rámec a základ. Hospodářské úkoly a obtíže stabilisací nebudou odstraněny, neboť italská hospodářská situace jest dnes podstatně jiná, než byla předválečná.

Italská situace jest charakterisována předně obtížným problémem populačním. Přebytek porodů činí nyní ročně průměrně 450.000, počet obyvatelstva stoupl od počátku r. 1922 do konce r. 1925 z 38,790.000 na 40,550.000. Před válkou stěhovalo se z Italie včetně sezonních dělníků přes 900.000 lidí, kdežto nyní počet vystěhovalců klesl na třetinu této sumy. Následkem toho vzrůstá pro Italii velký úkol zaměstnati a uživiti doma své obyvatelstvo. Politicky tuto otázku nelze řešiti, nýbrž jest nutno tomuto problému přizpůsobiti celou hospodářskou politiku. Zmenšené zásilky vystěhovalců mají nepříznivý vliv na italskou platební bilanci, a proto velké úsilí nahraditi toto manko zlepšením obchodní bilance. Italie jest nucena spořiti, omezovati konsum a zmenšovati dovoz. Musí zvyšovati svou produkci zemědělskou i surovinovou a budovati svůj průmysl. Tyto nutnosti jsou součástkami fašistického hospodářského programu. Italie jest velmi dobrým příkladem následků poruchy světového hospodářství a ukazuje, jak tato porucha vynucuje si změnu hospodářské struktury některých států. Nutnou tuto přeměnu bude však moci Italie provésti jen, budou-li odstraněny nynější hospodářské experimenty a neklid a bude-li zjednáno jasno v otázce měnové, neboť teprve po stabilisaci měny bude možno přehlédnouti skutečný hospodářský stav Italie.

Ant. Basch.

O statistiku našeho dopravnictví.

Sbírati a zpracovávati data o skutečnostech hospodářského dění jest úkolem hospodářské statistiky. Pravidelné, zevrubné a upřímné statistiky jsou tak nezbytným předpokladem spolupráce širší veřejnosti na řízení hospodářských osudů, že je pokládám, neváhám to říci, za významnější než zastoupení v několika poradních sborech, ba i za významnější než nepočetnou účast ve sborech zákonodárných.

Všimněme si s tohoto hlediska našich statistik železničních. – Co se u nás uveřejňuje, jak a kde? „Výsledky činnosti

státní železniční správy v roce 1924" uveřejněny před několika týdny, tedy po půldruhém roce. Poslední „Statistika československých státních drah" vztahuje se na 1923, poslední „Statistika uhelné dopravy" na rok 1921! (slovy: jedentisícdevětsetdvacetjedna). Opoždění jsou tak veliká, že přicházejí (při nynějších rychlých změnách hospodářských poměrů) závěry z těchto statistik již příliš pozdě. Jelikož se k vůli těmto závěrům statistiky vlastně dělají, jsou peníze na ně vynakládány z velké části nadarmo. Poslední publikace naší železniční správy „Výsledky činnosti v roce 1924" čítá 144 stránek velkého kvartového formátu. Třetina zpráv tam sdělených týká se humanitních zařízení, výsledku disciplinárního řízení se zaměstnanci a podob. Četné jiné kapitoly postrádají aktuality, která platí plně jen asi o jedné třetině zpráv a dat, vztahujících se přímo na hospodářství železnic po stránce dopravní a finanční.

Přes to obsahují „Výsledky roku 1924" jistě i po stránce dopravněhospodářské nemálo zajímavého. Nepodávají však ani zdaleka tolik materiálu, kolik by si bylo přáti. Srovnejme tuto naši poslední úřední publikaci s tím, co podávají své veřejnosti Němci.

Úplnou železniční statistiku Německa nemám, bohužel, k disposici. Ale i ta jejich všeobecná, pro nejširší vrstvy určená publikace „Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich 1926" (v níž jest dopravnictví železničnímu věnováno jen několik stránek), skýtá celou řadu velezajímavých dat, která bychom u nás marně hledali. Jak naše „Výsledky", tak naše „Statistika" zahalují právě nejzajímavější stránky dopravního hospodářství rouškou úředního tajemství.

