

neblahé účinky, jež bude mítí zvýšení sazeb celních na obchodně-politické poměry k cizím státům, na vnitřní sociální poměry atd. Samá pessimistická proroctví nejčernějšího rázu. Velmi rozhodně arcí polemizuje s Wagnerem. Zrnka pravdy jsou v takových vývodech vždy t. j. potud, pokud vyjadřují možnosti a nebezpečí jistá. Protože se ale také jiné možnosti nedají naprosto vyloučiti, zbude nám na konci vždy dojem nedostatečné objektivnosti, omluvitelné akutností boje, v němž také opáčné snahy vystupují stejně jednostranně. Vědecká objektivnost zůstane však povždy vodítkem cennějším. *Bráf.*

K. Wicksell: Das Problem der Steuerinzidenz (Conrad's Jahrb. für Nat.-Oek. u. Stat. III. 19, str. 266). Jest to referát o druhém vydání *Edw. R. A. Seligmanovy* *The Shifting and Incidence of Taxation*, leč referent rozebírá samostatně některé účinky, které jeví clo ochranné. Tvzení, že »die Arbeiter als Produzenten der geschützten Waren alles das und noch mehr zurückgewinnen, was sie als Konsumenten derselben wegen der erhöhten Preise verlieren«, není rozhodně všeobecně správné; dlužno rozeznávat, zda cla ochranná jsou ve prospěchu polního hospodářství nebo průmyslu. Důsledky ochranného cla budou v obou případech: 1. celkový výnos národní produkce zmenší se zatlačením části kapitálu na výrobu bez přirozených podmínek; 2. vzejde ujma konsumentům clem stíženého zboží; 3. clo bude mítí vliv na vzájemné postavení jednotlivých odvětví výroby, vzejde prospěch chráněným na útraty nechráněných, což však bude mítí trvalý význam jen pro kapitál nemovitý, kdežto mzda i úrok movitých kapitálů se vzájemně vyrovná. Nastanou-li tyto účinky při ochranném cle ve prospěch rolníků, budou dělníci poškozeni ve všech směrech; nemusí tomu tak býti při ochranném cle ve prospěch výrobků průmyslových, v kterémžto případě však jistě renta pozemková aspoň relativně klesne. *Dr.*

Z dopravní politiky (1901).

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft (Schäffle) 1901: Dr. Hermann Losch, Zur württemberg. Eisenbahn- und Steuerpolitik (str. 385—418).

Archiv für Eisenbahnwesen, herausg. im kön. preuss. Ministerium der öffentl. Arbeiten, 1901: Hermann Schumacher, Theoretische Betrachtungen über das Binnenschiffsabgabenwesen in Deutschland (str. 249—365); *Fleck*, Studien zur Geschichte des preuss. Eisenbahnwesens, VII. Die Entwicklung des preuss. Eisenbahnwesens von 1848—1854 (str. 757—781); *Wagner*, Über die wirtschaftliche Lage der Binnenschiffsverkehrsunternehmen in Grossbritannien u. Irland (str. 1212—1268, a dokončení v Archivu 1902, str. 86 až 115); *Wiedenfeld*, Der Getreideverkehr und die Eisenbahnen in der Ver. Staaten von Amerika (str. 80—123).

Zeitschrift für Volkswirtschaft, Socialpolitik und Verwaltung, 1901: Prof. A. Oelwein, Der wirtschaftliche Wert der Wasserstrassen (str. 233—256); Dr. G. Lippert, Die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine (str. 347 až 405); Dr. Millanich, Die österreichische Seemannsordnung (str. 406—415).

Karl Hieronymi, Die Kanalfrage, Budapest 1901 (zvl. otisk z Pester Lloyd č. 197—199 ex 1901).

Leopold Freih. von Chlumecký, Die österreichische Handelsmarine und ihre Ansprüche auf staatliche Unterstützung, Vídeň 1902. —

Losch (Zur württembergischen Eisenbahn- und Steuerpolitik) pojednává o zajímavém problému ujednacení železniční sítě německé, jaké zamýšlel v letech 1867—1870 kníže Hohenlohe zřízením železničního spolku, pojícího se k celní jednotě německé, a jaké navrhoval roku 1876 Bismarck převzetím železničnictví německého říší. Dost podivno, že v Německu mají jednotné míry i váhy, jednotnou měnu, jednotnou politiku celní i tržební, jednotné zákonodárství živnostenské a sociální, ale vystříhají se jednotné známky poštovní, která teprv letos na zkoušku byla přijata ve Vírtembersku a zamítnuta v Bavorsku, a před jednotným tarifem a lístkem železničním.

