cese udělena, postará se komité o trasování nové dráhy, vypracování železničního projektu v základních rysech a vyšetření potřebného nákladu. Na základě takto vypracovaného projektu podá se žádost o definitivní koncesování nové železnice, načež se přikročí k opatření potřebných peněz. Obvyklá forma, ve které železniční podniky se uskutečňují, jest zřízení akciové společnosti. Zakládací komité vydá totiž provolání k upisování určitého akciového kapitálu. Na to se svolá valná hromada majitelů prozatímních akcií, kteráž zvolí potřebné orgány společnosti — správní radu — a jí udělí zmocnění nutná pro stavbu a dopravu. Jakým způsobem jest se domáhati koncese k soukromé železnici, co v tomto směru má se splniti a vykázati a za jakých okolností se může k tomuto cíli utvořiti spolek a akciový spolek zvláště, o tom srv. čl. Dráhy a Společnost akciová.

II. Povinnosti soukromé železnice.

1. Každý podnik oprávněný ku provozování železné dráhy jest povinen zříditi k vedení dopravy vlastní ředitelství a ministerstvu železnic, jakož i místodržiteli, v jehož obvodu se železná dráha nebo železniční trať nachází, oznámiti jména osob, jež v ředitelství jsou a jež jsou oprávněny firmu ve jménu společnosti podepisovati. Stejným způsobem buďtež oznámeny i změny v tomto směru nastalé. Ředitelství pokládá se vůči státní správě a vůči obecenstvu za zmocněnce spolku, jenž soukromoprávně ručí za všechny skutky i opomenutí jeho; vedle toho jsou i členové ředitelství osobně zodpovědni (§§ 58—60 žel. ř. dopr. ze dne 16. listopadu 1851 č. 1 ř. z.).

2. Doprava poštovní.

Železniční podniky jsou povinny poštu bezplatně dopravovati. Modality této dopravy upraví vzhledem na stávající okolnosti a časové poměry ministerstvo obchodu. Pošta jest oprávněna používati vlastních vozů a má též nárok na bezplatnou dopravu těchto vozů, jakož i sluhů a úředníků poštovní zásylky doprovázejících a dále na náležité uschování a dozor nad těmito vozy v prostorách železničního podniku.

3. Doprava vojska po železnicích. Srv. tento čl.

4. Dozor policejní a důchodkový.

Soukromé podniky železniční jsou dále povinny přispěti státní správě úhrnnou sumou, již stanoví příslušné ministerstvo, na větší náklad eráru z policejního a důchodkového dozoru na dotyčnou dráhu vzcházející. Rovněž mají dopravní podniky postarati se o zřízení a udržování úředních místností k dotyčným úředním úkonům potřebných a po případě, uzná-li toho potřebu příslušné ministerstvo, i slušných bytů pro úředníky a sluhy. Železniční podniky, jakož i jejich úředníci a sluhové jsou povinni šetřiti všeobecných předpisů policejních a podléhají v tomto ohledu dozoru orgánů bezpečnostních a politických úřadů.

III. Železniční zřízenci soukromých železnic. Srv. čl. Zřízenci železniční.

IV. Jízdní řády a sazby. Viz čl. Dráhy, Dopravnictví železniční a Sazba železniční.

V. Státní dozor. Viz čl. Dráhy.

Železnice státní.

I. Význam jich v hospodářství státním a národním.

Nemalou důležitost pro rozvoj a úspěch železnictví mají politické zásady železniční, jimiž se stát spravuje. V theorii různí se v této příčině patero rozdílných soustav a to:

1. Soustava ryzích soukromých drah, při kteréž se stát ve stavbě a provozování drah železných neúčastní, nýbrž výhradně přenechává soukromému duchu podnikatelskému zřizování a provozování drah.

2. Smíšený systém železniční, kterýž má místo v té případnosti, když vystupuje soutěž mezi drahami státními a mezi drahami soukromými. Sax (srv. jeho čl. »Prostředky dopravní«) nazývá zásadu, na které tento systém spočívá, nemorální, ježto stát, jenž přece vždycky mocnějším jest, dohání soukromé dráhy soutěží svou k takovým opatřením, jichž od nich dle všeho očekávání dojíti nemůže, s druhé strany pak trpí tím nestrannost moci státní.

3. Soustava převzetí drah soukromých ve správu státní; soustava tato ukázala se býti nezbytnou v tom případu, když soukromé dráhy ocitly se v nouzi.

4. Státní dráhy ve správě soukromé t. j. propachtování státních železnic soukromým podnikatelům a

5. konečně státní dráhy ve správě státní t. j. ryzí soustava státních drah.