Všimněme si na příklad velezajímavého cenového indexu nákladních sazeb. V německé publikaci srovnává se první půlrok 1925 s prvním půlrokem 1913 pro každou normální vozovou třídu i pro nejdůležitější výjimečné tarify. Zároveň jest sdělen percentuelně podíl těchto jednotlivých tarifních tříd na celkově dopravované zátěži, i kolik dopravováno v každé třídě v jednotlivých úsecích po 100 km. — Jedna řádka oné statistiky vyhlíží tedy takto:

KNIHOVNA MINISTERSTVA SOC. PÉČE

Cenový index nákladních sazeb železničních (I./1925 a I./1913).

Tarifní třída a výjimečné tarify	Vzdálenost od — do v *km*											Index v průměru všech vzdáleností	Podíl jednotliv. tarif. tříd na cel. zátěži v %
	1 až 100	101 až 200	201 až 300	301 až 400	401 až 500	501 až 600	601 až 700	701 až 800	801 až 900	901 až 1000	přes 1000		
Index vozové třídy E 15	163·4	147·9	147·0	140·9	135·3	129·5	121 9	114·6	106·2	99·8	85·7	155·1	
% množství	60·53	18·55	8·21	4·60	3·17	2·07	1·34	0·63	0·39	0·23	0·28	100	16·68
Sděluji ještě posledních šest sumárních řádků:													
Kusové zboží a výj. tar. 25 index	150·3	150·4	152·9	154·7	152·0	149·8	147·4	141·3	135·0	126·6	112·2	150·6	
% množství	51·51	19·89	9·69	6·20	5·03	3·69	2·07	0·95	0·56	0·22	0·19	100	5·01
Vozová třída A—F, index	173·3	155·8	155·2	149·7	145·2	139·9	131·5	119·7	112·8	103·0	91·3	163·1	
% množství	56·31	19·30	8·59	5·39	4·08	2·74	1·58	0·88	0·55	0·28	0·30	100	38·47
Výjimečné tarify 1, 5, 6, 7, 11, index	139·6	135·6	134·2	138·1	130·2	119·8	115·6	104·0	104·0	100·6	93·9	136·6	
% množství	59·98	19·17	7·52	4·84	3·04	2·25	1·14	0·86	0·42	0·34	0·44	100	54·12
Ostatní výjim. tarify, index	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135·0	2·40
Sumární index všech tarifních tříd	153·0	144·4	144·2	143·9	138·6	130·7	125·4	112·3	109·8	102·4	93·5	147·5	
% množství	58·10	19·26	8·05	5·12	3·56	2·52	1·36	0·87	0·48	0·31	0·37	100	100
Totéž bez dopravní daně	146·6	137·8	137·2	137·4	132·0	124·7	119·3	107·7	103·9	98·0	89·8	140·9	

Bez dlouhého textu, vysvětlování a ospravedlňování podán tak na jedné jediné stránce jasný, nebojácný obraz říšskoněmecké dopravní politiky. Každý vidí přesně, komu dráha pomáhala a komu ne, co podporovala a co brzdila. — Celkový index nákladních sazeb obnášel 147·5, doprava zdražila se tedy o 47·5%, převládala tendence uchrániti zdražení především dopravu na vzdálenosti velké a největší. U vzdáleností největších, přes 1000 km, jest index dokonce nižší, 93·5. — Zdražení uhelných tarifů drží se pod zdražením průměrným, na velké vzdálenosti jest index 100. Největší index, který se vůbec vyskytuje, jest 224; vztahuje se na novou vozovou třídu C 5. Nejznačnější zlevnění je při výjimečném tarifu 25 (mléko), jenž obnáší 65·1% mírového.

Tato detailní data jsou podávána o 34 třídách a výjimečných tarifech.

Neméně zajímavá jest statistika nákladní dopravy podle dopravních obvodů. Pro získání tohoto nad jiné důležitého přehledu rozděleno jest celé území Německa na 41 dopravních okresů (Verkehrsbezirke). Samostatnými dopravními okresy jsou největší města přístavní a vnitrozemská, nejvýznačnější báňské revíry, pobřežní pásma, a v územích řidší dopravy jednotlivé menší státy a provincie. Jediná stránka, věnovaná v „Jahrbuchu“ tomuto účelu, obmezuje se na styk jednotlivých dopravních okresů jednak s cizinou, jednak s tuzemskem jako celkem. Němci vedou však též vzájemnou dopravu mezi jednotlivými dopravními okresy. — Možno z ní zjistiti, kolik a jaké zboží jde na příklad z Horního Slezska do Berlína a do každého z ostatních dopravních obvodů, do každého z nejdůležitějších sousedních států a naopak. Viděl jsem i publikace, v nichž jsou zpracována podobná data graficky, takže jest podán úplný obraz, jak jednotlivé části Německa spolu dopravně a hospodářsky souvisí, kam a jak jednotlivé kraje gravitují.

