

ustanovení. Než můžeme říci, že zákonodárce při ustanovení názvu Ústřední sociální pojišťovny měl na mysli možnost, že by tato pojišťovna též fakticky mohla se státi ústředím všech sociálně pojišťovacích ústavů. Naznačuje to zákon č. 221/924 (§ 94), dále zákon č. 148/925 (§ 50), ba i zákon č. 221/925 (§ 26), podle nichž jak nemocenské pojišťovny tak i Ústřední sociální pojišťovna, dále Pojišťovna osob samostatných, jakož i Léčebný fond veřejných zaměstnanců mohou se spojit s jinými sociálně-pojišťovacími ústavami k určitým úkonům, jež jsou jim uloženy zákonem. Jest na bílé dni, že kdyby jednou k takovému spojení došlo, že by vedoucí úlohu převzal ústav, který na základě posavadního svého postavení nad nemocenskými pojišťovnami nabyl určitého významu, vlivu i zkušeností a že by tímto skutečným ústředím byla Ústřední sociální pojišťovna.

*Josef Lukáš.*

## ZPRÁVY A NÁZORY.

### Řeka svobodná, ale pro cizince.

Naší delegaci v bývalém vídeňském parlamentu přísluší dík za to, že vymohla veliké stavby na účet státu k usplavnění Vltavy a Labe. Obě tyto řeky jsou dokonale kanalisovány s náklady při nynější hodnotě peněz půlmiliardovými. Z Prahy až do Ústí lze řídit loď i neodborníku, kdežto na dolním toku Labe musí řídit loď zkušený, místních poměrů znalý lodivod.

Přes tyto skvělé poměry možno říci, že paroplavba končí tam, kde počíná český kraj. Když jsem jezdil vlakem za starého Rakouska z Hamburku do Prahy, litoval jsem tento kraj, že tato jediná životodárná žíla, vedoucí k srdci lidské společnosti, řekněte třeba salonu národů — k moři, zůstává nevyužita vinou zloby nepřátel, jak jsem tenkrát věřil. Sledoval jsem vyjednávání mírové ohledně zmezinárodnění Labe u vědomí, že jest to jediná povolená cesta přes sousedovo. Jediná cesta, kudy svobodně můžeme se dostat s naší úrodou na veřejnou silnici, kterou jest moře. A dočkal jsem se. Labe bylo internacionalisováno. To znamená, že jest přístupno příslušníkům všech národů, asi jako moře.

Řeka i národ jsou osvobozeny již léta, ale paroplavbu nemáme opět žádnou. Tato skutečnost vedla mne k tomu, abych hledal příčinu.

Loňského roku prozkoumal jsem tyto toky řek a shledal jsem, že nejdůležitější příčina, proč nemáme paroplavbu, vězí v našich názorech na práci. Myslíme si, že veškerou práci může nebo musí za nás vykonat stát. Shledal jsem, že veškerou paroplavbu provozuje na Labi i Vltavě

polostátní paroplavební společnost, jejíž kapitál činí dnes 70,000.000 Kč. Z toho stát převzal 42,000.000 Kč nom. akcií kmenových a 8,400.000 Kč akcií prioritních, kdežto zbytek prioritních akcií převzaly banky. Stát uhradil hodnotu akcií přínosem dopravního parku, jenž našemu státu byl přidělen Svazem národů. Tyto lodi byly převzaty tak, jak se přejímají věci, když není hospodáře doma. Němečtí rejdaři zbyli se nejhoršího braku za drahé peníze, aeci nemohlo to ani jinak dopadnout. Kovaný hamburský obchodník musel to v obchodní záležitosti vyhrát nad státním úředníkem.

Každému bylo jasno, že se stala chyba. Vždyť žádné obchody nemohou dobře končiti, které se začínají bez zkušeností, ale hned s desítkami milionů. Stát původně za svůj přínos žádal za 75,000.000 Kč nominální ceny kmenové akcie, za 15,000.000 Kč prioritní akcie a nad to 25,000.000 Kč mělo zůstat jako státní úvěr společnosti. Když se seznala kvalita převzatého lodního parku, stát slevil svoje požadavky na výši svrchu uvedenou a poskytl společnosti monopol. Přes to společnost nevyplácí ovšem žádné dividendy, ba vypůjčila si ještě pod státní zárukou asi 25,000.000 Kč. Nejhorší jest, že tato společnost tak, jak jest sestavena, ani nikdy dividendu platiti nebude moci, aspoň ne na řádném obchodním podkladu. Příčina, proč společnost se nebude vypláceti, vězí v tom, že žádná lodní společnost, provozovaná státem nebo bankami, ještě nikdy neprosperovala, a to ani v těch státech, kde veřejnost s lodní dopravou jest obeznámena. Taková společnost nalézá se stále v konkurenčním zápase s konkurenty obchodníky, kteří svá rozhodnutí činí ve vteřině, a toho společnost polostátní a polobankovní není pro svoji povahu vůbec schopna.

Ale společnost takto utvořená ani nebude dopravovati. Myslím — do Prahy, ne pouze do Loubí, a myslím dopravovati tak, aby to stálo za řeč. Příčina toho vězí opět v jiné státní společnosti a v jiném monopolu. Ministerstvo železnic má monopol na skládku zboží z lodí. V Německu a i v německých krajinách našich obstarávají si skládku soukromí podnikatelé. V německých krajinách na to přišli, že s úřadem nelze dělati obchody, a vynutili si na ministerstvu železnic, aby jim skládku pronajalo. V českých krajinách, jako v Holešovicích, provozuje ministerstvo železnic skládku samo a drží se svého monopolu. Následek toho jest, že lodi stojí celé týdny nevyložené a nenaložené v přístavu. Loňského roku dal jsem srovnati práci v Holešovicích s prací v Hamburku a zjistil jsem, že náklady, které byly naložovány v Hamburku 6 hodin, byly vyložovány v Holešovicích 3 dny. Pak se ovšem naleznou lidé, kteří tvrdí, že ministerstvo železnic spatřuje ve vodní dopravě svého konkurenta a svého monopolu na skládku drží se jen proto, aby znemožnilo vybudování lodní dopravy.

Konec tohoto nerozumného počínání, konec tohoto soustavného omezování podnikavosti jest ten, že nemáme lodní dopravy. Konečný konec ale je tak šeredný, že si to netroufám ani vysloviti, to jest, že na našich splavných řekách mají právo jezdit příslušníci všech národů, jenom příslušníkům českého národa se v tom překáží jejich vlastní vládou.

**C o t ř e b a p o d n i k n o u t i ?**

Pomoc jest snadná a dá se pověděti jediným slovem: **S v o b o d a.**

V těchto dnech však uzavřela jediná státní společnost ještě kartel. Státní společnost musí sledovati opačné cíle, totiž zlevnění dopravních sazeb; ovšem uznávám, že tato společnost na to nestačí.

Co tedy podniknouti? Zrušit monopol lodní. Zrušit monopol skládky. Vychovávat lidi ku podnikavosti a ne brániti jim. Polostátní společnost rozdělití aspoň na dvě, a předati je do majetku zájemníkům, nejlépe speditérům a větším vývozcům. Pobídnout podnikatele, aby společnost převzali.

*Tomáš Baťa.*

## Ještě o československé koruně.

### I.

Ke článkům dra Hodáče v lednovém a únorovém čísle t. l. připojil jsem několik poznámek v č. 4. a 9. „Hospodářského archivu“. Uvítal jsem jeho článek jako korunní svědectví o formálně i materiálně nesprávném postupu při zvyšování kursu Kč a dodal jsem k tomu několik dalších dat tento nesprávný postup charakterisujících. Ocenil jsem slova Hodáčova jako nový důkaz, že zvýšení kursu bylo od našich rozhodujících činitelů záměrně připravováno, čehož důkazem je i dotaz, předložený už na začátku r. 1922 průmyslnické deputaci o účincích případného zvýšení kursu Kč na 14 cent. Odůvodnil jsem, že ani intendovaný kurs 25 cm, ani stabilisovaný kurs 16 cm nebyly kursy přirozené, poněvadž naše hospodářství nemohlo ani tento (nižší) kurs bez otřesů ztrávit, nýbrž bylo jím až do útroeb rozvráceno. Byla mu obětována skoro celá devisová zásoba, tisíce hospodářských existencí, nespočtené ztráty na cenách zásob produktů a investic; platy a mzdy byly rozvráceny; poněvadž velká část dlužníků se stala špatnými, byli těžce poškozeni i věřitelé a právě ti největší, t. úvěrní ústavy nejvíce; o účincích na státní financie pak nejlépe nemluvit. Prokazoval jsem, že nebylo zapotřebí výkyvu nahoru, aby koruna byla na určitém kursu stabilisována, neboť t. zv. úřednické vládě se podařilo udržeti skoro celý rok korunu na 8 cm bez větších výkyvů a tomuto kursu se znenáhla akomodovalo celé naše hospodářství, kterému se tenkrát velmi dobře vedlo (ačkoliv už tenkrát začalo vylučování nezdravých elementů), což umožnilo nejen aktivní rozpočet státní, nýbrž i vysoce aktivní uzávěrku státních účtů za r. 1921. Také v Německu, Rakousku, Maďarsku a jinde byla stabilisace prováděna bez výkyvu nahoru a zvláště bez tak obrovských výkyvů, jako byly skoky z 8 na 25 cm a pak zase na 20 cm. Ukázal jsem, že tyto skoky znamenají kolísání ceny 1 milionu švýc. franků mezi 13 a 4 miliony Kč, což znemožňuje a ničí všechno solidní podnikání. Tím spíše, poněvadž postup naší měnové politiky byl připravován s vyloučením veřejnosti, která tu stála bezradna. Rozhodování dělo se jen v úzkém kroužku, jehož někteří účastníci s postupem svého vůdce sice nesouhlasili, ale pohříchu neměli odvalu, prohlásiti to veřejně a včas, kdy mohlo nejhoršímu ještě býti zabráněno. Poukázal jsem k tomu, že 95% našeho národního důchodu sestává z důchodů pracovních, t. j. z výdělků zemědělce, průmyslníka, živnostníka,