žaloby dle §§ 49 čís. 1, 50 a 51 čís. 1 jur. nor. (dobrozdání nejvyššího soudu).

Žebrota.

Zamezení žebroty souvisí úzce s úpravou chudinství a nelze žebroty zameziti trvale bez úpravy otázky chudinské. Již v ranním středověku věnovali přední péči jednotliví státové vykořenění žebroty, leč ani nejkrutější tresty neměly žádoucího výsledku, ježto odstraněny nebyly příčiny onoho smutného sociálního zjevu — totiž: nedostatečné národní školství, neracionelní péče o chudé a policie chudinská, kusé zákony a nedostatek v dělbě práce. V Rakousku vydána byla četná nařízení k odstranění nebo aspoň zastavení obtížného a dotěrného žebrání v 18. a na počátku 19. století. Za císařovny Marie Teresie počaly se činiti pokusy o to, aby nucenou prací účinněji se vystoupilo proti žebrotě. Direktivy pro donucovací pracovny prohlášené policejním dekretem ze dne 29. června 1811 podávají výměr žebráka; jestiť prý to individium, kteréž na veřejném místě (žebrota pouliční) nebo v soukromých domech (žebrota podomní) žádá na někom almužnu ať již výslovně (ústně nebo písemně) nebo posuňky a tím zřejmě na jevo dává úmysl, že chce obdržeti dary nějaké. Trestání žebroty, jež zákonem ze dne 10. května 1873 č. 108 ř. z. příslušelo orgánům politickým a jen v těžších případech dle §§ 509, 510, 511, 517—521 zák. trest. přikázáno bylo soudům, svěřeno bylo zákonem proti osobám štítícím se práce a proti tulákům ze dne 14. března 1885 č. 89 ř. z. soudům trestním. Dle tohoto zákona budiž potrestán pro žebrotu:

1. kdož ve veřejných místech nebo dům od domu žebrá nebo dožaduje se veřejné dobrodušnosti nechtěje pracovati;

2. kdož nedospělce k žebrotě svádí, posílá nebo jiným odevzdává (§ 2). Trest záleží ve vězení od 8 dní do 3 měsíců, k čemuž přistoupiti může i odevzdání dotyčného vinníka do donucovací pracovny. Zákon ze dne 10. května 1873 č. 108 ř. z. zapovídá vystavovati vysvědčení o neštěstích nebo chudobě k tomu účelu mající sloužiti, aby se jich používati mohlo k žebrotě s místa na místo, a ustanovuje na přestoupení tohoto zákazu peněžitou pokutu od 10—100 zl. (§ 3). Zemské zákony, které upravují chudinství, propůjčují ohledně žebroty obcím trestní pravomoc. Ve většině korunních zemí Rakouska (v Čechách, na Moravě, v Rakousích Dolních i Horních, ve Štýrsku) zařízeny jsou zemskými zákony stravovny (Naturalverpflegsstationen), kteréžto ústavy positivní cestou žebrotě mají učin ti přítrž. Dosavádní výsledky tohoto zařízení přimlouvají se za to, by stravovny se staly všeobecnými (srv. čl. »Zákonodárství chudinské« a »Policie chudinská«).

Železnice soukromé.

I. Zakládání soukromých železnic.

Kde se objeví potřeba přiměřeného sprostředkování dopravy, sestupují se z pravidla především ti, jimž na zřízení dráhy záleží, nechají vyšetřiti, jaké by byly pravděpodobné poměry dopravy a jakého nákladu by zřízení dráhy vyžadovalo, a uveřejní buď výsledky tohoto šetření resp. kalkulací s vyzváním, aby se utvořila společnost pro zbudování dotyčné dráhy nebo sdělí po případě i soukromě tyto výsledky vhodným osobnostem. Tím neb oním způsobem dojde pak ke zřízení zakládacího výboru (komité), kterýž u vlády zažádá o povolení přípravných prací k dotyčnému železničnímu projektu (t. zv. předběžná koncese). Byla-li předběžná kon-

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: