

podnikatelova jako výrobní činitel (roz. spr. s. dv. ze dne 10. prosince 1891 č. 3968. sb. »Budwinski« č. 6903).

IV. Úřední zjištění.

Zákon neudal, jak již připomenuto, znaky, dle nichž přesně dalo by se vyvoditi, zda v daném případě je tu tovární či jiná živnost, nýbrž ustanovuje toliko, že v pochybnosti, zda určitý živnostenský podnik jest továrnou, rozhoduje politická zemská správa po slyšení obchodních a živnostenských komor a účastněných společenstev (§ 1 odst. 3 ž. ř.). Tím sice rozhodnutí není ponecháno svobodnému uvážení úřadu, přes to však zůstaveno jest úřadu, aby uvážil skutečnou přítomnou povahu podniku, tak že při zkoušení zákonnosti jednotlivého rozhodnutí může se jednati jen o to, zda směrodatné skutečné výrobní poměry dostatečně byly prozkoumány a správně posouzeny (roz. spr. s. dv. ze dne 26. října 1887 č. 1714, sb. »Budwinski« č. 23).

Trafiky tabáční viz Tabák.

Tramway (Koňská dráha).

I. Pojem a význam.

Koňské dráhy, známé pod nejrozšířenějším výrazem »tramway«, jsou podniky pro dopravu osob na veřejných (nejvíce městských) silničních pozemcích. s vozy zvlášť k tomu účelu stavěnými a koni na pevných kolejích pohybovanými, jezdící dle zvláštního jednotného jízdního plánu a sazby. V technickém smyslu slova nekryje se přesně pojem koňských drah s pojmem tramway. Síly koňské používalo se ovšem nejdříve a z počátku výhradně k dosažení nahoře označeného účele. Když však později i síla parní, plyn, vzduch, petrolej a elektřina jako síly hybné počaly sloužiti, byl výraz »tramway« pojímán oproti výrazu »koňská dráha« jako výraz širší oproti užšímu. Vlastní zákonné ohraničení těchto pojmů dosud nikde nebylo stanoveno, ačkoliv dosti jest literárních pokusů přesného ohraničení (viz Dra. Huber-a »Tramwayrecht«, Opermann, Stüssi, Bürkli). Theorie zdá se v tom býti za jedno, že tramwayemi mají se rozuměti ony dopravní prostředky, jež slouží ku dopravě ve městech velikých obcích, neb spojují města s jich předměstími a předměstskými obcemi.

Od železnic liší se tramwaye tím, že:

- a) jsou založeny na veřejné, t. j. městské neb obecní půdě,
- b) slouží jen osobní dopravě,
- c) nejsou předmětem pozemkových knih,
- d) jsou koncessovány ministersky a ne říšským zastupitelstvím,
- e) mají jen lehkou základní stavbu, koleje »à niveau« a jen zběžnou staniční službu.

Výraz sám, totiž slovo »tramway« nepodává dostatečné opory pro nezvratně přesné ohraničení pojmu. Zajímá nás pouze potud, že si všude získal takměř mezinárodní domovské právo. V Rakousku pak zvlášť odpadá každý další důvod k omezení a přesnému odlišování již proto, poněvadž všechny městské dráhy, hnané motory ať mechanickými či animalními, a jakkoliv pojmenované, spadají nyní pod zákonný pojem lokálních, případně malých (podružných) drah (viz čl. Dráhy).

Tím způsobem kryje se pojem »tramway« u nás s pojmem koňských drah a to tím spíše, poněvadž, jak již nahoře vzpomenuto, první městské dráhy byly dráhy koňské.

Etymologicky nutno odvozovati výraz »tramway« (ital. tramvia, ippodidira, špaň. trambias) ze složení anglických slov »tram« (dolová kolej) a »way« (dráha, cesta). Často vykládá se též »tram« jako zkrácenina z »Outram«, jména to muže, který již v 18. století zavedl ve svých uhelných dolech podobné kolejemi opatřené dráhy. Ohledně vývoje drah kolejemi opatřených vůbec jest o to spor, které zemi přísluší prvenství.

Dle Kochera (System III. § 96) byly dráhy s dřevěnými kolejemi na blízku New-Castlu známy již od roku 1676, dle jiných pověstí vyskytly prý se koncem 17. století v Harzu, odkudž Outram tento systém přenesl do Anglie. První tramwayová linie v našem smyslu slova byla vystavěna r. 1832 v Americe z New-Yorku do Haarlemu, načež r. 1852 Loubat založil a provedl první síť tramwayovou v New-Yorku.

Ve Francii udělena první koncese r. 1854 od Vincennesu ku Ševre-skému mostu, kdežto zřízení tramwayové sítě v Paříži provedeno teprve r. 1873. Z Francie rozšířila se tramway rychle do všech ostatních zemí. V Německu existovalo r. 1885 již 54 tramwayových podniků, jež v roce 1884 dopravily celkem 189,729.903 osob. (Dr. Huber: »Tramwayrecht«).

II. Právní poměry.

Následkem zvláštní složitosti právních poměrů při zřizování koňských drah se vyskytujících vzniklo zcela nové, zákonně dosud bohužel jen velmi volné organisované právní pole, jehož důkladné a zevrubné prozkoumání vyžaduje řádné speciální studium. Těmto obtížím nutno též na vrub přičísti, že všemi státními zákonodárstvími přijat byl princip koncesní. Poněvadž však u tramwayí následkem jich zvláštního účelu, totiž dopravy osob uvnitř měst, muselo se upustiti od myšlenky na výhradné vlastnictví základů dráhy, muselo koncesování těchto drah jíti dvojím směrem a býti: státním a i obecním, poněvadž bylo nutno počítati se zájmy obou. Spojení těchto dvou zájmů i otázka, jakým způsobem má jeden druhému býti podřízen, byly průběhem času dle různých státoprávních názorů i různě řešeny. Přehled různých zákonodárství vykazuje velkou rozmanitost řízení při koncesování městských drah, ohledně kterých aspoň těmito systémy nutno se zabývati:

1. Koncesování výhradně a jediné ústředními úřady (Anglie, Turecko, Rusko a Švédsko);
2. těmitéž úřady po slyšení interesovaných úřadů místních (Amerika, Nizozemí, Rakousko a Dánsko);
3. úřady místními po případě majiteli silnic s povolením centrálních úřadů (Belgie);
4. jediné úřady místními resp. majiteli silnic (Francie, Španělsko, Itálie a Prusko).

V Rakousku nejv. rozhodnutím ze dne 25. února 1859 č. 598 k návrhu ministra obchodu stanoveny ohledně zřizování koňských drah (dráh hipposidirních) na obyčejných silnicích tyto všeobecné zásady: Nevidělo se totiž potřebným vydávati zatím zvláštní samostatný zákon koncesní pro zřizování koňských dráh, ministr obchodu však byl zmocněn, aby bude-li o to žádáno, takovéto podniky na pokus byly povolovány, při čemž však ostatní na ten čas přísně hleděno musí býti k tomu:

a) že žádné právo soukromé a žádný nárok soukromoprávní nesmí býti porušen a tudíž není možna expropriace z donucení;

b) že na všechny ohledy pravidelné nerušené veřejné dopravy jakož i na bezpečnost vůbec brátí dlužno co nejbedlivější zřetel a tudíž k takovýmto pokusům nesmí býti uděleno výhradné právo;

c) že nesmí býti přiznán naprosto žádný nárok na odškodnění neb záruku oproti státnímu eráru a tudíž nároky na odškodněnou, vznikající zřízením hipposidírních drah mezi jich podnikateli a soukromými osobami jen a výhradně dle občanských zákonů mají býti projednávány; konečně

d) že bez nejvyšší nutnosti, kterou od případu k případu dlužno prokázati, nesmí býti na nejvyšším místě učiněn návrh na celní výhody, ba ani ne na povolení k užívání cizozemského materialu.

Tato ustanovení, plná mezer, dlouho měla samojediná platnost zákonnou. Četné výnosy ministerstva obchodu, jež od té doby vydány následkem zmocnění, uděleného ministru nejvyšším rozhodnutím, jeví se prostě jen jako výklady; tak na př. výnos min. obch. ze dne 11. března 1867 č. 4386, 444 (ohledně koncese firmy Schoeck pro Vídeň), jenž obsahuje pouze z ostření ustanovení nejv. rozhodnutí ze dne 25. února 1859; výnosem min. obch. ze dne 8. července 1868 č. 8858 při příležitosti docházejících žádostí o udělení povolení ku předběžným pracím a pak udělení koncesí na takové železnice oznámeno místodržitelstvím pro království České a markrabství Moravské, později pak i oněm pro Štýrsko, Horní Rakousy, Halič a Přímoří, že ku zřízení silničních koňských železnic, t. j. takových drah o kolejích, jichž koleje nevyčnívají nad úroveň silnic tak, že by tím rušily dopravu jiných povozů, není nutno dle přítomného stavu zákonodárství udělení povolení k technickým předběžným pracem tak jako při zamýšleném zřízení železnice parovozové, které udílí ministerstvo obchodu dle §§ 1—4 zákona o koncesování železnic ze dne 14. srpna 1854 ř. z. č. 238, neboť takovéto koňské dráhy na silnicích již existujících nezřizují se na základě nejv. koncese udělené ve smyslu zákona o koncesování, nýbrž povolení to udílí se na základě nejvyššího rozhodnutí ze dne 25. února 1859 ministerstvem obchodu, nyní pak ministerstvem železnic po zevrubném prozkoumání místních poměrů zemskou správou. Skutečné provedení stavby koňské dráhy musí býti zůstaveno dohodnutí se podnikatelově s vlastníky dotýčných silnic a musí cestou tohoto dohodnutí pevně stanoveny býti i modalities, které nutnými se jeví za zvláštních místních ohledů. V praxi byla tato zásadní ustanovení, vždy dle uvážení zvláštního případu různě vykládána a výklad ten v jednotlivých koncessích různě vyjádřen.

III. Obsah udílených koncessí dělí se ve tři zcela rozdílné, zájmové obory:

1. státní,
2. místní (obecní) a
3. soukromoprávní.

Ad 1. Státní zájem může býti jen velmi omezený při posuzování dopravních podniků, které slouží jen zvláštní místní potřebě, poněvadž jsou zbaveny každého nároku na státní garancii a nemohou též nikdy státu právem nápadu připadnouti.

Rozsah tohoto zájmového kruhu přesně stanoven nejv. rozh. z roku 1859 v tom směru, že má býti co nejsvědomitěji dbáno všech ohledů pravidelné veřejné dopravy a veřejné bezpečnosti. Poněvadž však výrazem »pravidelná doprava« zřejmě může býti rozuměn pouze status quo veřejné

silniční dopravy až do zavedení podniku panující, spadají obě stránky státního zájmu v jedno se zájmem po stránce veřejné bezpečnosti na silnicích a městských třídách.

Rozsah státního dozorčího práva ohledně veřejné bezpečnosti omezen všeobecně kompetencí bezpečnostních úřadů. V daném případě obsahuje všechny předpisy, jež týkají se volného průchodu, bezpečnosti života, zdravotnictví a ochrany zvířat, při čemž je z pravidla povahy prohibitivní. Přes to však v praxi došlo k případům, kde hledělo se pod moment státoprávního zájmu vztáhnouti i jiné otázky, zvláště pak otázky ohledně rozmnožení dopravní služby. Proti tomu nutno za rozhodnuto pokládati, že tu zájem státu jako celku oproti dopravním potřebám místním při této otázce jen na tolik existuje, pokud takovéto právo bylo v dotýčné propůjčovací listině státu vyhrazeno (roz. spr. s. dv. ze dne 21. dubna 1892 č. 1280). Vskutku také sepisování koncesních listin pro koňské dráhy nedálo se dle nějaké stálé praxe. Kdežto při prvních podnicích kratičkým poukazem na »pravidelnou nerušenou dopravu« a »veřejnou bezpečnost« vlastní provedení drah úplně a výhradně bylo zůstaveno soukromoprávnímu ujednání podnikatele s vlastníky po př. správou pozemku železničního, vyskytují se v novějších koncesních listinách již výhrady, jež se vztahují k otázce dopravy samotné, tarifu, vojenských transportů, ba i otázky závaznosti, kupovati materialie pouze v tuzemsku. Dle názorů správního soudního dvoru (na př.) není o tom sporu, že v případě takovýchto zvláštních výhrad, tvořících přímo obsah státní koncese, zájem státu rozšířil se přes meze, které vykazoval mu smysl původního zákona a že může býti osvědčen z obsahu přijaté koncese.