Že po celním sloučení německých států spolkových na venek v r. 1834 a po státoprávním spojení jich v říši Německou v r. 1871 nenásledovalo dosud ještě ujednovení dopravněpolitické, má dle Losche příčin několik.

Před rokem 1871 jest to nedostatek všeliké národní politiky dopravní. Pouze Virtembersko a Badensko zavedly hned od samého vzniku železnic státní výkon železniční a neopustily soustavu státních drah ani do dneška. V Bavorsku započali se státní politikou železniční, opustili ji však současně s Rakouskem v l. 1855—1874, aby po r. 1875 s velikými oběťmi soukromé železnice opět vykupovali. V Sasku počato s drahami soukromými, později následoval systém smíšený a od r. 1876 budována koupěmi jednotná síť železniční. V Prusku dovedl sice stát od počátku vyhraditi si značný vliv na soukromé podnikání železniční, ale rozběhy k vlastní státní soustavě železniční dlouho nedospívaly cíle. R. 1865 pruský stát za 13 milionů tolarů na mobilisaci proti Rakousku od železniční společnosti kolínsko-mindské zřekl se práva k postátnění této dráhy, po válce r. 1866 připadly sice Prusku státní dráhy hanoverské, hesenské a nasavské, ale liberální éra prosadila akciový zákon z 11. června 1870, kterým nesmírně bylo podporováno zřizování akciových společností. Dne 13. února 1873 Lasker v poslanecké sněmovně pruské vinil ministra Itzenplitze z lehkovážného propůjčování železničních koncesí a podezření rozmanitých nesprávností bylo vyšetřovací komisí potvrzeno. Zákonem ze dne 27. června 1873 zřízen tudíž říšský úřad železniční k vykonávání dozorcích práv říše nad všemi státními i soukromými železnicemi Německa, který zůstal však bezmocným orgánem, úřadem dle Bismarckova výroku poradným a prosícím, který velmi mnoho píše a jedná, aniž naň kdo dbá. Dne 24. března 1876 předložil Bismarck pruskému sněmu osnovu zákona, zmocňujícího vládu, aby pruské státní dráhy, které tvořily tehdy arcí ještě daleko menšinu pruské sítě železniční, odstoupila říši německé. Osnova schválena, ale neprovedena, jelikož státy jihoněmecké nechtěly se vzdáti své železniční samostatnosti.

Prusko chopilo se tudíž samo energicky postátnovací politiky: r. 1879 bylo z celkové železniční sítě 18.537 km drah státních pouze 5.255 km, r. 1891 z 27.765 km celkové železniční sítě již 25.585 km, r. 1899 ze 33 570 km železniční sítě 30.737 km drah státních. Všechny důležitější severoněmecké trati dostaly se v moc státní, soukromé dráhy tvoří jen síť menší a nesouvislé. Od r. 1896 připojily se k drahám pruským i hesensko-nasavské, čímž zjednáno přímé připojení k říšským drahám elsasko-lotrinským, a nyní počíná to, co jihoněmečtí »partikularisté« nazývají výbojností pruské správy železniční, tvoření tarifů a předpisy o instradování zboží určované z nemalé míry snahou po konkurencování a izolování drah jihoněmeckých.

Za těchto okolností zejména ve Virtembersku přetřásá se otázka ujednovení železniční sítě německé.

Máť právě ono kromě všeobecných i své zvláštní příčiny k úvahám podobným. Virtembersko je stát malý, libovůlí Napoleona I. geograficky ohraňčený, ze všech stran železnicemi obejitelný, bez splavné řeky, jakou jest Badensku Rýn, a bez pobřeží. Celou zemí lze od jihu k severu projeti rychlovlakem pohodlně za 5 hodin, od západu k východu za dobu ještě kratší; obvod, který měl ještě před půl stoletím několik téměř izolovaných středisk obchodních, stal se nyní malým zlomkem národního trhu německého. Jeho železné dráhy jsou nejméně výnosnými ze všech státních drah německých a výtěžek jejich má tendenci dokonce ještě klesající. Činilať dle říšské statistiky renta (Losch str. 413)

		v r. 1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900
pruských	státních drah ¹⁾	7·16	7·15	7·09	7·30
bavorských	»	4·17	4·25	3·72	3·70

