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-

meckých, pokud je číslicemi lze vystihnouti, jest kniha pomůckou důkladnou, spolehlivou, velice příkladnou a neobyčejně levnou (cena 1 marka). *G.*

Wolf, Bemerkungen über Verhältnisse der Landwirtschaft im 20. Jahrh. (Zeitsch. f. Social.-Wiss. III č. 1.) Obsahem článku jest přednáška, kterou měl vratislavský profesor Wolf v tamním hospodářském spolku. Prorokovati do budoucnosti jest ovšem nemožno, nicméně lze, počítá-li se s nynějšími danými poměry, aspoň přibližně sestrojiti budoucí vývoj evropského zemědělství v příštím století. Nejdůležitější otázkou budoucnosti jsou dle Wolfa poměry obilního světového trhu. Hlavní vývozní země obilní jsou dnes v Americe Spojené státy a Argentina, v Asii Indie a v Evropě Rusko a Rumunsko. Jak vypadati budou věci ve století příštím? — Ve Spojených státech půda zemědělsky vzdělávaná se ve dvaceti letech od 1870 do 1890 zdvojnásobnila. Při tom ale vzdělaná půda nedosáhla ještě ani jedné pětiny veškeré půdy vůbec. Přes to značné stoupání soutěžnosti Spojených států pro trh evropský v budoucím století očekávati nelze, poněvadž zbývající nevzdělaná půda nemá již oněch výhodných podmínek podnebných, jako půda ostatní, již vzdělaná, a poněvadž náklad výrobní v Americe bude spíše stoupati než klesati. — Hlavní překážkou soutěžnosti ruské jsou dle Wolfa nízká osvětová úroveň ruského rolnictva, jeho fatalism, nevšímavost ke všem pokrokům technickým a hmotná bída. Dalšími příčinami jest nedostatek zemědělského vzdělání, průmyslu, železnic a konečně dosavadní agrární zřízení mirové. — K dnešním vývozním zemím přistoupí v budoucím století Mesopotamie a Sibíř, zejména ale jižní Amerika.

Ovšem i spotřeba obilí v Evropě bude značně větší než dnes. Za posledních sto let se počet obyvatelstva evropského více než zdvojnásobnil, k tomu přistoupí všeobecné povznesení poměrného blahobytu a zvýšení životní míry všech vrstev obyvatelstva, tudíž i rozšíření spotřeby obilní. — Naproti tomu dle názoru Wolfova náklad zemědělské výroby v Evropě spíše bude klesati než stoupati. Mzdy dělnické ovšem vzrostou, snad i trojnásobně, za to však v daleko větší míře než dnes nahražována bude lidská práce stroji i ve výrobě zemědělské. V ceně klesnou umělá hnojiva, zlevní se náklady transportní a sníží se konečně i míra úroková (dle Wolfa na 2% až 1½%), čímž značné břímě zadlužení se poněkud ulehčí. Zároveň bude zdražení sil pracovních více tížiti zemědělskou velkovýrobu než malovýrobu, poněvadž malorolnictvo se bez cizích sil námezdních snáze obejde a stane se tím postavení jeho naproti velkorolnictvu co do hospodářské soutěžnosti výhodnější. *C. Horáček.*

Karel *Diehl, Über die Frage der Einführung beweglicher Getreidezölle beim Ablauf der besteh. Handelsverträge.* (Jahrb. f. Nat.-Ökon. u. Stat. III. ř. sv. 19, č. 3.)

Za příčinou blížícího se obnovení obchodních smluv zabývá se Diehl zajímavou otázkou tak zvaných pohyblivých cel obilních. Podstata těchto cel spočívá v tom, že sazba celní roste neb klesá v nepřímém poměru s cenou obilí na trhu domácím: čím lacinější domácí obilí, tím vyšší clo na jeho přívoz, čím dražší obilí, tím clo nižší, až při určité vysoké ceně vůbec odpadá. Již při zvýšení celních sazeb obilních v roce 1887 vyskytly se v německém říšském sněmě návrhy na zavedení takových pohyblivých sazeb celních, tehdy zanikly však bez ohlasu. Za to nyní vyskytly se ve směru tom nové návrhy a udržují se houževnatě v popředí literární diskusse.

Tak Julius *Kühn* činí konkretní návrh (Getreidebau und Futterbau, 1896), aby spolková rada byla zmocněna: 1. klesne-li trvale po 4 neděle úředně zjištěná cena pšenice pod 155 M a žita pod 130 M za 1 tunu, zvýšiti clo na dvojnásobnou sazbu, tedy 7 M; 2. stoupne-li trvale po 8 neděl úředně zjištěná cena pšenice nad 190 M a žita nad 165 M za 1 tunu, snížiti opět clo na jednoduchou sazbu, tedy 3·50 M; 3. stoupne-li trvale po 4 neděle