O přednostech a o významu ryzí soustavy drah státních vyslovuje se pamětní spis o první pruské sestátňovací předloze ze dne 29. října 1879 takto asi: »Mezi veškerými formami, jež železnictví v moderních státech kulturních na se vzalo, jest ryzí soustava drah státních jedinou soustavou, jež zúplna může rozřešiti úlohy železniční politiky státu, jednotné upravení v obvodu státního území a povznesení příslušných zájmů veřejných. Jen v této formě možno hospodářsky použíti národního kapitálu, jehož zakládáním a provozováním drah železných v tak velkolepém rozměru potřebí jest; toliko v této formě lze si zároveň mysliti bezprostřední a účinnou péči státu o veřejné zájmy ochraně jeho svěřené; pouze v této formě naskytuje se posléze možnost jednodušších, levnějších a racionelnějších dopravních tarifů, bezpečné zamezení škodlivých tarifů diferenciálních, spravedlivá, rychlá a zdatná, obecného dobra nezapomínající správa. Musí se tedy soustava drah státních považovati za vrchol rozvoje železnictví.«

II. Výtěžek.

Co se týče výtěžku státních drah, plynou přebytky do pokladny státní, případný menší výnos budiž kryt z jinakých prostředků státních, příjmy a výdaje buďtež zařaděny v hospodářství státní (»železniční etat«); správa státní o to zasazovati se musí, by příjmy železnic aspoň postačovaly k úhradě vydání spojených s provozováním železnic a k plnému zúrokování kapitálu vloženého; pokud bude lze, budiž vystříháno se tomu, by ku zúrokování vloženého kapitálu do podniku železničního nebo dokonce snad k úhradě nákladů provozovacích nemusily se vynakládati zároveň jiné příjmy státní. Zda užíti jest přebytků docílených po úhradě nákladů provozovacích a úroků vkladního kapitálu ku všeobecným účelům státním či ku zvláštním účelům železnice (k umoření kapitálového dluhu železnice, ku stavbě nových železnic, k utvoření zvláštních fondů reservních atd.), či jednak k tomu, jednak k onomu účelu, závisí podstatně od všeobecných finančních poměrů dotyčného státu. V každém případu musí se však značná část těchto přebytků výhradně věnovati účelům železnice. Zdravá železniční politika nesmí spatřovati cíl svůj v tom, aby považovaly se státní dráhy za předmět a zdroj výdělku, a naopak postaviti se musí železnice výhradně ve služby velikého celku; správa železniční všechen zřetel věnovati musí zájmům veřejným,

požadavkům velkoobchodu a nesmí v nižádném směru zanedbati toho, čeho vyhledávají za všech okolností zásady hospodářské. Musí býti vyvarováno soutěži a spekulaci, úzkostlivému dobývání zisku a fruktifikaci, jež všecky síly napíná, pokud by tím vším trpěla doprava osob nebo zboží, soustava tarifová a správa musí do nejmenších podrobností téměř přihlížeti ku daným poměrům, ku potřebám průmyslu a zemědělství; přísně byrokratická správa se nesnáší se zdravým železnictvím; předními a nezbytnými požadavky činěnými na dobrý železniční podnik státní jsou co možná největší kulantnost, zjednodušení výkonů, co nejrychlejší vyřizování přidělené agendy a při tom všemožná a všestranná bezpečnostní opatření na ochranu cestujícího obecenstva.