¹⁾ Stoupání čistého výtěžku státních drah pruských datuje se již od r. 1891 a činil v letech 1891/96 čistý výtěžek pořadem 4·91, 5·15, 5·69, 5·67 a 6·76% pořizovacího kapitálu.

		v r. 1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900
saských	státních drah	5 22	4 85	4 33	3 92
virtemberských	»	3 30	3 31	3 46	3 11
badenských	»	4 38	4 72	4 45	4 85
oldenburských	»	3 83	5 72	6 92	5 86
meklenburských	»	5 06	5 09	4 56	4 58

Pruský stát, který vyšel při postátňování drah z myšlenky, že dráhy jsou určeny pro službu dopravy a nikoliv financí (srv. Cohn, *Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens*, str. 373 a násl.), dosáhl ze svých státních drah provozovacích přebytků v letech 1896/97—1899/1900 postupně 503 89, 531 67, 536 63 a 563 42 milionů marek, při čemž ještě provozovací výdaje v týchž letech obnášely pořadem 595 55, 656 93, 726 81 a 776 33 milionů marek.

Podíl Hesenska, které od r. 1896 je s Pruskem železničně sdruženo, na železničních přebytcích činil za léta 1897—1899 dohromady 32 98 milionů marek a čistý zisk jeho (po odpočtení platů na tyto přebytky odkázaných) 8 20 milionů marek (Losch str. 413).

Naproti tomu státní dráhy virtemberské poskytují po odpočteném zúročení železničního dluhu státního teprv od roku 1896 čisté přebytky (v letech 1896—1899 dohromady 6 77 mil. marek), kdežto v 7 letech předchozích (1889—1895) doplácel stát na zúrokování železničního dluhu dohromady 14 12 mil. marek. A i příznivý výsledek posledních let nastal ani ne tak zvýšením výnosnosti, jako spíše konversí 4 % ního státního dluhu v 3 1/2 % ní renty (z r. 1897 na 1898) — dluhu, v kterém z celkových 486 1 mil. marek v roce 1899 bylo plných 436 9 mil. marek dluhu železničního.

Losch na statistice městského vývoje ve Virtembersku dovozuj, jak nerovnoměrné jsou prospěchy, které železnice jednotlivým krajům a zejména jich pozemkovým majitelům poskytují, a jak ani výhody ani s druhé strany znehodnocení pozemků, účinkem železnic nastalé, daňovou technikou náležitě postiženo není, kdežto nedostatečná výnosnost státní železniční sítě znamená zvýšené berní břemeno i těch, kteří jí nejméně používají nebo jí přímo poškození jsou.

Co konečně »železniční otázku virtemberskou« uvede v pohyb, jest dle Losche nezbytné zvýšení platů u dopravních zřízenců virtemberských, které však financemi státu virtemberského otřese nanejvýš povážlivě. I jest dle Losche otázka, nikoliv jak by se Virtembersko mělo soustředění výkonu německé železniční sítě vyhnouti, nýbrž jak je uvést v soulad se suverenitou státu virtemberského a s oprávněnými potřebami a zvláštnostmi místními. Poněvadž následkem rezervátních práv bavorských je bezprostřední přechod železnic německých v majetek a správu říše pravděpodobný, nezbyvá Virtembersku leč hledati finančně-politicky připojení k železničnímu společenství prusko-hesenskému, třebaž zatím a vypověditelné, které by mu zajišťovalo finanční výhody, neporušujíc jeho suverenitu v otázkách personálních a lokálních. Losch pak nepřímou vybízí Virtembersko, aby toto připojení k železničnímu společenství prusko-hesenskému samo hledalo, připomínaje, že podnět ku přechodu všech německých železnic na říši nebo k rozšíření pruského společenství železničního nevyjde již nikdy od Pruska, když bylo odmítnuto jeho nabídnutí z r. 1876, protože dále výnos pruské sítě připojením dalších tratí podstatně zvýšiti se nemůže a protože prý se Prusko bude stříci zdání, jakoby menší, zejména jihoněmecké státy, chtělo znásilňovati.

V »Archiv für Eisenbahnwesen« pokračuje *Fleck* ve studiích k dějinám pruského železničnictví (počátek učinil v roč. 1899 str. 234), líče vývoj pruského železničnictví v letech 1848—1854. Převrasy roku 1848 a jimi způsobené váznutí obchodu a průmyslu, nezaměstnanost dělnictva a finanční obtíže společností železničních, zejména u drah teprve ve stavbě se nalézajících, záměry finančního ministra Hansemanna — známého bystrého stoupence státní soustavy

železniční — po znenáhlem získání všech drah soukromých, zmařené arci předčasným odstoupením ministerstva a bouřemi na to vypuklými, konečně Heydovovy výkony v příčině stavby nových železnic na východě i západě říše, garantování některých a převzetí jiných drah soukromých ve správu státní a konečně zákon z 30. května 1853 o zavedení dávky z čistého výnosu železnic ve smyslu starého zákona železničního, z jejíhož výtěžku by se zakupovaly akcie drah soukromých a z jejich dividend opět jiné akcie — to vše vyličeño se suchou důkladností pruského plukovníka mimo službu, s nimiž tak často shledáváme se v německých monografiích komunikačních, většinou na základě materiálů, které v dřívějších ročnících archivu byly uveřejněny.

Velmi hojnou literaturu povzbudily v roce 1901 průplavní předlohy v Prusku, Rakousku a ve Francii. Archiv für Eisenbahnwesen přinesl vedle Schumacherových »Theoretických úvah o dávkách z vnitrozemské plavby v Německu«, které vyšly zatím i jakožto součást jeho spisu »Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben« (srv. Sborník 1902 str. 244), ještě Wagnerovu studii o hospodářském stavu podniků pro vnitrozemskou plavbu ve Velké Británii a Irsku, která teprve v lednovém sešitě Archivu jest dokončena, a Wiedenfeldovo pojednání o dopravě obilní a železnicích ve Spojených Státech Severoamerických v níž pojednává se též o konkurenci železnic s drahami vodními.

Naproti obecnému mínění, zejména o Cohnovy studie se opírajícímu, že od polovice 19. století průplavy v Anglii platí za »kus minulosti« a že toliko výjimkou mají některé jakýsi význam vedle železnic, hlavně pro dopravu uhlí, kdežto konkurenci železných drah poklesla v Anglii i pobřežní plavba námořská,¹⁾ dovozuje inž. Dr. Karel Wagner, že britské plavební dráhy vnitrozemské přes všechny obtíže vykazují výnosnost neobyčejně příznivou. Má sice vnitrozemská plavba v Anglii některé výhody, jako stejnoměrné množství srážek a mírné podnebí, které dávají sotva vzniknouti nedostatku vody a mrazu, rozvětvenou síť vodních drah, okolnost, že již před vznikem železnic vytvořily se podél průplavů průmyslové podniky, že vodní cesty vedly namnoze středem měst, že jednotlivé podniky byly záhy s to, aby z vysokých příjmů splácely kapitál, konečně že směly býti na vodních drahách vybírány vysoké poplatky — ale naproti těmto přednostem, z nichž ostatně toliko obě poslední okolnosti více váží, stojí řada nepříznivých momentů, malé příčné průřezy, které nepřipouštějí velkých vozidel, a veliká jich rozmanitost, která nutí buď k častému překládání zboží nebo k užívání vozidel i pro nejmenší rozměry průplavové se hodících, nesoustavnost, s jakou v dobách průplavního nadšení z počátku 19. století zakládány vodní cesty i v krajinách s nedostatkem dopravy a vody, i jen pro zisk zakladatelský, nesjednocenost majitelů linií transitních, peněžní tíseň většiny plavebních podniků, která bránila zdokonalení technických zařízení, konečně i konkurenční zápas s železnicemi, který ze základů rozrušil finance četných podniků průplavních.

Nicméně i z dat Wagnerových vysvítá, že finanční výtěžky průplavních podniků v Anglii nejsou valné a že se ještě stále zhoršují. Platiloť

dividendu	v r. 1888	1898
žádnou	5·97	4·12% kmenového kap. akciového
až do 1%	4·69	7·34
mezi 1—2%	7·88	1·65
» 2—3%	24·95	17·61
» 3—4%	30·74	38·34
» 4—5 (5 ¹ / ₄)%	6·99	2·65
» 6—7 ¹ / ₂ %	1·38	1·48
» 7 ¹ / ₂ —10 ¹ / ₂ %	0·57	—

¹⁾ Srv. Cohn, Nationalökonomie des Handels- und des Verkehrswesens str. 831, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, str. 477 a násl.

