

b) Účinek přerušení jest, že

1. pokud přerušení trvá, předvolání k projednávání sporu nemohou býti vydávána;

2. předvolání snad již dříve vydaná na dobu po způsobeném přerušení pozbývají platnosti, a konečně

3. běh každé lhůty k provedení procesního úkonu se staví. S obnovením řízení počíná plná lhůta opět znova běžeti (§ 163 nov. s. ř.).

c) Pokračování v přerušeném řízení

1. zavede se z pravidla k návrhu strany u onoho soudu, při němž rozepře v čas nastoupení důvodu přerušení byla vedena; tento návrh čelí buď k položení roku k ústnímu jednání nebo, byla-li lhůta přerušena k opětovnému ustanovení této lhůty.

2. Zánik důvodu přerušení budiž osvědčen.

3. Rozhodnutí o tomto návrhu stane se bez předchozího ústního jednání; toliko v pochybných případech může soud odpůrce vyslechnouti.

4. Za účelem pokračování v řízení úmrtím strany přerušeném může odpůrce navrhnouti předvolání právních nástupců jejích; nedostaví-li se tito a je-li tvrzené právní následnictví dostatečně osvědčeno, budiž řízení prohlášeno za převzaté s těmito právními nástupci; popírají-li však tito povinnost v proces vstoupiti, rozhodne o tom soud po ústním jednání (§§ 156 a 157 nov. s. ř.).

B) Klid řízení má místo:

1. následkem úmluvy obou stran: taková úmluva jest však účinná teprve od toho času, kdy oběma stranami soudu byla oznámena. S klidem řízení spojeny jsou právní účinky přerušeného řízení s tou výjimkou, že běh konečných lhůt nepřestává. § 170 nov. s. ř. mimo to ustanovuje: »Klid řízení má kromě toho ten následek, že v řízení před vypršením tří měsíců od oznámení příslušného dohodnutí nemůže býti pokračováno.« Perm. výbor posl. sněm. ohledně tohoto ustanovení poznamenává, že má býti kautelou proti zneužívání institutu klidu řízení a že převzato jest z procesu porýnsko-francouzského. Klid řízení trvá tak dlouho, až — po uplynutí 3 měsíců — některá strana pokračování v řízení navrhne (buď návrhem na položení roku k ústnímu jednání nebo na ustanovení lhůty nové). Tato tříměsíční lhůta může býti sice překročena, nikoli však zkrácena.

2. Klid řízení nastupuje však i bez výslovného dohodnutí se stran, nedostaví-li se obě strany k položenému roku. I tu klid řízení musí trvati nejméně 3 měsíce; strany buďtež pak v tomto případě zpraveny netoliko o nastalém klidu řízení, nýbrž buďtež jim též oznámeny zákonné následky s tím spojené (§ 170 nov. s. ř.).

Mosty.

I. Pojem.

Mosty patří k nejdůležitějším prostředkům spojovacím a staví se zpravidla za tím účelem, aby spojily si'nice, které vodami jsou rozděleny; jsou tedy částí silnice. jen výjimkou vzhledem na jich důležitost a veliký náklad, kterého vyžadují, pokládají se za samostatný předmět stavební. Naskytá se často otázka, zda most je veřejným spojovacím prostředkem. Zodpovědění této otázky závisí především na tom, zda silnice a cesty, které jsou mosty spojeny, jsou veřejným statkem čili nic (nál. spr. s. dvoru ze dne 21. března 1892. č. 3568 z r. 1891 sb. »Budw.« č. 6502).

II. Druhy.

1. Vzhledem na hmotu, z níž mosty se staví, rozeznáváme mosty dřevěné, kamenné a železné.

2. Vzhledem k účelu, jakému slouží, lišiti jest lávky, které pouze pro chodce určeny jsou, jízdní mosty, které mimo to i pro velikou dopravu, tudíž pro větší náklady zvláště pro vozy určeny jsou, a mosty železniční, které správami železničními pro dopravu železniční určeny jsou.

3. Vzhledem k technické konstrukci dělí se mosty na pohyblivé a nepohyblivé.

III. Zřizování a udržování mostů.

Mosty zřizují a udržují obce, okresy a země. V jednotlivých zemích korunních jsou různá zákonná nařízení, která na základě zemských zákonů vydána byla, tak na př.: jsou v Čechách ty obce, které vybírají mýto dlažební nebo mostné, zavázány dotyčné mosty zcela na vlastní útraty v dobrém stavu udržovati. (§ 10. zák. zem. ze dne 12. srpna 1864 č. 46.). V Horních Rakousích a Korutanech má zemský fond ony mosty, které spojují zemské silnice, sám udržovati, v Solnohradsku jsou podpory obcím ze zemského fondu nepřipustny (§ 33. zák. zem. ze dne 14. ledna 1873 č. 6); v jednotlivých korunních zemích jako na př.: v Gorici a Hradišce mohou pro nové stavby nebo opravy mostů povoleny býti podpory z konkurenčního fondu silničního. V Haliči mohou býti mosty zřízeny vzhledem na jich větší důležitost nebo náklad na základě usnesení zemského sněmu nebo se mohou k jich udržování přispěvkem buď z prostředků zemských nebo na základě usnesení okresních rad z okresních prostředků poskytovat. V Dolních Rakousích může nastati změna stávající konkurence ve příčině zřízení nebo udržování mostu usnesením se sněmu zemského a j. v.