III. Státní dráhy rakouské.

Státními dráhami rozumí se ony dráhy, jež státem zbudovány, udržovány a spravovány jsou, nebo také jsou to původní dráhy soukromé, kteréž na základě zvláštního zákona a smlouvy převzaty byly ve vlastnictví státu. Podle dekretu dvorské kanceláře ze dne 30. června 1838 přísluší správě státní právo k stavbě a provozování železných drah. Dvorský dekret ze dne 23. prosince 1841 stanoví, že stavba železnic podnikána býti má na útraty státu a označuje ony tratě, které položeny býti mají. Vedle toho stávající dráhy soukromé mají býti ponechány a jich nabytých práv šetřeno. Jako na objasněnou tohoto dvorského dekretu hledělo se již tehdy v oficielních kruzích vyložiti obecenstvu a veřejnosti dosah tohoto ustanovení cit. dv. dekretu a ve »Vídeňských Novinách« (Wiener Zeitung) uveřejněno v této příčině následující: »Pozorování víceletá ukázala, že při provádění železničních podniků se strany soukromé spojeny jsou nerozlučně s povahou společnosti soukromé potíže, byť i takový podnik sebe příhodněji veden byl, sebe účelnějším byl způsob provádění jeho a technická doprava jeho. Proniklo tu přesvědčení, že, kdyby nastoupená cesta výhradně měla se zachovávati, nastati by musil klid v pokroku drah železných a nebylo by dosaženo onoho správného cíle, k jehož uskutečnění určeny jsou. Nejvýznačnější potíže spočívají ve volbě směrů, kterými se železnice bráti mají, a v nákladech peněžitých, jichž potřebí jest ku stavbě železnic nebo k pokračování jejich . . .«. »Správa státní«, praví se dále, »jest jedině s to, aby trať dráhy, nehledíc nižádných prospěchů vedlejších, zvolila ve smyslu všeobecných zájmů dopravy a na zřeteli majíc veškery účely státní«. Na základě cit. dvor. dekretu prohlášeny byly za první státní dráhy železnice z Vídně přes Prahu do Drážďan, z Vídně do Terstu, z Benátek přes Milán k jezeru komskému, a dráha z Vídně do Bavor. Koncem r. 1854 připadalo z 2617 km. železnic 1852 km. na dráhy státní. Než brzy na to nastal převrat v rakouské politice železniční; stát nalézal se ve finanční tísni, státní dráhy poskytovaly poměrně nepatrný výtěžek a nepříznivé hospodářské poměry donucovaly správu státní k tomu až, že dosavadní dopravě již sloužící železnice státní a železnice nedostavené ještě dílem prodala, dílem propachtovala. Koncem r. 1858 byly téměř veškery státní dráhy v držbě společností akciových; od té doby nepostavil stát nižádné již železnice, a tu nabyla platnosti ona ryzí soustava drah soukromých shora pod č. I. uvedená, kteráž však v následujících dobách ukázala se býti nezdravou pro veškery hospodářské kruhy, pro dopravu osob i zboží; bezúspěšnými ostaly veškery pokusy vlády k tomu cíli podniknuté, aby soukromé podniky přidržány byly ku provozování vyhovujícím více zájmům

veřejným; spekulace a vykořisťování drah s pomíjením všech ohledů na kruhy súčastněné, jež byly na dráhy odkázány, přiměly vládu k tomu, že nakročila zcela jinou cestu v politice železniční. Hleděl nejprve stát pozdvihnouti podniky soukromé poskytováním podpor a státních garancií nejrozmanitějšího a nejobsáhlejšího druhu (viz čl. »Subvence a garancie státní [železniční]). Špatná správa soukromých drah, které řídily se jen pouhými motivy spekulačními nepřihlížejíce ku potřebám velkoobchodu a cestujícího obecenstva, měla ten další následek, že vzdor značným subvencím, jež stát jednotlivým drahám poskytoval, mizela víc a více důvěra ke správám železnic, jichž akcie začasté ve značném množství na trh vhozeny byly, takže rakouské železnictví ocitlo se v pradivném světle. Při tom pak byl ještě stát oněmi podporami v té míře obtížen, že budžet co rok přímo obrovské a závratné sumy pro garantované železnice vykazoval, a státní správa nebyla s to, aby rozličným neřestem co nejrázněji učinila přítrž. Po dlouhých a těžkých parlamentárních bojích v rakouské říšské radě došel uskutečnění konečně zákon ze dne 14. prosince 1877 č. 112 ř. z., jímž se zmocňoval stát k tomu, aby převzal provozování oněch garantovaných železnic, jež za posledních pětilet více než poloviny garantovaného čistého výtěžku ročně potřebovaly. R. 1880 použila státní správa tohoto práva poskytnutého jí jmenovaným právě zákonem a ujala se provozování zcela pasivní dráhy korunního prince Rudolfa.

IV. Státní dráhy mohou se dle práva rakouského zřizovati několikerým spůsobem a to

1. předkem tím, že stát sám na základě zvláštního zákona bývá zmocněn k tomu, aby podnikl stavbu určité dráhy, při čemž se zákonem stanoví celá trať se svými odbočkami, dále nejvyšší obnos nákladů zřizovacích, nebo nejzazší lhůta k dokončení jednotlivých linií nebo jednotlivých tratí. Podobným spůsobem a rovněž na základě speciálního zákona mohou býti dráhy soukromé převzaty ve správu státní. Pravidelně uzavírá se nejdříve mezi vládou a mezi správou dotyčné soukromé dráhy úmluva, která se předloží radě říšské k ústavnímu schválení; takováto úmluva odnáší se podstatně ke kupní sumě, kterou má stát vyplatiti, k případnému převzetí prioritních zápůjček na dráze váznoucích, při čemž béře se zřetel na jich zúrokování a umoření, dále dotýká se ona úmluva modalit stran převzetí zřízenců, dále stanoví dobu převzetí dráhy, objekty dráhy, které převzaty býti mají, jakož i všechny jiné jednotlivé podrobnosti, kteréž dotýkají se onoho převzetí dráhy ve správu státní. Naznačeným shora speciálním zákonem takovým povolují se pravidelně vládě speciální úvěry k úhradě nezbytných nákladů na soustavy a rozšiřování staveb, ku zjednání příslušenství dopravního, inventárních předmětů pro nabytou dráhu, jakož i k úhradě výdajů investičních.

