

PROF. M. ARK. FATĚJEV:
VÝCHODNÍ ČÍNSKÁ DRÁHA VE SVĚTLE
MEZINÁRODNÍCH DĚJIN.

(Chinese Eastern Railway Co.)

I.

Válečný konflikt mezi SSSR a Čínou v červenci 1929, jehož důvodem byla východní čínská dráha, jeví se v dějinách mezistátního práva jako první porušení Briand-Kellogova paktu. Tento konflikt byl nyní skončen zvláštním ujednáním; jest však otázka, zda tímto ujednáním došlo skutečně k rozvázání uzlu složitých mezinárodních poměrů na dálném východě. Máme tuto úmluvu považovati od počátku za platnou pro tempore rebus sic stantibus, nebo můžeme jí přiznati povahu pactorum servandorum?

Jest nutno podati stručný přehled mezinárodních poměrů, za kterých dráha vznikla, aby odpověď na tuto otázku byla usnadněna.

II.

Sibiřská magistrála byla roku 1896 dovedena až k Bajkalu; trassy byly vytčeny směrem na Chabarowsk (zal. roku 1650) na levém břehu řeky Amuru. »Černý drak«, jak dráze říkají Číňané, ostře zahýbal se k severu; dráha měla vésti skalnatými horami, hustými lesy (taigami), bažinami i tundrami, přes území velmi řídké obydlené. Měl být postaven most přes Amur, jehož provedení však na dlouhou dobu oddalovalo ukončení celé dráhy.

Na pravém břehu řeky Amuru — na teritoriu severního čínského Mandžuska — vedla starobylá travnatá stezka světového významu, která spojovala krajiny při Tichém oceánu — Sungariskou a Borgskou step — přes Mongolsko a přes Džungarii s Evropou; přírodou jest zde poskytnuta pohodlná komunikace mezi přímořím a Žlutým Ruskem (oblasti zabajkalských Burjatů). Jest to země mírného podnebí, bohatá obilím, dobytkem a lesy. Její topografie zaručuje snadné provedení dráhy.

Dala-li se dráha vésti přes toto území vnější Číny směrem na Vladivostok, dala se zkrátiti trať o 514 verst. Tato myšlenka byla se vši určitostí vyslovena a zastávána ruským admirálem Kopytovem. Již od druhé polovice 19. století zabývali se tímto problémem ruští obchodníci, cestovatelé a badatelé, uvádíme z posledních akademika Maximoviče. I evropský tisk zabýval se otázkou přímého železničního spojení Tichého oceánu s Evropou.

Jak však tento projekt uskutečniti? Při zkoumání otázky, kde dráha měla dotknouti se Tichého oceánu, byla řeč jednak o zálivu Posjeta, jednak o zálivu Miu-džu-an; konečně byl určen záliv Petra Velikého.

O věci píše tehdejší ruský ministr Witte, vynikající železniční administrátor, který sám stál v čele celé akce, ve svých memoárech: »nikdy nemohli jsme předpokládati, že obdržíme souhlas čínské vlády, aby naše dráha byla vedena severní Mandžurií« (díl I., str. 37).

Politické poměry, ve kterých Čína tehdy se nacházela, byly však příznivy řešení projektu.

Dne 17. dubna 1895 byla Čína nucena prohrou války uzavřítí smír v Šimonoseki. Úmluvou postoupila Japonsku Pescadorské ostrovy a Formosu, celkem 36.995 km², zavázala se, otevřítí cizincům 3 další přístavy, mimo ty, které již byly evropským mocím přístupny, dala souhlas k okupaci Weiha-wei a Lao-dunského poloostrova od jižní čáry Inkou-Tatunkou. Japonsko, které již v XVII. století obsadilo Liu-Kiu, dostalo se na kontinent a v nejbližší sousedství Ruska. V oné době prohlásilo zásadu: Asie Asijcům.