A u nás? Ve „Statistické příručce Rep. čsl. díl II.“ nalézáme skromný náběh: „Doprava jednotlivých druhů zboží v lednu 1923“. Rozlišováno je 6 dopravních obvodů: Praha, ostatní Čechy, Morava se Slezskem, Slovensko, Podkarpatská Rus a cizina. — Pokud se týče jednotlivých druhů zboží, jde statistika do detailů — jest jich tam uvedeno 82.

Sumární přehled, jenž jest na citovaném místě podáván, vyhlíží takto:

Úhrnné množství dopravovaného zboží v tunách (leden 1923).

Směr dopravy odkud	Kam						
	do Prahy	do ostatních Čech	do Mor. a Slezska	do Slovenska	do Podk. Rusi	do ciziny	úhrnem
	tun						
z Prahy	*) 4.875	41.200	3.741	1.435	107	3.052	54.410
z ostat. Čech	180.835	1,278.162	124.629	9.473	549	386.184	1,979.832
z Mor. a Slezska	14.869	52.336	515.020	108.447	9.561	191.402	891.635
ze Slovenska	3.240	11.150	43.060	206.882	4.091	123.998	392.421
z Podk. Rusi	618	1.327	9.269	7.673	24.106	5.096	48.089
z ciziny	11.889	63.558	70.190	20.158	653	292.561	459.009
úhrnem	216.326	1,447.733	765.909	354.068	39.067	1,002.293	3,825.396

*) Většinou převoz mezi pražskými nádražími.

Dopravní obvody jsou zřejmě příliš velké a čistě dle politické geografie volené. Vyhovovalo by asi toto rozdělení: V Čechách obvody jednotlivých ředitelstev a mimo toho Velká Praha zvlášť; na Moravě: ředitelství brněnské, uhelný revír ostravsko-karvínský, ostatní obvod ředitelství olomouckého. Na Slovensku doporučovalo by se: západní Slovensko s Bratislavou, t. j. bratislavské ředitelství vyjma území ležícího východně čáry Žilina-Szob, střední Slovensko (část bratislavského ředitelství východně čáry Žilina-Szob), Košicko-bohumínská dráha a košické ředitelství, pokud jest na území Slovenska, a konečně Podkarpatsko. Celkem tedy 12 obvodů.

* * *

Obmezením na jeden pouze měsíc, a to roku v dopravním ohledu ještě abnormálního, ztrácí tato jinak velice poučná statistika praktickou cenu. Jest jen zajímavá jako doklad toho, že se něco užitečného začalo, ale neprovedlo. Proč, naznačil odborový rada dr. Kolár ze Státního úřadu statistického ve výboru pro zahraniční obchod Poradního sboru pro otázky hospodářské ve schůzi ze dne 6. května 1926: „Na nedostatek

peněz zanikla i přepravní statistika, jež byla dokonale vybudována a jež mohla poskytnouti jedinečnou orientaci o vnitrozemském obchodu.“ Lámeme si marně hlavu, proč není u nás nikdy peněz na účely, pro něž mají Němci, zatížení přece ohromnými břemeny reparačními, vždycky dosti prostředků. Bylo by zajímavo zjistiti, byl-li tento nedostatek peněz u Státního úřadu statistického či u ministerstva železnic. V druhém případě museli bychom se nad tím obzvláště zamysliti. Podnik s obratem $4^1/_2$miliardovým musí nalézti pár set tisíc korun na statistickou službu tak důležitou. Výdaje tyto jsou pro cílevědomou komerční službu zrovna tak nezbytné, jako výdaje za uhlí a olej pro službu dopravní. Bylo by velice účelno zjistiti, kolik vydávají poměrně na službu statistickou dráhy německé, kolik naše staré, zkušené velkozávody průmyslové, jako Škodovka, Vítkovice, a kolik podnik našich čsl. státních drah. Nelze se ubrániti domněnce, že nejsou to pouze ohledy finanční, jež brání rozšíření statistické služby a uveřejňování výsledků, nýbrž že je to, krátce řečeno, spíše obava ukázati jasně své karty.

Musíme říci, že jest nám tato podniková politika nepochopitelnou. Hospodářství naší železniční správy nebylo přece takové, že by se muselo světla veřejnosti báti. Staly se snad chyby a snad velké, ale nikdo nemůže neviděti těžkých poměrů, za nichž se pracovalo, zejména v prvých letech poválečných. Daleko větší chybu třeba spatřovati v tom, že váhá ministerstvo železnic i nadále podávati jasný obraz o dopravních výsledcích, takže nevidíme vývojové tendence a pracujeme, kladouce návrhy na změnu toho a onoho, jaksi do neurčita.

Ale ať tomu bylo v minulosti jakkoli, jedno jest jisto: vzhledem k velkému úkolu tarifní reformy, před nímž bezprostředně stojíme, jest nynější stav nemožný. V důkladném elaborátu Ústředního svazu čsl. průmyslníků, pojednávajícím o reformě nákladního tarifu československého, jest jasně vytčena jedna z hlavních intencí, jež musí ona reforma sledovati: „Jde o to, hospodářsky stmeliti dvě části státu, které se hospodářsky vyvíjely ve značné odloučenosti od sebe a z nichž každá byla dopravně spojena s jiným obchodním centrem“ a dále „*co se týče konstrukce sazebního baremu . . ., bude třeba* ostřejším poklesem sazební jednotky na větší vzdálenosti zmírniti nevýhody nepřirozeného geografického útvaru našeho státu . . .“ To není úkol snadný a nemáme vzoru, dle něhož

bychom se mohli při řešení říditi. Tak zvaná spolupráce na tarifní reformě, k níž jsou zájemníci z kruhů průmyslových, dopravních a obchodních zváni, bude však bez řádných statistik prázdnou formalitou. Na jedné straně bude státi ministerstvo, doufáme, že obrněné alespoň stejnými statistikami interními, jak je německé dráhy uveřejňují, na druhé straně zájemníci, kteří budou mluviti skoro jako slepý o barvách. Železničnímu podniku bude snadno vyvrátiti každý nepohodlný názor, pasivní zájemníci budou moci odporovati jen povšechnými argumenty, nepodepřenými hlavním argumentem hospodářských diskusí, správnými a strohými čísly.

Němci nestáli po válce ve svém železničním tarifnictví ani zdaleka před úkolem tak novým a těžkým jako my, a přece neváhali obětovat peníze na železniční statistiku, ani se nebáli uveřejňovat výsledky. Jejich území a jejich dopravní vztahy se jen pozměnily, my jsme v situaci nesrovnatelně temnější, od základů změněné, nikým od začátku zcela nepromyšlené. K řešení úkolu tak těžkého nemůže železniční podnik postrádati spolupráce odborných kruhů soukromých. Přeje-li si jí upřímně, nemůže odepříti sdělení materiálu, od něhož vážná spolupráce závisí.

Otto Kapp.

ZPRÁVY A NÁZORY.

O cenu cukru.

V prvých letech po převratu byly vývozem cukru docilovány značné zisky; ovšem jen k velikému prospěchu nejen cukrovarnického průmyslu, hlavně však i celé naší republiky. Bez příznivých výsledků, docílených vývozem cukru, bylo by sotva bývalo možno udržeti rovnováhu v rozpočtu a zajistiti stabilní měnu. Stát správně vystihl důležitost situace a hospodařil tehdy jako s jinými předměty denní spotřeby též s cukrem, ponechávaje největší část zisků pro sebe. Přes to i cukrovarům připadly tehdy zisky poměrně značné, a tím lze vysvětliti, že v následujících letech veřejnost žila, a stále ještě žije v domnění, že těmito zisky průmysl ještě vládne, že jich použil ku tvoření vysokých reserv, jimiž jest o budoucnost jeho provždy postaráno.

Zapomnělo se, že cukrovary byly po válce, kdy neměly možnosti investovati, v sešlém, v některých případech přímo k provozu neschopném stavu. Po plná čtyři léta ve válce nebyla dána možnost investic, personál