kdežto zbývajících 16·83% v roce 1888 a 27·4% v r. 1898 kmenového kapitálu neplatilo dividendy, jsouc uloženo v podnicích průplavů námořských (manchesterského a gloucesterského). Příliš černě posuzuje také Wagner přetíženost železnic anglických, které druhdy na sta mil (angl.) byly donuceny položit třetí a čtvrté koleje, které v okolí Londýna mají i na větší vzdálenost i šestero a více kolejí, jejichž »nepřirozeným« rozmachem dopravním trpí prý i spolehlivost a přesnost vozby i samy finanční výtěžky, protože přetížení železnic způsobuje větší zvýšení výdajů provozovacích, nežli obnáší zvýšení příjmu, a které konečně za nevýnosnou dopravu hromadného zboží, průplavům odňatou, hojí se vysokými sazbami za dopravu osob a zboží kusového. Nuže, i zde nevyvrácen zůstává Cohnův dotaz (Zur Geschichte, str. 419), jak to, že při spekulativním duchu anglickém buď samy anglické železniční společnosti nechopily se ve vlastním zájmu průplavů, nechavše je raději zakrnutí, když se v jejich vlastnictví dostaly, nebo že nedovedly proniknouti samostatně podniky průplavní, když by přece pokrokem stavební techniky průplavní bylo možno hromadné náklady dopravovati místo po železnici laciněji po vodě?

Ani Wagner konečně nedoufá pro vodní dráhy nic při volné soutěži jejich s železnicemi, a uchyluje se tudíž ke státu, který prý by jedině mohl technicky upravit průplavy a snížit dávky průplavní tak, aby dovedly působiti vydatnou soutěži ke zlevňování tarifů železničních. Ale jaké vyhlídky má postátnění vodních drah v Anglii? Je tam sice silný proud pro převzetí dopravních podniků mocí veřejnou, a anglické politice také přibývá ideí demokratických, jak ukazuje demokratisování parlamentu, vývoj zákonodárství berního a dělnického, poměšťování elektráren a silničních drah — ale moc věřitelského kapitálu železničního jest v Anglii příliš silnou, v parlamentě zasedá 66 železničních ředitelů a 5 železničních podnikatelů, obavy, že by dočasně vládnoucí strana zneužívala i dopravních prostředků ku provádění své politiky tržební, jsou příliš mocné, aby bylo lze postátnovací proudy ať o vodních ať o železných drahách prozatím vážně bráti v úvahu. (Sr. ostatně, co praví o vyhlídkách státní železniční soustavy v Anglii Cohn, Zur Geschichte str. 115, 184.)

Wiedenfeld (Der Getreideverkehr und die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika) stopuje vliv železničtví amerického na pěstění obilín. Města údolí mississippského a ohioského, která v první čtvrtině 19. století ovládala obilní obchod Severní Ameriky, byla zřízením průplavu Erieského spojujícího Hudson s jezerem Erieským a tím se všemi velikými jezery severoamerickými, r. 1825 elementární silou ze své převahy vytlačena Chicagem, které se v málo letech stalo střediskem všeho obchodu obilního, ceny pšenice a mouky výhradně určujícím. V území jezer, v severních státech středních, vyvinulo se rozsáhlé pěstění pšenice, které v málo desíletích předstihlo staré výrobní obvody východu a údolí mississippského. Avšak i panství Chicaga bylo zlomeno, když v letech 60tých po skončení války občanské železnice spojily výrobní obvody na Mississippi a Missouri přímo s Novým Yorkem, a největší přebytky produkce pšeniční poskytují nyní obvody západně od těchto řek ležící. Od let 80tých pokrývá se americký severozápad železnicemi a tím i pěstěním pšenice, státy Severní a Jižní Dakota a Minnesota poskytují skoro třetinu veškeré pšeniční úrody Spojených Států (asi 160 mil. ze 550 milionů bushelů) a k nim druží se přímou produkcí též Ohio a Kansas. I kukuřice na jihu posunula se směrem západním. Rozšiřováním železniční sítě nastala částečná decentralisace na prospěch dalších přístavů atlantského pobřeží, zejm. i zálivu mexického, vedle N. Yorku vystupuje v popředí Nový Orleans a nejnověji Galveston, kterým dostalo se železničního spojení se státy severozápadními, kdežto v Kanadě soustřeďuje Montreal svým průplavním spojením s velkými jezery valnou část pšeniční produkce severozápadní. Význam železničního vývoje amerického na světový trh obilní udává Wiedenfeld těmito číslicemi o vývozu pšenice a pšeničné mouky ze Spojených Států Severoamerických (str. 119).