Staleté přátelské styky mezi Ruskem a Čínou byly téhož roku znovu potvrzeny; Rusko, které

vždy zásadně zastávalo mírné stanovisko vůči Číně — nechceme-li přihlížeti k albazinské porážce, která však vedla ihned k uzavření Nerčinské smlouvy — podalo energický protest proti obsazení Lao-dunu a Wei-ha-wei Japonskem; hájilo zásadu nedělitelnosti a nedotknutelnosti Číny.

Japonsko muselo se spokojiti s náhradní kontribucí ve výši 400,000.000 Yenů. Jest samozřejmě, že následkem tohoto zakročení zaujalo proti Rusku nepřátelské stanovisko a připravovalo pomstu používáním uvedené kontribuce na reorganisaci armády a námořnictva.

Mimo diplomatickou podporu poskytlo Rusko Číně finanční podporu tím, že garantovalo čínskou zápůjčku a zřídilo k její realizaci Rusko-čínskou banku. S osudem Rusko-čínské banky jest úzce spojen i osud východní čínské dráhy.

III.

Na korunovační slavnosti cara Nikolaje II. poslala Čína prvního hodnostáře říše a prvního radu císařovny Ci-si. Witte dotkl se v rozmluvě s čínským emisárem též otázky, že by provedení dráhy mandžuským územím poskytlo oběma státům značné výhody. Čínský státník odmítl okupaci mandžuského území, projektu samému však přisvědčil a konečně dohodly se obě strany ve smlouvě ze dne 8. září 1896 na určité právnícké formě dráhy.

Základní body této smlouvy jsou :

- 1) Rusko vstupuje v obranné spojení s Čínou proti Japonsku;
- 2) Čína uděluje soukromé společnosti koncesi na zřízení železnice v Mandžusku; k tomu účelu dává Čína této společnosti k dispozici nutně území, aby bylo dosaženo přímého traťového spojení mezi Čitou a Vladivostokem.

Pro případ, že by společnost nemohla sama krýti režie, nepřevzala Čína žádných platebních povinností; vyhradila si však právo převzít dráhu do vlastní režie po uplynutí 36 let ode dne zahájení provozu a za náhradu ruských nákladů. Podle smlouvy má dráha po uplynutí 80 let připadnouti bez jakékoli náhrady v neomezené vlastnictví čínského státu. Obě smluvní strany neměly úmysl udělit koncesi soukromoprávní osobě a nebylo u nich o tom pochybností, že skutečně soukromý koncesionář neexistoval, neměl a nemohl existovati. Právnícká forma soukromé společnosti byla zvolena k zjednodušení situace; následky můžeme sledovati až do dnešního dne.

Nositelkou koncese byla Rusko-čínská banka, která po spojení se Severní bankou roku 1911 přijala jméno »Ruskoasijská banka«. Banka byla pouhým oddělením Ruské národní banky a spravována ministerstvem financí. K technickému uskutečnění provozu a zužitkování dráhy byla založena zvláštní společnost východní čínské dráhy.

Na kmenovém kapitálu zúčastnila se Čína částkou 500 milionů zl. rublů. Veškeré ostatní prostředky poskytl ruský finanční erár a to na vybudování dráhy 370 milionů, na zahájení provozu pak 120 milionů zl. rublů (dnešní hodnota převyšuje investice dvojnásobně). I francouzské prostředky byly získány, jelikož umístila Ruskoasijská banka určitý počet svých akcií na pařížské burse.

Tak vznikla východní čínská dráha, jež se liší svým rozsahem, cílem, nikoli však právníckým základem od ostatních západoevropských institucí, koncesovaných ve vnitřní Číně.

Pro dráhu vyvlastněné území bylo tím způsobem neutralisováno, že na základě čl. 6 a 8 a dalších ve smlouvě z roku 1896 zřízeny byly zvláštní orgány k administraci soudcovství civilního, vykonávání trestní pravomoci, spravování atd.

