

Vývoj a stav průmyslu rukavičkářského se zvláštním zřením na rukavičkářství Pražské. Napsal *L. Weigner*. V Praze 1901, nákladem technol.- průmyslového musea, stran 92.

Ke spisku dala podnět akce technologickoprůmyslového musea Pražského za účelem zdokonalení odborného výcviku šiček rukavičkářských, jakožto jednoho z prostředků ku zlepšení vývozu a zmírnění krise pražského průmyslu rukavičkářského, zaměstnávajícího šitím rukavic na Dobříšsku a Příbramsku na 11.000 žen a děvčat a v Praze na 2000 mistrů, pomocníků a učedníků, vyrábějícího ročně zboží za 73 mil. zl. Spisek vylicuje dějiny rukavice a jejího užívání, vypisuje průmysl rukavičkářský v cizině a v Rakousku, líčí technický postup výroby a zevrubněji, částečně na základě osobního vyšetření, vylicuje domácí průmysl rukavičkářského šití v království Českém a konečně kursy technologickým museem Pražským na šití rukavic pořádané. Spisovatel pečlivě sebral, co v literatuře jemu přístupné o rukavičkářském průmyslu domácím a zahraničním naléztí mohl; avšak užitá literatura daleko není všechna, a se spisů použitých mnoho, co vybráno, mohlo odpadnouti, zvl. v prvních dvou oddílech, a zbytek byl by místo mechanického druhdy seřazení vyžadoval zpracování soustavného.

Citelně pohřešujeme ve spisku též líčení dějinného vývoje průmyslu rukavičkářského jakožto článku veškerého průmyslového vývoje své doby, a přes všechny zajímavé detaily z minulosti a přítomnosti tohoto průmyslu v jednotlivých státech, celkového obrazu o vývoji a stavu tohoto průmyslu přece nenabudeme. Formálně vadí nám rozvleklost slohu a některé nečeské obraty.

Cenným příspěvkem k historii českého vývoje průmyslového zůstává, co autor uveřejnil z archivu společenstva pražských rukavičkářů, i konečné výsledky osobního vyšetření poměrů v dobříšském šití rukavičkářském.

Mělo by býti úkolem českých komor obchodních a živnostenských, abychom konečně dočkali se dokonalých monografií jednotlivých odvětví průmyslových z jejich obvodů!

7.

Zemské a státní subvence, jakož i zákonné slevy, úlevy a výhody samosprávné i zemědělské. Sestavil *Edvard Srb*, konc. adjunkt okresního zastupitelstva v Rokycanech. V Praze 1902. Stran 122, cena 1.80 K.

Sbírka zákonů, nařízení, výnosů zemského výboru a rady zemědělské stran získávání subvencí, slev a úlev samosprávných a zemědělských, a návod k podávání žádostí subvenčních pro obce, samosprávné úředníky, hospodářské spolky a pod. Spisu vadí nedostatek orientačního úvodu o státních i samosprávných orgánech správy zemědělské a průmyslové, o jich složení a vzájemném poměru, o kolikovní povinnosti žádostí a peticí, dále nesoustavné pořádání látky a nedostatek přehledu, jemuž jen z části odpomáhá obsah jednotlivých kapitol na konci spisu, nedostatečné rozlišování toho, co jest textem zákona, vynesení a pod., co pouhým doplňkem nebo vysvětlením autorovým. Velmi často není udán zákon nebo nařízení, o něž se výhoda nebo subvence opírá (na př. při výhodách a úlevách povinnosti vojenské, při subvencích pro prům. školy pokračovací, na stavbu okresních silnic, mostů atd.), rovněž není dost přesně vymezena látka (na př. jsou-li, ač dost neúplně — uvedeny petice o subvence pro prům. školy pokračovací, nemělo by chybět nařízení o státní podpoře výstav průmyslových a j.). Celkem však spisek v praxi může prospěti poučením nejen o tom, jak, nýbrž i vůbec že k tomu onomu účelu o veřejnou podporu se ucházeti lze.

7.

Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben. Unter Benützung amtlicher Materialien von Prof. Dr. *Hermann Schumacher*. Berlin 1901, stran 389.

