dolní Tise ležící, Vídeň že stane se překladištěm a tím i tržištěm uherského obilí, a hospodářská superiorita Rakouska naproti Uhrám v společném celním území že se levnými dopravními cestami ještě silně zvýší.

Lippert (Die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine) líčí vývoj námořní plavby a námořního obchodu rakouského od doby Karla VI., který prohlásiv r. 1717 Adrii, dosud za výhradné panství Benátčanů pokládanou, za volnou pro dopravu lodní, a učiniv r. 1719 Terst a Rjeku svobodnými přístavy, zjednal podmínky ke vzniku a rozvoji obchodního námořnictva rakouského. Roku posléz jmenovaného koncesoval Karel orientalní obchodní společnost rakouskou, aby udržovala plavební spojení s Portugalskem, Španělskem, Cařihradem a Levantou, zřídil r. 1722 v Terstu obchodní soud, který rozhodoval i ve věcech námořních, za Marie Terezie vydán první řád sensálský r. 1751, roku následujícího reformována služba konsulární a r. 1753 zřízena v Terstu obchodní bursa i škola pro mathematiku a nautiku. Poněvadž Terst neměl obchodu ani značného obyvatelstva, získáváni kupci levantští, resp. řečtí, námořníci osvobozováni od branné služby a od mimořádných dávek, nemajetným vdovám po námořnících ve službě zemřelých poskytovány i jisté pensijní nároky, pečováno o zavedení lodního stavitelství, r. 1774 vydán navigační edikt. Výsledkem těchto snah bylo, že vytvořilo se časem — ač neveliké — obchodní loďstvo, kdežto snahy Karlovy o soustavné vybudování námořnictva válečného se stroskotaly.

Zevrubně podává Lippert historii rakouského Lloydu, založeného r. 1833 několika pojišťovacími společnostmi původně k podávání zpráv kupcům o obchodu i plavbě hlavních tržišť evropských a změněného r. 1836 ve společnost ku provozování paroplavby Levantou a j. zeměmi, podává potom přehled velikosti a výkonnosti rakouských podniků plavebních a dopravního ruchu testského a líčí účinky zákona na podporu obchodního námořnictví ze dne 27. prosince 1893 č. 189 ř. z.

Ke článku pojí se stať *Millanichova* o rakouském řádě námořnickém, který má nahraditi starý navigační edikt z doby Marie Terezie a jehož osnova rak. poslanecké sněmovně již r. 1886 byla předložena.

Blížící se konec působnosti rakouského zákona na podporu obchodního námořnictva ze dne 27. prosince 1893 byl podnětem k spisku *Chlumeckého* »Die österreichische Handelsmarine und ihre Ansprüche auf staatliche Unterstützung«. Spis podává rovněž stručně vývoj rakouského obchodního námořnictva, odůvodňuje význam vlastního námořního loďstva obchodního v Rakousku kromě známými důvody zejm. též velikým vystěhovalectvem z Dalmacie, v které často přes polovina branců jest mimo vlast a jejíž synové dodávají vysoce schopný material, pro důstojnictvo a mužstvo lodí ruských, italských, řeckých i jihoamerických. Vypsav potom přehled státní podpory obchodního námořnictva ve Francii, Italii, Uhrách, Japanu a Sev. Americe, podává autor řadu návrhů na vybudování podpůrného zákona rakouského. *Gruber.*

Etudes sur la nationalisation des chemins de fer suisses. Par *Louis Raynaud*, chancelier du consulat de France à Prague. Paris, Arthur Rousseau, 1901, stran 283.

Postátnění železničních drah švýcarských, které uskutečněno bylo zákonem z 15. října 1897 o nabytí a provozování železnic na účet spolku švýcarského, jakož i o organisaci správy železnic spolkových, je jistě zajímavým i časovým předmětem bádání hospodářskopolitického. Dráhy celkem neveliké, ale tvořící průvozní cesty mezi západem a východem, mezi Německem a mořem středozemským; převaha cizozemského kapitálu železničního v zemi, která musí na vše strany se opatřovati, aby po případě uhájila brannou mocí svoji neutralitu naproti kterémukoliv sousedovi; zákonodárství státní, které přenechávalo nejprve ingerenci železniční kantonům, scentralisovalo ji později v bundu, aby nyní vindikovalo státu samému — ať ve shodě ať v neshodě s ústavou — i majetek i výkon železnic.