Pro území, které bylo pro železnici vyvlastněno, byly na základě čl. 6, 8 a dalších ve smlouvě z roku z r. 1896 zřízeny zvláštní orgány k rozsuzování rozporů, vykonávání trestní pravomoci, spravování a pod.

Některé z těchto úřadů smlouvou výslovně zřízeny nebo předvídaný nebyly, vznikly však de facto a byly pak dodatečnými smlouvami sankcionovány.

Tato koncese přinášela západní kulturu a západní civilizaci do míst, kde doposud stály pouze lehké stany nomádů. Koncese poskytovala Rusku možnost okamžitého zahájení provozu na celé dráze.

Na vlastní náklad Ruska obdržel celý svět velkolepé dílo — přímé spojení břehů Atlantického oceánu s tichooceánským pobřežím.*

Ruský vliv v Číně, zejména v Mandžusku nezakládal se na vojenských intervencích, nýbrž vyrostl z činnosti naprosto produktivní a konstruktivní — t. j. technickým a hospodářským provedením železnice, »Pouze cestou míru můžeme Mandžusko získati pro sebe«, čteme v oficiální zprávě vybudovatele dráhy.

Určitá událost roku 1897 měla však za následek, že shora vylíčený směr ruské politiky byl pozměněn.

Německo okupovalo Kioučou a Šantung; za důvod sloužilo zavraždění dvou německých misionářů v Šantungu. Jak tato okupace stala se v Petrohradě známou, prohlásil Muravěv, tehdejší ministr zahraničních věcí v memorandu ze dne 12. listopadu 1897, že rovnováha na dálném východě vyžaduje, aby i Rusko zabralo alespoň dva přístavy. Tento zákrok odůvodnil obrannou ruských zájmů na dálném východě. Witte však namítal, že okupací porušilo by Rusko tradiční svůj poměr k Číně. »Neuděláme-li to my«, odpověděl Muravěv, »udělá to někdo jiný«. K tomuto názoru přiklonil se konečně i car.

Anglie neváhala učiniti to, co Muravěv doporučoval; neprotestovala již proti novému směru ruské politiky, jak to činila dříve, zejména v době založení Vladivostoku, když vynutila na Rusku odstranění opevnění, zřízených admirálem Lichačovem, sama ihned obsadila Vei-cha-vei; stala se tím i na dálném východě »governor of straits«.

Kdo ovládá Vei-cha-vei, ovládá zároveň přístup z jihu do pečilijského zálivu. Proti Vej-cha-veiju, na severu, jest výběžek, jenž tvoří konec leodunského poloostrova, rozdělujícího zálivy Lja-cho a Korejský. Za ním jsou dva přístavy: Port Arthur (podle jména Williama Arthura, který jako první Evropan jej navštívil roku 1847) a Dalnyj. (Původně tato místa nesla jména Lju-šun-kou a Da-ljan-van, nyní jmenují se Lyo-yun-ko a Dai-ren).

Začátkem prosince roku 1897 byla ruská flotila u Tigrova poloostrova. Když v Petrohradě byla usnesena okupace přístavu, vysadil admirál Dubasov vojsko na pevninu, Dne 15. března 1898 Li-chun-čang podepsal v Pekině úmluvu u ruského velvyslance, podle které dávaly se shora uvedené přístavy na dobu 25 let Rusku do nájmu. Dne 16. března stejného roku v 8 hodin ráno velkokníže Kyrill Vladimirovič zvedl ruskou vlajku nad Port Arthurem který pak stal se pevností. Dalnyj stal se obchodním přístavem. Zbudování posledního přístavu bylo »ukazem« z 29. května 1898 svěřeno společnosti východní čínské dráhy. Když tyto přístavy byly obsazeny, vznikla myšlenka, připojení je na východní čínskou dráhu; čínská vláda tomu však silně odporovala. Sám Witte původně zastával záporné stanovisko; když však poznal, že by nemohl prosadit svoje stanovisko, pomohl sám uskutečnit nový projekt a opatřil souhlas čínské vlády tím, že získal pro Rusko Li-hun-čanga a jeho pomocníka Ča-ni-chuana. Tato nová koncese byla udělena za stejných podmínek jako koncese východní dráhy. Východní čínská dráha přimyká se k sibiřské magistrále na západní hranici Číny u zastávky Mandžuli, na východní u zastávky Pograničnaja; tam kde východní čínská dráha vede přes řeku Sungari, nacházela se vesnička Charbin; od Charbinu byla vedena na jih nová trať, která spojuje Port Arthur a Dalnyj s východní čínskou drahou. Nyní Charbin stal se městem s několika statisíci obyvatel. Společnost východní čínské dráhy obdržela též právo paroplavby na řece Sungari.