Další obohacení a rozšíření státní pravomoci přivozeno dále potud, pokud úprava živnostensko-právních poměrů takovýchto koncesovaných podniků nepodléhá vlivu místních živnostenských úřadů, nýbrž naopak v poslední příčině připadá bezprostřední pravomoci úřadu, který koncesi udělil. K těmto zájmům přidružily se v nejnovější době i zájmy socialně politické, jež výrazu docházejí v povinnosti zaopatření proti nemoci a úrazů, jakož i v dohledu na zachovávaní normální doby pracovní. V poslední příčině již také častěji ministerstvo obchodu, jako úřad koncesi udílející, zvláště vypukly-li stávky zřízenců, bezprostředně zasáhlo i v otázky úpravy služby, nařidivši totiž vydání služebních řádů a davši si tyto předložiti ke schválení. Ačkoliv tedy toto zasažení bylo pojmáti nejen se stanoviska živnostenskoprávního, nýbrž i se stanoviska veřejné bezpečnosti, byla dosud dávana přednost (tak i v Praze roku 1889) tomu, aby rozvrh takovýchto instrukcí sdělán byl cestou kompromisní po slyšení všechúčastněných faktorů. Sporna jest právní otázka, jaké donucovací prostředky přísluší úřadu, jenž koncese udílí, ohledně provádění nařízení, vydaných v okruhu její pravomoci. V tom směru měl by býti nejprve činěn rozdíl mezi:

a) pohnutkami k jich vydání, které se vztahují ku veřejné bezpečnosti a

b) pohnutkami, jež vyplývají v daném případě z jiných zvlášť vyhrazených koncesních práv (s ohledem na provozování, tarif, živnostenskou policii atd.).

Co se týče oněch pod a) uvedených, vyžaduje toho účelnost každé bezpečnostní služby, by byla zjednána rychlá, právními prostředky neodložitelná opatření. Prostředky ku prosazení takovýchto nařízení dány jsou

zákonně předepsaným policejním řízením; při tom užití radno ovšem v první řadě peněžitých trestů, a bylo-li tu provinění osobní, i potrestání vězením. Ve zvláštních případech může býti rozhodnuto, aby místním bezpečnostním úřadem na čas zastavena byla vozba neb odejmuta koncesse; toto poslední ovšem jen úřadem k udílení koncesí oprávněným.

Jinak má se to s prováděním práva státního dozoru ohledně práv koncesních uvedených pod b). Zde možno pokládati za nejpůsobivější donucovací prostředek vyhrůžku odnětím koncesse. Naproti tomu jest pochybno, je-li přípustná dle analogie zák. o konc. žel. ze dne 14. září 1854 č. 238 politická sekvestrace, jak jí opravdu v praxi v jednotlivých případech (v Praze a ve Vídni) vládními úřady bylo pohroženo, ačkoliv provedena nikde nebyla. De lege lata nutno otázku tuto zodpověděti záporně, poněvadž sám výn. min. obchodu ze dne 8. června 1868 č. 8858 praví, že vyloučeno jest použití zákona o konc. železnic na koňské dráhy. Pro stanovisko, které popírá oprávnění to, jest i ta okolnost rozhodnou, že zájem státu na dalším provozování vozby dopravních podniků čistě místních není daleko tak velký jako při železnicích, jež slouží obchodně-politickým účelům.

2. Co se týče oboru místně-obecní potřeby měly by v něj pojmuty býti veškeré otázky, jež se vymykají právu státního dozoru ohledně pravidelné dopravy, veřejné bezpečnosti a v daném případě oněch zvláště vyhrazených koncesních práv. Není nikterak pochybno, že na tomto poli rozhodují jediné a výhradně jen ony činitelé, jimž dle zákona přísluší zastupování těchto zájmů. To jsou obce a správcové veřejných silnic, jimž nejvíce musí se jednati o nejlepší dopravu obecnstva a kteří již proto oprávnění jsou v otázce té spolu rozhodovati, poněvadž oni propůjčují dopravě veřejné, vlastním nákladem udržované silnice. S tohoto stanoviska věc pojímající, posuzovaly též vlastní právnickou stránku věci obce v dobách, kdy státní koncesse vlastní provádění tramwayových drah zcela a naprosto ponechávaly jich dohodnutí s podnikateli. A byť i třeba v pojmání tohoto úkolu často přestřelily, byly vždy přece oprávněny, ačkoliv ovšem jen na základě smlouvy, vydávati ustanovení, jež nebyla obsažena v koncesi a nedotýkala se ani otázek pravidelné nerušené dopravy ani otázek veřejné bezpečnosti. Sem spadá vše, co se týká směru dráhy, tarifu, velikosti a tvaru vozů, oděvu personalu, intenzivity jízdní služby, zřízení zastávek a konečně kladení kolejí, pokud toto poslední na povinnost udržování silnic, připadající obci, vliv má. Všechna tato ustanovení buď tvoří opět nové čistě samosprávné disposiční pole, nebo jsou povahy čistě místně-policejní. Pro ony příslušným je městské zastupitelstvo, pro tyto magistrát jako úřad místně policejní.