Kniha sestává ze tří pojednání, vzniklých vesměs ku příkazu pruského ministerstva veřejných prací: vývoj platebních dávek vnitrozemských v Německu, zvláště v Prusku, theoretické úvahy o plavebních dávkách vnitrozemských v Německu a finanční vývoj vodních cest francouzských. V prvním

pojednání (str. 1—172) zpracována partie o vývoji dávek těchto v Německu až k počátku 19. stol. na základě dosavadních výzkumů cizích a teprv oddíly týkající se doby novější na základě materiálů dosud nepoužitých (reforma plavebních dávek vnitrozemských zákonodárstvím Pruska a celního spolku, vývoj dávek na řekách většímu počtu německých států společných v 19. stol. a zrušení říčních cel v Německu). Zvlášť nové a zajímavé jest vyličení onoho hnutí, které vedlo ke zrušení německých cel říčních článkem 54. ústavy německé říše r. 1871. Chaos nejrozmanitějších předpisů o clech na rozličných splavných tocích Německa, který byl prohlašován za »pravé veřejné neštěstí«, užívání říčních cel jakožto oblíbeného prostředku v hospodářském závodění jednotlivých států pobřežních, již ze starších dob datující odstranění dávek na Visle a Odře, soutěž železných drah a vznikání velikých společností parníkových, těžce doléhající na drobné plavce teprv nedávno i dřívější cechovní organizace zbavené, opora, jaké se tužbám interesentů dostalo od veřejného mínění, liberalistickými ideami vždy víc a více cvládaného, způsobily, že národní shromáždění německé ve Frankfurtě (1848 a 1849) toužíc po hospodářském ujednání Německa stejně jako po účinné ústřední moci politické vyzvalo ústřední moc, aby předložila co možná brzy osnovy zákonů ke zrušení říčních dávek a k udržení i zlepšení vodních cel v Německu. Již v plenu národního shromáždění samého ukazovala však oposice na finančně politickou stránku otázky, prohlašujíc, že nelze značné výdaje udržování a zlepšování cest vodních ukládati masce chudého lidu, a žádajíc pouze reformu říčních cel dle zásady poplatkové. Ještě hlasitěji ozýval se odpor proti zrušení jich v části veřejného mínění, a i vlády německé skoro jednomyslně setrvaly po plná dvě desetiletí na stanovisku poplatkovém. Teprv když v druhé polovici let 60tých jednalo se znovu o utvoření nové ústřední moci politické, muselo nové roucho ústřední býti tak upraveno, aby došlo stoupající oblíbenosti, a staré tužby po úplném osvobození říční dopravy byly věnčeny úspěchem stejně, jako bylo splněno liberální přání po všeobecném právu volebním: v osnovu ústavy Severoněmeckého bundu bylo přijato ustanovení, které pocházelo z péra Delbrückova a přešlo nezměněno do říšské ústavy z r. 1871, že na přirozených vodních cestách smějí se vybíratí dávky jen za používání zvláštních zařízení, k usnadnění dopravy určených, a že tyto jakož i dávky za užívání státních vodních cest umělých nesmějí převyšovati náklady k udržování a obyčejnému zřízení těchto ústavů potřebné. — V druhém pojednání (str. 173—392) plaiduje Schumacher pro dávky z plavby vnitrozemské. Vodní dráhy jsou daleko nestejnoměrněji rozloženy po území státním a daleko méně schopny dalšího rozvětvení sítě nežli silnice a železnice, jsou konečně zpravidla též daleko nákladnější a obnosy na zdokonalení vodních cest dosahují číslic obrovských. Také skutečné užívání jich je mnohem nestejnoměrnější, t. j. počet uživatelů jest mnohem obmezenější nežli u cest pozemních, a čím více se zvětšují typy lodí a čím obtížnější jest pak rozkládání jízdy v četné malé trati, manipulace s menšími poměrně trasporty, tím více převládají ve vodní dopravě trasporty pro velké podnikatele ve velkých městech nebo v jejich blízkosti. Čím větší tedy připadají na jednotlivého dopravovatele výkony dopravní co do váhy zboží i délky transportní, tím vyšší obnosy dovozného jest mu platiti a tím značnějších výhod dostává se mu bezplatným poskytováním vodní dráhy na útraty veškerosti. Rozdíl mezi poplatnými průplavy, často plavbu jen ve skromné míře dopouštějícími, a mezi nepoplatnými, dopravně nejvýkonnějšími řekami dá se jen historicky vysvětliti, nikoli však theoreticky ospravedlniti. Je tedy Schumacher pro jednodušnou reformu plavebních dávek na vodách přirozených i umělých, ač nezneuznává obtíže a příkroty, které by s faktickým znovuzavedením říčních poplatků v Německu byly spojeny. — K podobným koncům směřuje, zdá se, i finanční vývoj vodních cest francouzských (str. 293—389). Plavební dávky francouzské nejenom ničím nepřispěly k zúročení a umoření kapitálu zařizovacího, nýbrž uhrazovaly i jen z polovice pravidelné udržovací výdaje vodní sítě francouzské. Rokem 1880 byly veškeré dávky na státních vodních cestách (i průplavech) zrušeny,

