístavů, pokud jest poplatků potřebí k úhradě nákladů s jich zřízením a udržováním spojených. Lotz právem ukazuje, jak měnlivé jsou názory o tom, co sluší pokládati za obecně prospěšnou politiku hospodářskou, a jak bývají to druhdy jen zájmy jistých tříd a krajů výrobních, jež v běžném mínění bývají neprávem stotožňovány se zájmem národa. Obraceje se specielně k výtce, že vodní tarity křižují ochranářskou politiku celní a železniční při produktech obilních, tvrdí Lotz, že dnešní cla obilní, ve spojení s vysokým dopravným železničním, byla by se vysoce průmyslovým, co do obilní produkce však pasivním obvodům západoněmeckým musila již dávno státi nesnesitelnými, kdyby rýnská plavba neumožňovala dovoz levnější. Ani nejlepší státní správa železniční nemůže honositi se, že by vždy směřovala ke skutečnému prospěchu národního celku a prospěšnost nepoplatných řek spočívá právě především v tom, že zde aspoň v určitých směrech sama sebou děje se úprava tarifů, naproti níž politické specielní interesy, tu a tam ve

státním tarifnictví železničním protipokrokově působící, prozatím nemohou se uplatňovati. Volná plavba vnitrozemská jest mu tedy — kromě jiných známých výhod — regulátorem státního železnictví 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 zvlášť 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 zakládání 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 mezí výkonnosti dopr. prostředků kol 1800. — Druhá přednáška zabývající se dějinami železnictví v Německu vykládá zvlášť obšírně důvody, jež vedly k postátnění železnic v Německu, a přimlouvá se za starý projekt Bismarckův: převedení železnic ve správu říšskou. Prusko ovládá již dnes netoliko celé severní Německo — státní dráhy meklenburské a oldenburské a ojedinělé sítě 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, Virtembersko, Bavorsko a Sasko sotva budou v blízké době ochotny sítě svých drah státních podříditi říši nebo nějakému společenství s Pruskem a spíše je na snadě myšlénka 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 Volkswirthschaft am Schlusse des 19. Jahrhunderts. Auf Grund der Ergebnisse der Berufs- und Gewerbezählung 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 reservami statistickým údajům platnost přikládati dlužno. K poznání hospodářských poměrů ně-