VI.

Dne 2. července roku 1900 začali Číňané střílet z děl z Aiguna na Blagověščensk na Amuru.

* Hledíme-li však na tento podnik se stanoviska sacro egoismo nazionale, pochopíme snadno pochybnosti určitých kruhů o účelnosti takové dráhy, ježto uskutečnění její bylo spojeno s tak velkým risikem; vedla přec tato železnice *cizím* územím a zatěžovala tak značně státní pokladnu. Byli publicisté — na př. Popov — kteří toto podnikání označovali jako »historickou chybu«. (Tak Popov přímo nazval svoje pojednání o čínské dráze).

Čína tehdy opakovala povstání Taipingů proti Mandžům (1849–64). Toto povstání jest v dějinách známé jako »Boxerské«. Heslem bylo: Čína Číňanům, a pryč s mandžuskou dynastií, pryč s cizinci. Toto hnutí bylo tajně Pekinskou vládou podporováno; byli i mezi vůdci bývalí velitelé Port Arthuru a Dalného. Pořádek byl sjednán společným vojskem evropských států a dne 1. srpna 1900 objevili se Rusové a Japonci jako první v Pekingu. Těž Mandžusko bylo obsazeno ruským vojskem.

Jedna z oficiálních zpráv v tehdejší době hlásila: »Neodvratnými okolnostmi byli jsme donuceni ustoupiti proti naší vůli s historicky osvědčené cesty míru v našem poměru s Čínou. Budou-li obnoveny dřívější styky, jest otázkou budoucnosti«.

Co znamenala tehdy pro Rusko Čína, jako vojenská moc? Rusko mělo přece dva silné odpůrce, kteří stále pozorovali z Tokia a z Dawning Streetu vše, co se dalo v Mandžusku.

Japonsko inkorporovalo mezitím Koreu jako kompensace za svůj souhlas se zesílením ruského vlivu na Mandžusko podle úmluvy z 13. dubna 1898. Mělo však ve své zahraniční politice značné potíže. Když donutila Amerika Japonsko roku 1854, aby otevřelo západním zájmům své přístavy, rozhodlo se Japonsko vstoupiti v konkurenci s »Bílými čerty« na podkladě přisvojené sobě evropské kultury. Jako výsledek této evoluce objevila se otázka, se kterým státem mělo Japonsko vstoupiti v přátelský poměr.

Markýs Ito, vedoucí japonský diplomat, nabídl Číně roku 1899 uskutečnění zásady Monroeovy pro Asii. Čína však zastávala odmítavé stanovisko. I druhý návrh Itův směřující k dohodě mezi Ruskem a Japonskem selhal; jeho konference s ruským zahraničním ministrem Lambsdorfem a s odborníkem pro otázky dálného východu ministrem financí Witte měly negativní výsledek. Těchto okolností využila Anglie. »Vládkyně moří« byla nespokojena s objevením se Němců na břehu Tichého oceánu, ježto spatřovala v nich konkurenty v Asii. (Viz Vilémův výrok »Die Zukunft Deutschlands liegt am Wasser« a provedení přímého kontinentálního spojení železničního Berlín—Bagdad—Basra). Anglie odmítla Vilémův návrh na uzavření dohody s Německem a Japonskem proti Rusku.