Autor podrobuje přechod Švýcarska od soustavy drah soukromých k soustavě drah státních, jak byl lidem, a sice víc než dvoutřetinovou většinou — 386.634 proti 182 718 hlasům — dne 20. února 1898 přijat, zevrubné kritice. Vylíčiv vývoj železniční sítě švýcarské, vykládá nejprve ekonomické i politické důvody postátnění: nehledíc ku theoretickým a zásadním výhodám státního provozování železnic, shledává pro švýcarské poměry výhody postátnění v reformách tarifních, zejm. v ujednocení a snížení tarifů osobních i nákladních — ač-li se tomu nepostaví v cestu snaha udržeti rovnováhu finanční, — v odstranění rozepří státu a společností, které »počínaly si ve Švýcarsku, jakoby zákony a řády nebyly vydány pro ně« a pohoršovaly se, když dozorčí státní moc je vyzývala zachovávati závazky koncesní, dále v jednotném provozování naproti dosavadnímu stavu, kdy kromě vlastních drah horských byla železniční síť švýcarská v rukou 5 společnpstí hlavních a 26 vedlejších, odstranění kosmopolitické finanční oligarchie, která často dávala cítiti Švýcarsku svoji moc, i ve zrychlení mobilisace vojenské. Vypsav dále poměr postátňovací akce k ústavě švýcarského spolku i rozličné možné způsoby postátnění, rozsah postátňovací akce a organisaci postátněné sítě, obírá se autor zvlášť zevrubně finanční stránkou postátňovací akce, docházeje zde k závěrům, svědčícím o nedostatečné připravenosti této akce se strany státu a vyznívajícím téměř beznadějně pro finance malého tohoto státu.

Vláda švýcarská prohlašovala, že většina železných drah v cizině poskytuje přebytků postačujících k zajištění amortisace zařizovacího kapitálu tou měrou, že v prostřed 20. století nebudou dráhy tyto vyžadovati od státu leč nákladů provozovacích; budou-li v tu dobu státy sousední vlastníky železničních drah svého obvodu, bude prý Švýcarsko bez amortisovanych železnic v hospodářské budoucnosti své vážně ohroženo. Vláda tudíž navrhla postátnění drah, amortisování zařizovacího kapitálu asi v 60 letech, a neodvislou finanční správu železnic od ostatního souboru správy a financí spolkových. Autor dovozuje však číslicemi, že mimo dráhy francouzské a pruské žádná železniční síť evropského kontinentu svůj základní kapitál neumořuje, že i Francie, která asi v polovici 20. století obdrží dosavadní souhrnnou železniční síť po uplynutí koncesní doby od společností železničních bezplatně, neobdrží vůbec zpět 4 miliardy, které obětovala na zřízení železnic, a bude již ohromností svého státního dluhu asi 33 miliard donucena bráti ze svých železnic zisky co možná největší, i v Prusku konečně že výtěžky státních drah stávají se co den vážnější a nepostrádatelnější součástí obecných příjmů státních. Také švýcarská vláda se dle výpočtů autorových silně přepočítala: očekávala v r. 1903 — počátkem toho roku přibudou do vlastnictví a výkonu státního veškeré čelnější soukromé dráhy švýcarské — čistý přebytek 2·1 mil. fr., ale tento skoro jistě změní se dle autorových výpačtů v deficit 9—14 mil. franků. Provozovací schodek tento bude se skládati z menšího výnosu následkem ujednocení tarifů (4·7 mil.), z nákladů na práce obnovovací (10 mil. fr.), o kterých se spolková rada sotva zmínila a s jichž úhradou a umořením se ani nezabývala, ze zvýšeného nákladu na pokladny pro zřízence železniční (1 mil. fr.), z úroků (5.25 mil. fr.) za pravděpodobné zvýšení ceny kupní o 150 mil. fr. než s jakým počítala vláda (964 mil. fr.) — protože o ceně výkupu u většiny železnic dosud není shody a spor s vládou točí se kol 250 mil. fr. Tedy rozdíl téměř 21, a nečítáme-li poslední spornou položku vůbec asi 15·7 mil. fr., čili tedy po srážce 2·1 mil. fr. rozpočtěného přebytku provozovacího a $4^1/_2$ mil. fr. počítaných na amortisaci vládou, schodek $14^1/_4$ nebo aspoň 9 mil. fr. A další finanční účinky: »starý« dluh t. j. cena výkupu drah s materiálem provozovacím a novými zařízeními 11—1200 mil. fr., »nový« dluh z prací obnovovacích (v 60 letech domnělé doby amortisační 600—700 mil. fr.), jiný dluh za stavbu nových tratí nebo nabytí sítě podružné 130—150 mil fr. — Švýcarsko bude moci závoditi poměrně svými dluhy s Francií. Těžko se tu bude pomýšleti na snížení tarifů, zlepšené provozování dopravy a platy zřízenců, nabytí a rozvoj sítě podružné, zmenšení

dluhu státního. A největší část potřebné miliardy výkupní bude musiti Švýcarsko beztoho opatřiti za hranicemi. Horoskop tedy tak nepříznivý, že i autor pokládal za vhodno jej doložiti zkušenostmi ze švýcarského monopolu lihového, který vynesl v l. 1888—1898 jen 49·3 mil fr. kdežto vláda jej při zavádění monopolu preliminovala obnosem 79·3 mil. fr.; dle zpráv nejnověji docházejících skutečně pak správcové státního železnictví 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 vzdělané kruhy psané, v nejlepším slova smyslu populární, podal všestranné poučení o předmětě, který novými rakouskými projekty průplavovými a kanalisačními nabyl nemalé aktuálnosti. Podáváť 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. Obšírnější 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 kanalisační projekty s hlediska státo- 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 applikuje 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 Steuerauflage 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