Již z toho vidno, že kompetence súčasťných dozorcích orgánů, státních jakož i městských a úřadů magistrátních, často může se křížovati a protínati. V té příčině dlužno řídit se zásadou, že se zájem místní vždy má podříditi zájmu státnímu, t. j. vyššímu (roz. min. obch. ze dne 4. července 1870 č. 9054 — 1887. otisknuté ve sbírce, kterou vydal Pollanetz a Wittek, 3. sv. str. 292).

3. V obor soukromoprávní spadá nejprve jediné a výhradně přípustná forma smluvní, ve které vyjádřeny jsou místní zájmy. Pokud rozšiřují se až na provozování samo, mohou býti zařaděny buď pod záhlaví smluv služebních neb námezdních, částečně mezi nepojmenované

smlouvy. Používají-li se veřejné silniční pozemky za plat neb za určité procento zisku, jest je považovati za smlouvy nájemní (roz. nejv. soud. dv. ze dne 25. listopadu 1891 č. 11.961).

Poslední otázka byla z počátku velmi sporná. Zastáváno stanovisko, že okolností, že se jedná o statek obecní, mizí povaha práva nájemního. Spr. s. dvůr (roz. ze dne 12. června 1885 č. 1619) rozhodl, že i obecní statek může býti dán v nájem, pokud způsob jeho používání překročuje *usus publicus*. Tyto smlouvy nájemní zastupují při tramwayích expropriaci, která u jiných dopravních prostředků jest přípustnou, a jeví se býti v celku její náhradou. Poněvadž však zákon ze dne 18. února 1878 č. 30 ř. z. o expropriaci železnic vzpomíná i případu expropriace k účelu zřízení tramwaye, stává se otázka, zda-li koncesí získané veřejné právo jednotlivcovo oproti státu pozměňuje práva nájemní, ještě složitější. Otázka tato stává se tím naléhavější, nastane-li možnost výpovědi z nájmu. Není naprosto pochybné, že tam, kde výpověď ve smlouvě jest vyhrazena, nelze právnímu provedení její zabrániti. Jiná otázka jest ovšem, zda není oprávněn úřad, jenž koncesi udělil a jemuž na skutečném provádění koncese udělené musí býti záleženo, v případě takovém ohroženému koncesionáři ochrany poskytnouti z titulu jeho veřejného práva přiřčením práva expropriačního. Uváží-li se smysl nejv. rozh. ze dne 25. února 1859 a výn. mín. obch. ze dne 4. července 1870 č. 9054, jest rozhodnouti pro kladné zodpovězení otázky, poněvadž nutno za to míti, že jednostranné zrušení soukromoprávního dohodnutí nemůže býti srovnáno ani s duchem cit. nejv. rozhodnutí ani se skutečností, že koncesse na základě tohoto dohodnutí byla udělena; může tedy vlastně celá koncesse, tedy veřejné i soukromé právo v ní zahrnuté, pominouti pouze pominutím práva veřejného. K použití nejkrajnějšího prostředku odnětí koncese mohou ovšem dáti podnět okolnosti, z nichž nutno souditi, že není více možno nadíti se dosažení účelu, pro který koncese byla udělena (exekuce, úpadek podnikatele, zastavení vozby atd.).

IV. Právní poměr k malým (tercierním) drahám.

Od vydání zákona ze dne 31. prosince 1894 č. 2 ř. z. o drahách nižšího řádu. není naprosto žádné pochybnosti, že všechny od tohoto okamžiku koncesované tramwaye ať již jsou třeba i jen animalními motory v pohyb uváděny, spadají pod pojem malých (tercierních) drah a mají dle tohoto zákona býti posuzovány. (Viz čl. Dráhy místní a Dráhy malé). Tímto zákonem však ona ustanovení, jež až dotud vydána o tramwayích, platností nezbavena ani výslovně ani mlčky. Mlčky již proto ne, poněvadž nejsou nikterak v odporu s tímto zákonem, jenž vlastně jen ona ustanovení rozšiřuje. Vedle toho má tento zákon význam jen pro ony koncesy, jež byly uděleny po jeho publikaci, kdežto pro práva koncesní, dříve udělená. směrodatným je i na dále obsah listin koncesních, poněvadž koncesy značí vlastně zvláštní právo oproti státní vládě. Přes to však nutno tento stav pokládati pouze za přechodní, poněvadž zcela jistě lze očekávati, že časem všechny dosud koncesované koňské dráhy budou se domáhati přeměny své vozby v pohyb mechanický. Poněvadž však svolení k takové přeměně nutno pokládati za udělení nové koncesse, možno souditi, že brzo dojde k přeměně všech dosud platných koncesí tramwaových v koncesy dráh místních (malých drah). Výhody, jaké poskytuje zákon o malých drahách ohledně osvobození od kolků a daní ve spojení s lácí a lepším vy-

užitkováním mechanické, obzvláště pak elektrické síly, jsou tak velké, že nelze koňským drahám věstiti dlouhého trvání.