v průměru let	činil vývoz pšenice bushelů	pšeničné mouky barrelů
1790—1800	425.929	703.287
1801—1810	341.074	909.910
1811—1820	102.657	1,019.910
1821—1830	19.842	910.332
1831—1840	245.699	933.490
1841—1850	1,313.151	1,855.952
1851—1860	5,525.553	2,892.779
1861—1870	22,011.600	3,124.927
1871—1880	66,743.580	3,966.533
1881—1890	83,354.815	9,613.532
1891—1899	102,436.391	15,368.431

Vzmach let čtyřicátých nasvědčuje účinkům otevření průplavu erieského, léta šedesátá ilustrují účinek železnic. V jednotlivých letech množství vyvezené pšenice kolísalo až o rozdíly šesteronásobné, kdežto vývoz mouky jakožto tovaru kolísal přirozeně v mezích daleko užších (rozdíly nanejvýš dvojnásobné). Hlavními příjemci jsou V. Britannie s Irskem (r. 1899 54% obilí a 55% mouky), pak Německo, Belgie a Nizozemí, kdežto Francie dováží značněji americké obilí jen v letech nedostatku (na př. 1892 a 1898).

Vývoz americké pšenice, který stlačil neobyčejně rychle a silně obilní ceny na trzích evropských, byl podporován arci ne pouze mocným technickým působením železnic, nýbrž i stálým klesáním sazeb dopravních — normální sazba z Chicaga do Nového Yorku klesla v letech 1873—1898 ve vývozní dopravě z 43 M. na 18 M. za tunu čili z necelých 3 na 1.3 pf. za tunový kilometr a činila v letě 1899 dokonce jen 11 M. čili 0.8 pf. za tunový kilometr. Jest otázka, zdali právě a jedině toto silné klesání dopravních sazeb železničních a námořních přispělo ku klesání evropských cen obilních. Jisto je, že vývoj cen nelze opíratí výhradně o pohyb sazeb dopravních; společlivých záznamů o pohybu cen obilních uvnitř Unie není. Bedlivé vyšetření, jak asi účinkuje snížení sazeb dopravních na tvoření cen, mělo by důležitost nejen theoretickou, nýbrž i pro posouzení opatření tarifně-politických; na př. zdali by snížení německých tarifů obilních do západních krajů, zásobovaných hlavně pšenicí zámořskou, dovozem dalších kvant z Východního Pruska a dalším snížením západních cen pšeničných poškodilo zemědělství západo- a středoněmecké, či by ceny na západě zůstaly nezměněny a zlevnění dopravy způsobilo by zvýšení cen a tudíž prospěch zemědělství východopruskému? Stejně u nás, zdali by skutečné snížení obilních nákladů dopravních našimi vodními drahami snížilo o rozdíl dopravního ceny pšenice u nás, jak se obávají naši zemědělci, či by zvýšilo o též rozdíl ceny pšenice v Uhrách, jak očekávají uherští národohospodáři (sr. Hieronymi, Die Kanalffrage, str. 24).

Oelwein (Der wirtschaftliche Wert der Wasserstrassen) toliko shrnuje stručně věci vesměs již odjinud známé, při čemž zásadně nedbá se námitek, odpůrci vodních cest činěných. Historický vývoj železnic a vodních cest, nákladní doprava po vodních cestách vnitrozemských a po železnicích ve Francii, Německu a Rakousku hlavně dle dat Sympherových a Schrommových, ale bez korektur Cohnových a Lotzových, srovnání dopravních nákladů na železnicích a vodních cestách, obsah průplavní předlohy německé a rakouské s výpočty o výlohách vodní dopravy dle motivů pruské vládní předlohy a hospodářské výhody vodních cest ve známé stilisaci jsou obsahem pojednání, nevalně kritického a o průplavních otázkách německých i rakouských toliko silně jednostranné poučení poskytujícího.

K. Hieronymi (Die Kanalffrage) nabádá ve zvláštním ještě otisku svých úvah z »Pester Lloyd« (ze 17., 18. a 20. srpna 1901) své uherské krajany, aby k využitkování průplavů jdoucích do tak velikého odbytiště uherských plodin, jakým jsou Čechy, opatřili průplavy centrum své zemědělské produkce, »dolní zemi«, sic jinak že získají pouze krajiny přímo na Dunaji a

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 orientální 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 matematiku a nautiku. Poněvadž Terst neměl obchodu ani značného obyvatelstva, získávání kupci levantští, resp. řečtí, námořníci osvobození 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 Lloydů, 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 velkým 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, Itálii, 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 skutečně bylo zákonem z 15. října 1897 o nabytí a provozování železnic na účet spolku švýcarského, jakož i o organizaci 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 opatrovati, 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.