2. Dále bývá v koncesních listinách jednotlivých drah tzv. v ý k u p n í d o l o ž k a (Einlösungsklausel), kterážto dává státu oprávnění k tomu, že po jisté době a za jistých modalit dotyčnou dráhu ve vlastní správu převzíti smí.

3. Konečně jest třetím spůsobem nabývání zákonem stanovené p r á v o n á p a d u správy státní k železnicím (srv. čl. Odúmrť.) Kromě shora zmíněné dráhy korunního prince Rudolfa byly ve státní správu převzaty tyto dráhy: dráha císařovny Alžběty, na základě zák. ze dne 23. prosince 1881 č. 141 ř. z., dráha císaře Františka Josefa po zákonu ze dne 8. dubna

1884 č. 51 ř. z., dráha plzeňsko-březenská po zákonu ze dne 8. června 1884 č. 91 ř. z., dráha duchcovsko-podmokelská a pražsko-duchcovská dráha po zákonu ze dne 6. dubna 1886 č. 66 ř. z., dráha vorarlberská po zákonu ze dne 8. dubna 1884 č. 51 ř. z, dráha arcivévody Albrechta po zákonu ze dne 28 srpna 1891 č. 35 ř. z., dráha Karla Ludvíka po zákonu ze dne 25. září 1891 č. 164 ř. z., linie drah rakouské společnosti místních železnic po zákonu ze dne 27. prosince 1893 č. 199 ř. z., česká západní dráha, moravská dráha pohraniční a moravsko-slezská dráha ústřední po zákonu ze dne 11. prosince 1894 č. 229 ř. z. Při tom nelze mlčením pominouti oněch velikých bojů parlamentárních, kteréž zuřily r. 1885 v rakouské poslanecké sněmovně za příčinou sestátnění severní dráhy císaře Ferdinanda, jejíž privilegium bylo r. 1886 pominulo a kteráž jest jednou z nejvýnosnějších a nejlépe situovaných drah v rakouské železniční síti. Ačkoli s velikou energií zastáván byl návrh na sestátnění dráhy této a jakkoli veřejné mínění a i dopravní poměry naléhavě přimlouvaly se za sestátnění této dráhy, podařilo se jí nabýti dalšího privilegia až do r. 1940, jakkoli s podstatným obmezením jejich dřívějších mocenských oprávnění.

V. V Uhrách počala samostatná železniční politika po uzavření státního vyrovnání s rakouskou polovicí říše. Roku 1867 bylo v Uhrách 2158 km. drah soukromých, a 125 km. drah státních. Známá finanční katastrofa z r. 1873 měla v zápětí, že uherská vláda věnovala železnicím celou pozornost svou a ujala se energickou rukou stavby železnic státních. R. 1880 nabyl uherský stát dráhy tisské a r. 1889 obnášela již celková délka uherských drah státních 6161 km. R. 1891 zakoupila vláda uherskou trať rakousko-uherské společnosti státních drah. Té doby jsou v Uhrách tyto větší dráhy soukromé: jižní dráha a dráha košicko-bohumínská. Uherská vláda vyznamenává se v politice železniční zvláštní energií a odhodlaností, o čemž svědčí zavedení sazby pásmové a celá řada reforem v oboru sazeb pro zboží, kteréž hlavně přispěly ku hospodářskému vzmachu zemí koruny uherské v létech 1889—90.

VI. Právo poplatkové.

Pravidelně bývají v oněch specialních zákonech, jimiž se nabytí a a převzetí některé soukromé železnice prohlašuje, osvobozeny ode všech poplatků a kolků dotyčné úmluvy se správou soukromé dráhy učiněné, jakož i příslušné majetkové převody, podání, zápisy, vyhotovení, smlouvy a jinaké listiny, jakož i zejména listiny a prohlášení, podání a zápisy potřebné za účelem knihovního výmazu (v knihách železničních) stávajících a státem přejímaných prioritních zápůjček a konečně poskytuje zmíněné osvobození nové emissi prioritních obligací a knihovnímu zápisu jejich; rovněž zúrokují se a splácí se zmíněné nové prioritní obligace beze srážky daně, poplatku, kolku a jakýchkoli jiných dávek; konečně osvobozeny jsou od kolků a poplatků, zejména pak od poplatků z převodu veškery smlouvy, podání a listiny za účelem výkupu pozemků vydané ohledně případného vystavění jednotlivých tratí drah těchto.

Literatura: Dr. J. Kaizl: Sestátnění železnic v Rakousku; v Lipsku 1885; Kupka: Železnice Rakousko-Uherska 1822—1867, v Lipsku 1888.

Ženy ve službě poštovní a telegrafní.

Ode dne 1. září 1898 nastoupila v platnost tato normální ustanovení o služebním poměru ženských sil pracovních, jež zaměstnány jsou při