IV. Mosty železniční.

Mosty železniční jsou nutny má-li trať řeku, silnici nebo některý jiný prostředek spojovací překročiti, dále v případech, ve kterých lze mosty zřídit menším nákladem nežli náspy.

1. Druhy. Vede-li most přes větší řeku, nazývá se říční; vede-li přes propašť, která bývá občas zaplavena, jinak však jest vyschlá, mluví se o mostu inundačním. Má-li most větší délku, nebo je-li zřízen na místě náspu, zove se viadukt. Slouží-li most k tomu, aby spojovací prostředek pod drahou se provésti mohl, mluví se o silničním spodním mostu, je-li však naproti tomu dráha nebo jiný prostředek spojovací překlenut mostem, nazývá se tento silniční vrchní most. Jedná-li se o překlenutí příkopů nebo menších struh, nazývá se stavba, která v širším smyslu slova se také k mostům počítá, propustkem. Propustky musí se také zřizovati při cestách jsoucích ve spojení se železnicemi.

2. Složení mostů železničních.

Každý most sestává ze dvou hlavních dílů z pilířů: a hoření stavby. Hoření stavba jest charakteristickým dílem mostu. Při mostech železných a dřevěných sestává z mostních nosičů a jízdní dráhy, při kamenných mostech tvoří klenutí hoření stavbu. Dle složení rozeznáváme mosty: trámové, obloukové a visuté. Při mostech obloukových spočívá vše na tlaku, při mostech visutých na pevnosti tahu, kdežto při trámových obě vlastnosti se vyžadují.

3. Pravidla bezpečnostní.

Předpisy o stavbě mostů železničních jakož i předpisy bezpečnostní, kterých při mostech železničních, při překlenutích a železničních příjezd-
ních mostech šetřiti dlužno, obsahuje nař. min. obch. ze dne 15. září 1887
č. 109 ř. z. Návrhy staveb nových mostů železničních musí se ještě před
početím stavby ministru železničnímu ku schválení předložiti. Předložený
projekt má obsahovati: situační náčrtek celého mostu v rozměru 1 : 1000,
jakož i přehledný a úplný náčrtek sloupů v rozměře 1 : 100, dále sche-
matické rozdělení hmoty, přehledný a podrobný náčrtek konstrukce nosnosti
v rozměře 1 : 10 s udáním rozměrů a hmoty pro nosnost rozhodných; průkaz
o vlastní váze mostu; theoretické odůvodnění rozměrů částí konstrukčních a při
drahách místních a vlečných — mimo to schema nosnosti nejtěžším vozidlům
odpovídající. Dříve než se železniční most odevzdá dopravě, musí býti komi-
sionelně ohledán a vyzkoušen. Správy železniční mají aspoň každých 6 roků
předsevzítí ohledání a prozkoumání mostů. Generální inspekci jest vyhra-
zeno zkoušení dle potřeby a vlastního uvážení mosty železniční. Zákaz prů-
chodu železničním propustkem nezakládá rušenou drážbu. K posouzení
správnosti takového zákazu jsou příslušni toliko úřadové administrativní
(roz. nej. soud. dvoru ze dne 27. července 1892 č. 9059).

V. Právo vodní.

Ten, komu přísluší služebnost, má dle předpisů § 491 o. o. z. péči
míti o zřízení příkopů a kanálů, když toho nutnost vyžaduje. Hledíc
k těmto ustanovením nařizují vodní zákony zemské: Při zakládání otevře-
ných příkopů a kanálů mají podnikatelé kromě povinnosti § 491 o. o. z.
jim uložené postarati se též o udržování spojení obou břehů mosty a ce-
stami, při vysokých vodovodech a kanálech také o potřebné propustky a
opatření směřující k bezpečnosti osob a majetku (§ 33 česk. vod. z.).
Z toho jde, že při stavbě mostů též příslušné předpisy práva vodního
zachovati se musí. Je-li stavba mostu taková, že by mohla míti vliv na
stav, výši a běh vody, nebo že by mohla břehy ohrožovati, jest si vždy
vyžádati k tomu úředního svolení. Rovněž potřebí tohoto povolení při
stavbě mostů přes vodu soukromou, může-li stavba mostu míti účinek na
cizí práva nebo na povahu, běh nebo výši vod veřejných. Tato ustanovení
zákonů vodních o povinnosti podnikatelů, zříditi a udržovati potřebné
mosty a lávky za příčinou spojení břehů, mají platnost nejen při zaklá-
dání takových staveb, nýbrž i, v nedostatku jiných právních závazků, na
udržování a spravování těchto stávajících prostředků spojovacích (výn. min.
orby ze dne 22. listopadu 1876 č. 12.977 časop. »Zeitschr. f. Verw.«
r. 1877 č. 21). Při otázce, kdo ku zřizování a udržování mostu povinen
jest, mají se v pochybných případech nejprve vyšetřování vésti tím směrem,
zda není na jedné straně přemostění a na druhé straně zřízení propustku
právem vzájemně se doplňujícím, nebo zda jedno nebo druhé není před-
mětem samostatným; tím rozluští se také otázka, zda udržování mostů
dle zákonů vodních nebo silničních spravovati se má (nál. sprav. soud.
dvoru ze dne 16. října 1882 č. 180). Rozhodnutí ve příčině zřízení mostů
přes vodu veřejnou, kterou se plaví vory, přísluší politickému zemskému
úřadu (§ 76 česk. vod. z.). Rozhodnutí příslušného úřadu musí se vždy
opatřiti, ať se jedná o stavbu obecní, okresní nebo zemskou. Ohledně
staveb mostů, které stát podniká, jest činiti rozdíl mezi mosty, které staví
stát na své útraty na státních silnicích a mosty, které stát jako správce