Veškeré zápletky na dálném východě byly rozřešeny tím, že dne 17. ledna 1900 Anglie a Japonsko uzavřely úmluvu o obranném spojení na dobu 5 let. Touto úmluvou byly zároveň rozděleny sféry obou vlivů v Číně. V důsledku této úmluvy Rusko bylo nuceno odvolati dne 26. března 1902 vojsko z Mandžuska. Zůstala tam jen vojenská obrana mandžuské dráhy (Rusko-Čínská úmluva ze dne 26. září 1902).

Mluvíme-li o těchto věcech, nutno uvést, že i Spojené státy americké poslaly vojsko do Číny k potlačení boxerského povstání, následkem čehož 20 let později vykonaly velký vliv na osud východní čínské dráhy (již roku 1890 porušila Amerika doktrinu Monroeovu, když admirál Dewey zničil španělskou flotu a obsadil Manilu, hlavní město Filipinských ostrovů; takto vstoupila Amerika do řad interesentů na dálném východě).

Stavba východní čínské dráhy byla ukončena po boxerské revoluci a její dějiny od začátku provozu (1903) do válečných zápletek dnešní doby mohou býti vzhledem k jejímu právnímu postavení a k její správě rozděleny na 3 periody. První od Portsmouthské smlouvy do míru uzavřeného v Brest-Litovsku. Druhou periodu možno počítati od Brest-Litovského míru do Pekinské úmluvy roku 1924; třetí, od Pekinské úmluvy do války mezi SSSR a Čínou.

V první periodě postavení a správa dráhy řídily se původní úmluvou s doplňky a změnami na základě Portsmouthské smlouvy uzavřené dne 25. srpna 1905: Japonsko získalo jihomandžurský úsek tratí a Quantunské výhody Ruska. V době revoluce spojenci měli na mysli svěřiti Japonsku ochranu spojeneckých zájmů na východě; toto však uskutečněno nebylo vzhledem k protestu Ameriky. Dozor nad východní čínskou drahou byl svěřen výboru, který sestával ze zástupců Italie, Japonska, Francie, Anglie a Ameriky; sídlo měl ve Vladivostoku, zvláštní technický výbor nacházel se v Charbině.

Dne 2. října 1920 byl statut východní čínské dráhy v důsledku vnitřních událostí jak v Rusku tak i v Číně a pod nátlakem spojenců změněn. Valná hromada akcionářů Ruskoasijské banky,

konaná v Pekingu, usnesla se, pokládati banku za nástupce ruského státu jako bývalého vlastníka dráhy; dráha tímto usnesením nabyla se stanoviska mezinárodního práva kvalitu osobnosti. Na místo starého ruského státu, který chránil dráhu manu militari, musel se získati nový ochránce. Takovýmto přirozeným ochráncem jevila se Čína jako stát vykonávající suverenitu nad územím, kterýmž dráha vedla. Proto do správní rady dráhy byli přijati též zástupci čínské vlády.

Ve skutečnosti však rozhodovali o osudu dráhy Rusové. Dráha stala se asylem mnohých emigrantů ze sovětského Ruska (podle zprávy generála Chorvata jest jich nyní asi $\frac{1}{4}$ milionu). Vrchním ředitelem dráhy byl jmenován inž. Ostroumov; ředitelem kanceláře profesor charbinské právnické fakulty G. N. Gins. Přednostou civilní správy (soudnictví, policie a p. na území dráhy) Hondati. Dráha pokračovala ve svém poslání a rozšiřovala ruskou kulturu na dálném východě; a tak vzhledem k zavedení nových tarifů mohlo Mandžusko se státi dodavatelem obilí na světový trh: v roce 1903 dopravovalo se na dráze 300.000 pudů obilí, roku 1922 100 milionů pudů obilí. Příjmy dráhy rostly; bankovky dráhy měly paritu zlata. Čínskou immigrací stoupalo obyvatelstvo Mandžuska.