V Americe zdomácnilo již úplně zavedení vozby pomocí elektrické síly podle systému Thomsonova; v Evropě užívání její stále více se šíří. Vedle tohoto systému má větší vyhlídky do budoucnosti dražší system Siemensův a Halskeův (s podzemním vedením), poněvadž více oku se zamlouvá. Ideal dopravy pomocí elektrických akumulátorů však naproti tomu přes mnohé a mnohé pokusy dosud nedosáhl kýženého cíle dokonalosti. Dalekosáhlá přeměna sféry kompetenční ohledně udělování koncesí, jakož i provádění dozoru vozby, nastoupila zákonem ze dne 19. ledna 1896 ř. z. č. 16, dle kterého přešla příslušnost ta, dříve ministerstvu obchodu náležející, na ministerstvo železniční.

Trasant, trasát viz **Směnka**.

Trestanci.

O zacházení s osobami odsouzenými k trestu na svobodě obsahuje všeob. tr. z. jen několik málo povšechných předpisů, kdežto speciální ustanovení jsou upravena nařízeními a instrukcemi; o nich jedná obšírně Kaserer (*Handbuch der österr. Justizverwaltung* III. sv.) a Leitmaier (*Oesterr. Gefängnissskunde* 1890). Co se týče stíhání činů trestních, jichž se dopustili trestanci po dobu trestu, podléhají přečiny a přestupky, jež spáchali trestníci v samostatných trestnicích chování výhradně disciplinární trestní moci správy věznice. Nařízení toto nevztahuje se však na trestníky chované ve věznicích soudních. Přečiny a přestupky těmito spáchané stíhá soud trestní podobně jako zločiny, jichž se dopustili trestanci všech kategorií (nař. min. vn. ze dne 4. července 1860 č. 173 ř. z., výn. m. s. ze dne 13. ledna 1882 č. 264 a § 90 inst.). Viz čl. Samovazba, Vězení, Věznictví, Žalář. Patrné zlořády, jež spojeny jsou s dopravou cestujících v témže voze s trestanci a hnanci, jak se zřetelem na veřejnou bezpečnost tak i vzhledem k obtěžování cestujících z toho vznikajícímu, posléz i v humanitním směru vedly k tomu, že se zavázaly správy železniční na konferenci dne 31. ledna 1873 u generální inspekce rak. státních dráh odbývané, že budou dopravovati dle možnosti trestance a hnance ve zvláštním voze a že vyhradí vůz III. třídy bez nároku na vyšší odměnu, pokud s příslušným úřadem stane se dohodnutí v určitých dnech neb vlacích pro tyto dopravy. Ministerstvo obchodu schválilo výn. ze dne 15. února 1873 č. 4479 toto dohodnutí. Jest to provedení ustanovení § 10 žel. ř. dopr. ze dne 16. listopadu 1851 č. 1 ř. z., jenž nařizuje, že se modality, za kterých trestanci neb osoby zatčené neb zadržené nebo pod policejní dohled postavené musí býti i s dozorčím personálem jej provázejícím po drahách dopravovány, upraví zvláštními zákonnými předpisy. Hnanci a jich průvodčí dopravují se po rakouských drahách dle sazby platné pro dopravu vojska.

Trest smrti.

I. V trestním právu středověku byl trest smrti pravidelným trestem v hrdelních případech; od 2. pol. předešlého století byla však oprávněnost a účelnost tohoto trestu vážně brána v odpor (Beccaria, Sonnenfels), a vyvinul se v tomto směru živý boj na poli vědeckém, jehož výsledkem jest přesvědčení, že právo státu vysloviti a vykonati tento trest nepopíratelně přísluší, poněvadž není vůbec práva, kteréž by před státem existovalo a jej zavazovalo a poněvadž naopak veškeré právo teprve ve společnosti, především ve státě vzniká a právo státní má svoji mez toliko ideální v účelu