stát nese roční břemeno zúrokovací v obnosu 54 mil. franků (3⁰/₁₀ z úhrnného kapitálu 1800 mil. franků, na vodní cesty francouzské vynaloženého) a 20 mil. fr. ročních výdajů vydržovacích, nemaje proto úhrady speciální. Tato ryzí passivnost státní sítě vodní ochromila do nejnovější doby interestátu pro nové stavby a s druhé strany dopouští bezplatnost vodních tratí státních majitelům průplavů soukromých, aby na svých poměrně krátkých tratích vybírali bez odporu obecenstva tím vyšší sazby dopravní. I do Francie tedy zasáhlo konečně hnutí po opětném zavedení dávek ze státních vodních cest, podpírané důvody, jaké v Německu uvádějí Cohn, Ulrich, Schumacher: nedemokratičnost, spočívající v tom, aby veškerost platila výhody malému zástupu vyvolenců, nerovnoměrné rozšíření teritoriální, jež bezplatnými cestami vodními obdařuje právě nejbohatší východní a severovýchodní kraje Francie, účast cizozemské plavby na vodách francouzských, obchodněpolitický význam vodní dopravy ve státě s celní ochranou a pod. Ke skutečnému, přímému obnovení dávek vodních je však ve Francii návrat zajisté ještě ne-
snadnější nežli v Německu.

Jos. Gruber.

Bericht der k. k. Gewerbeinspectoren über ihre Amtsthätigkeit im Jahre 1900. Ve Vídni 1901. Stran LXXV a 417.

Zprávy živnostenských inspektorů nebudí dnes již tolik pozornosti, jako v prvních letech jejich působnosti, kdy inspektoři vstupovali v podniky průmyslové, úřednímu doзору a vůbec širšímu světu pečlivě uzavřené, jako v neznámou pevninu, na každém téměř kroku odkrývající věci a poměry nové, druhdy překvapující, leckdy ovšem málo potěšitelné, ale vždy sociálně, hospodářsky a technicky zajímavé. Tohoto původu novosti zpráva desátá, patnáctá nebo nyní již sedmáctá arcíže víc nemají. Jednak poměry průmyslové výroby, pokud právě běží o úkoly inspektorů, vlivem inspekce skutečně skoro veskrze se zlepšily, křiklavé případy znevažování předpisů živnostenskoprávních i požadavků humanitních a mravních na úkor barvitosti zpráv, ale ovšem na prospěch sociální stávají se vždy řidšími. Jednak samy zprávy inspektorské vyjezdily si časem jisté koleje a četné obraty rok co rok nyní stereotypicky v nich se opakují. Jednotné schema zpráv, před několika lety zavedené, ostatně již samo sebou k tomu svádí a nutí.

Tím nedotýkáme se arci nijak vlastní činnosti dozorců našich živnostenských inspektorů, aniž chceme povyšovati psaní výročních zpráv za hlavní úkol inspektorů. Chceme jen pokusiti se o vysvětlení, proč tolik opravdové práce, v činnosti a zprávách inspektorských obsažené, tak málo proniká k interestu naší veřejnosti.

Zpráva za rok 1900 konstatuje značné zvýšení činnosti dozorců, způsobené jednak rozmnožením počtu inspekčních obvodů, jednak dočasným odpadnutím speciálních prací, jimiž inspektoři na úkor pravidelné působnosti své občas bývají přetěžováni. Inspektorských obvodů přibývá téměř každoročně; v roce 1884 počato s 9 obvodů, do r. 1890 bylo již obvodů 16, do r. 1895 18 a do r. 1900 již 21. Čechy, Morava a Slezsko měly v roce 1884 čtyři obvody (se sídly Praha, Liberec, Budějovice a Brno) a nyní jich mají 10 (přibýly nové obvody se sídly: Plzeň, Děčín, Chomutov, Král. Hradec, Olomouc a Opava) a téměř polovici všech výkonných sil dozorcůch v Rakousku. Všechných osob v živnostenské inspekci zaměstnaných bylo v roce 1884 celkem 10, v roce 1890 již 24 a v roce 1900 již 62. Počet navštívených závodů v prvním roce působnosti inspektorské činil 2564, počet inspekci resp. revisí v roce 1900 plných 16 493 v 15 393 závodech. Úhrnný počet dělnictva v navštívených závodech činil v roce 1884 přes 228.000, v roce 1890 přes 343.000 a roku loňského 702.855.

Kdežto v prvních letech působnosti inspektoři věnovali pozornost skoro výhradně velkým podnikům živnostenským, přesunují znenáhla činnost dozorců na poměry maloživnostenské, jak vidno z toho, že na jeden prohlédnutý závod připadalo v roce 1884 zaměstnaných dělníků 89, v roce 1890