Jedinou mocí na dálném východě bylo Japonsko vzhledem ke své geografické poloze; tento stát pokusil se využít danou situaci a v roce 1921 činil nátlak, aby správa dráhy uznala japonskou kontrolu, odvolávaje se na japonské zájmy v Mandžusku a na subvence, které poskytl dráze. Ruskoasijská banka odmítla tyto pretence. Však japonské vojsko v dubnu 1921 nacházelo se ještě na Sibiři, kterýžto stav trval až do Washingtonské konference. Na této konferenci státní sekretář přesvědčil účastníky o tom, že jest jejich povinností pečovati o držení ruské moci na dálném východě. Ohledně východní čínské dráhy konference dne 4. února 1902 přijala dvě resoluce: první (čl. 12.) poukazovala na nutnost zvýšení provozu na východní čínské dráze a na nutnost její ochrany; druhá (čl. 13.) upozorňovala čínskou vládu na oprávnění větitelů, t. j. akcionářů Ruskoasijské banky.

Amerika tedy donutila Japonsko, aby odvolalo vojsko ze Sibíře a z Mandžuska; situace vůči Číně byla komplikovanější. Tam vzniklo právě nacionální hnutí s cílem, aby veškeré cizinecké koncese byly zrušeny. Čínská vláda žádala na správě dráhy, aby se vzdala všech privilegií, která jí patřila podle dřívějších úmluv. Ruskoasijská banka obrátila se pamětním spisem na vyslance všech mocí v Pekinu a žádala ochranu; morální ochrana jí skutečně byla udělena, ježto cizí velmoci samy spatřovaly v těchto požadavcích Číny ohrožování vlastních koncesí.

Za těchto okolností Čína našla jiné východiště vzhledem k nabídkám, které jí byly učiněny SSSR. Sovětské Rusko vzdalo se formálně všech práv vyplývajících z dřívějších úmluv s Čínou: vzdalo se koncese ve vnitřní Číně, náhrady za boxerské povstání a t. d. Co se týká východní čínské dráhy, činil SSSR zvláštní nabídky. Na základě těchto nabídek byl vypracován nový status pro východní čínskou dráhu: Čína byla uznána jako spoluvlastnice veškerého majetku na východní čínské dráze. Bylo jí přiznáno právo na polovinu všech důchodů; dostala zpět 5 milionů rublů, které kdysi vložila jako podíl na vybudování dráhy; paritu ve správě dráhy a nárok na jmenování čínského předsedy správy dráhy. Na druhé straně vymínila si vláda SSSR, že na dráze mohou býti zaměstnáni pouze čínští nebo sovětoruští příslušníci státní. Manu militari sovětská vláda postavila se na místo Ruskoasijské banky; na uvedených základech byla uzavřena úmluva, podepsaná 31. V. 1924 v Pekinu a potvrzená 20. září 1924 v Mukdenu.

VIII.

Úmluvou z roku 1924 začíná třetí perioda, která jest charakterisována splynutím poměrů soukromo- i veřejnoprávních, jak byly stanoveny úmluvou z roku 1896. Dnešní kontrahenti jsou suverénní státy. Úmluvou z roku 1924 byla stanovena parita ve vedení správy dráhy: v čele správy měl státi Číňan (tupan), generálním ředitelem dráhy — sovětský příslušník. V praxi hned vyskytly se obtíže v otázce o rozdělení ostatních úřadů; tyto obtíže zvýšeny byly neurčitostí kompetence různých orgánů. Praktické nesnáze ve vedení dráhy byly zvětšeny diferencí v cílech, jež pro obě smluvní strany byly vedoucími.

Čína snaží se utvořit jediný národní stát a zbavit se zasahování cizích mocí do čínských záležitostí¹⁾: SSSR plní úkoly třetí internacionály²⁾ Zkrátka osud úmluvy z roku 1924 závisí na zájmu a faktickém poměru smluvních stran — států, nacházejících se v revolučním stavu. Tato okolnost brzo se objevila: na jaře roku 1929 anglické, japonské a čínské noviny byly plně stížností na zasahování III. internacionály a vlády SSSR do vnitřních záležitostí těchto států.

V květnu 1929 kníže Gloucester při své návštěvě v Japonsku slavně prohlásil, že úmluva mezi Japonskem a Anglií jest neporušitelná. 29 května téhož roku čínská vláda použila proti zástupcům SSSR prostředků, které připomínají události v Londýně se sovětským Arkosem; byla vykonána prohlídka místností generálního konsulátu SSSR v Charbinu. Nato následovalo obsazení východní dráhy čínským vojskem, čímž 10. července 1929 začaly vojenské diference.

VNITŘNÍ A ZAHRANIČNÍ POLITIKA.

A. VNITŘNÍ.

V posledních týdnech byla velká část pozornosti obrácena k událostem za hranicemi. Nebyly to jen rakouské volby, nýbrž to byla v prvé řadě odpověď ministra zahraničí dr. Beneše říšsko-německému ministru zahraničí dr. Curtiovi. Ukázalo se, že tisk nedovede klidně reagovat na jednotlivé politické problémy. Svědčí o tom nejlépe klidnější tón v tisku obou táborů, k němuž tisk dospěl. U nás pak dozněl tento spor projevem pro národní kulturu a rodný jazyk, který vydali někteří čeští intelektuálové a o kterém bylo živě debatováno mezi politickou pravicí a levicí.

28. říjen byl oslaven letos klidněji než minulá léta. Bylo to hlavně tím, že prezident zůstal v Topolčankách a vrátil se do Prahy teprve po 28. říjnu.

Politické práce soustřeďují se na řešení hospodářské krise. Dohodou mezi vládními stranami bylo ujednáno, že bude věnováno 150 mil. Kč na zmenšení hospodářské krise zemědělské i průmyslové. Do těchto prací má být zařazena sanace odborových organizací, pro které znamená provádění gentského systému, podpora v nezaměstnanosti velké zatížení. Dále má být rozvinuta úvěrová akce, která by poskytla dlouhodobý zemědělský úvěr, která by pomohla živnostem, vytvořila garanční fond pro náš export a poskytla úvěry jednotlivým družstvům. Účinným článkem v boji proti nezaměstnanosti má být rozvinutí intenzivní činnosti investiční, zvýšení silničního fondu, rozšíření prací vodohospodářských, atd. Tato všechna opatření zmírní jen z části stín nezaměstnanosti, který se vznáší nad 300.000 pracujícími, resp. nepracujícími u nás. Proto byla vyvolána akce, v níž obyvatelstvo samo má z části dobrovolným darem přispět k podpoře nezaměstnaným. Tyto sbírky a tyto dary ukáží v praxi, kolik se sebere na prostředcích, když se apeluje na sociální cítění nejrůznějších vrstev a když akce je stavěna na základech dobrovolnosti.

Zatím co poslanecká sněmovna i senát projednává rozpočet, jedná se o aktuálních otázkách hospodářských. Řešení hospodářské krise dospělo k zákonům o povinném semílání pšenice a žita. Je to menší krok, ale ačkoliv návrh není ještě zákonem jsou již viditelné jeho účinky. Jedna z hlavních otázek hospodářských je velké rozpětí mezi indexem velkoobchodním a maloobchodním. Zdá se, že toto rozpětí vyvolalo již značnou pozornost a přispělo k zlevnění některých potravin; ministerstvo zásobování připravuje několik zákonů, které mají urychlit toto vyrovnání indexu velkoobchodního a maloobchodního. Ovšem základní problém jest také v cenách uhlí a surového železa a v tomto

1) Viz nedorozumění mezi tupanem a vrchním ředitelem dráhy, obsazení telefonu, uzavření školního oddělení, městské správy, obsazení paroplavby a jiné represalie a porušení úmluvy se strany Číny.

2) Viz zprávy Serebrakova, delegáta komiterny v Charbinu z roku 1924–26.