proti zlu. Ale přijde na prostředky, jakých se v boji tom užívá. Vyšší než třídní jest stanovisko lidské, obojí se ale nekryje. Antisociální povyšování vlastní skupiny jakožto výhradné nositelky a vykonavatelky lidské spásy znemožňuje sebevýchovu a autokritiku, bez níž nemůže žádný vyšší řád společenský vzniknouti. Dle marxistické evoluční theorie nepovstane nová společnost beztřídní mravním překonáním skupinového egoismu, nýbrž naopak rostoucím egoismem jediné třídy podnikatelské. Tato koncentrační a expropriační theorie Marxova, z níž jedině lze správnost taktiky třídního boje odůvodniti, se však ve skutečnosti neosvědčila. Na ni dělnictvo spoléhati nemůže, zejména když již nyní, za dnešního řádu společenského, povoláno jest k zodpovědným funkcím společenským. Ono jest proto nuceno uznati ethickou instanci vyšší, než jaká prýštiti může z boje třídního. Tak problém demokratického socialismu stává se problémem ethickým.

Námitka, že anglické dělnictvo nestojí na stanovisku třídního boje, a že tedy z korrupce jeho pro německou sociální demokracii nelze nic vyvozovati, není správna, neboť právě dělnictvo o které se zde jedná, přidržuje se věrně marxistického programu. Proto co platí o něm, platí též o dělnictvu německém. Třídní obětavost právě jako nacionální obětavost mohou býti činiteli ethickými, ale mohou býti též výronem třídního a skupinového egoismu, jenž se zájmy všeobecně lidskými jest v rozporu. To platí zejména i co do taktiky resp. o prostředcích boje. Třídní boj není nutnou zbraní za emancipací dělnictva. Ovšem třídní egoism dělnictva jest jen odpovědí na třídní egoism buržoasie. Ale dělnictvo by se mělo vzdáti myšlénky na diktaturu proletářstva, a nemělo by povšechně mluviti o »moral insanity« panujících tříd. Hlásání dvojité morálky, jedné pro dělnictvo a druhé pro buržoasie, jest povážlivo. Vždyť i mezi buržoasií jsou horliví zastanci reforem sociálních, a reformy ty nepodmiňují ani nutně obětí tříd dnes vládnoucích. Sociální otázka nevyřídí se ani diktaturou ani majorisováním, nýbrž smírnou cestou vzájemné dohody. Dělnictvo ovšem nechce ethiky, nýbrž chleba. Ale tento mu zjedná jen nový sociální řád životní a ten bez podkladu ethického možný není. — K replice této Kautsky dosud neodpověděl.

C. Horáček.

Gustav *Cohn* (prof. v Gottinkách), *Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens.* Stuttgart 1900, stran VIII a 524.

Devatero pojednání, která vesměs již vyšla buď v »Achiv für Eisenbahnwesen«, nebo ve Schmollerově »Jahrb. für Gesetzgeb., Verwaltung u. Volkswirtschaft«, nebo v »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen«. První tři (o proměnách v sociální politice železničního zákonodárství anglického, o anglické železniční politice ve Východní Indii a o vyhlídkách soustavy státních drah v Anglii) pojí se ke starším známým spisům Cohnovým o anglické železniční politice; poslední čtyři (železnice, vodní cesty a pruské státní hospodářství; novější literatura o vodních cestách v Německu; soutěž anglické pobřežní plavby se železnicemi; pruské státní hospodářství a přebytky železniční) zabývají se poměrem železniční dopravy k vodním cestám, zejm. vnitrozemským. Stať čtvrtá (k dějinám hospodářských kartelů) podává pragmatické dějiny velikého uhelného kartelu anglického, jehož první počátky sahají až do století 17. a jemuž učinilo vzdor všem pokusům zákonodárným teprv konec rozšíření sítě železniční, umožnivší vzájemnou konkurenci rozličných uhelných dolů anglických; stať pátá oceňuje konečně zevrubně

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.)