zvláštního fondu (nadace a pod.) zřizuje; v prvném případě není třeba povolení politického úřadu, poněvadž takové stavby nemohou se dříve provést, až je příslušný vyšší politický úřad schválí; v druhém případě musí se vždy opatřiti povolení úřadů politických, poněvadž takové mosty spadají v tutéž kategorii jako ony, jež jednotlivci, obce, okresy atd. zřizují.

VI. Zákonná ochrana mostů.

1. Policejní silniční řády trestají každé úmyslné nebo nedostatečnou povinnou péčí způsobené poškození mostů, pokud se netrestá všeob. zákonem trestním, jako přestupek; mimo to musí vinník škodu svým činem způsobenou nahraditi (polic. silniční řád pro Čechy, Moravu, Bukovinu, Dalmacii, Gorici, Krajinu, Dolní Rakousy, Solnohrady, Štýrsko).

2. Zákon trestní:

a) Úmyslné poškození mostů bez ohledu na výšku škody tvoří zločin veřejného násilí (§ 85 lit. e) tr. z., § 362 lit. c) voj. tr. z.). Při tomto druhu zlomyslného poškození není třeba zjišťovati zvláštní nebezpečnost (roz. ze dne 16. prosince 1882 č. 9134 a 11.569 sb. č. 506).

b) Ten, kdo jakýmkoli ze zlomyslnosti podniknutým jednáním nebo schválným zanedbáním povinností ve příčině mostu jemu příslušejících nebezpečí pro život, zdraví nebo tělesní bezpečnost lidskou nebo ve větší míře pro cizí majetek přivodí, dopouští se rovněž zločinu veřejného násilí (§ 87 tr. z., § 364 voj. tr. z.).

c) Krádež na mostech tvoří bez ohledu na obnos zločin (§ 175 lit. b) tr. z., § 463 lit. c) voj. tr. z.).

d) Zlomyslné strhnutí nebo poškození mostu tvoří přestupek proti veřejným ústavům a zřízením (§ 318 tr. z.); dle voj. tr. z. přečin (§ 318).

e) Každé zaviněné opomenutí ve smyslu § 335 tr. z. ohledně mostu, které způsobilé jest nebezpečí pro život, zdraví nebo tělesní bezpečnost přivéstí nebo zvětšiti tvoří přečin (§ 337 tr. z., § 601 voj. tr. z.).

f) Jednání a opominutí proti bezpečnosti života ve příčině mostů se strany osob k tomu zřízených, které se však na zlomyslnosti nezakládají, trestají se vězením od 3 dnů do 3 měsíců, po případě 8 měsíců (§ 432 tr. z., § 703 voj. tr. z.).

g) Jízda s pochodněmi po mostě dřevěném tvoří přestupek proti bezpečnosti cizího majetku. Trest: pokuta 50 zl. až 500 zl. (§ 454 tr. z., § 726 voj. tr. z.).

Dle osnovy nového trest zákona dopouští se přestupku, kdo ve příčině dopravy po mostech jedná proti nařízením v zájmu tělesné bezpečnosti vydaným (§ 489 osn.).

Mrtvoly (pohřbívání jich).

Pohřbívání mrtvol mělo za starých dob — zvláště se stanoviska náboženského — veliký význam; proto poskytla též státní správa některým církvím a náboženským společnostem obsáhlý vliv na pochovávání mrtvol, neboť každá církev šetří při něm zvláštních pohřebních obřadův. Ovšem s druhé strany musí stát z ohledu zdravotně policejního přísně dohlížeti na pochovávání mrtvých, obmezuje takto částečně náboženské zvyky, částečně je naprosto zakazuje. Dále má též státní správa o to péči míti, aby k vůli bezpečnosti života nebyli pohřbíváni snad zdánlivě mrtví. Se strany státu byla tudíž stanovena tato opatření ochranná: