

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 pohutek, 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 porční 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