

neodjíždí k počátku linie; parostroj nechť přijede; parostroj s dělníky nechť přijede; parostroj s dělníky a lékaři nechť přijede; všechny vlaky zdržeti; vozy hodiny naříditi; vlak přijíždí po nepravé koleji ke konci linie; vlak přijíždí po nepravé koleji k počátku linie; vlak přijíždí od trati ke konci linie; vlak přijíždí od trati k počátku linie; vlak přijíždí od trati po nepravé koleji ke konci linie; vlak přijíždí od trati po nepravé koleji k počátku linie; trať je zaváta. Signály pozůstávají v různých skupinách úderů zvonových, jež jednou se dějí neb se ve stejných přestávkách třikrát neb čtyřikrát opakují.

II. Signály personálu na trati: »Zadržte«, »zvolna«, »volná jízda« a »vlak roztržen«, jež jsou signály optickými.

III. Pevné signály: Tyto se dělí na:

1. signály distanční, jež jsou umístěny před stanicemi, odbočkami a křižovatkami dráty a mají za účel, by kryly tyto na přiměřeně velkou vzdálenost;

2. signály stěžejní na trati, jež hlavně ke krytí vlaku slouží;

3. signály vyhýbkové, jež obrazem lucerny oznamují postavení vyhýbek;

4. signály na vodním jeřábu.

IV. Signály na vlaku označují počátek a konec vlaku.

V. Signály personálu vlaku: Tyto jsou

1. signály personálu parostroje parní píšťalou dávané: »pozor«, »brzdit pevně«, »brzdu povoliti«, »brzdit mírně«, »brzdu mírně povolovati«, »volání, by přibrán byl personál« a »pokračování v jízdě osobního vlaku na trati zadržného«;

2. signály personálu vlak provázejícího: »odjezd«, »zadržet«, »zvolna«, »vlak roztržen« a »pozor«.

VI. Signály při pořádání vlaku: »v před«, »zpět«, »pomalu« a »zastaviti«.

VII. Mimo to jsou při dráhách nepovinné signály, jež dle potřeby mohou býti zavedeny se schválením c. k. generální inšpekce rakouských dráh. Zřízenci železniční jsou povinni době denní odpovídající (přiměřené) prostředky signálové při sobě míti, by stále mohli signály dávat (§ 8 nař. m. o. z 16. října 1876 č. 30084).

VIII. Dle nař. m. o. z 1. srpna 1883 č. 24932 nejsou při dráhách místních signály liniové probíhající elektrickými zvonky obligatorními a mohou ve dne též odpadnouti signály distanční, signály stěžejní na trati, signály vyhýbkové a signál konečný.

Silnice a cesty.

I. Část všeobecná.

Silnicí, (cestou, ulicí), rozumíme v nejširším smyslu onu plochu půdy, která jest odstraněním přirozených, postupu bránících překážek věnována účelům dopravním. Silnice jsou jedním z nejhlavnějších faktorů hospodářského žití, poněvadž teprve jimi umožněna jest náležitá výroba statků a jich rozdělení. Neboť teprve tehdy, když surovina na místo výroby a hotový výrobek odtud na místo spotřeby lze převézt, jest myslitelná výroba statků a jich zpeněžení. Statkem v hospodářském smyslu stává se věc teprve, lze-li jí užití k ukojení potřeby; to přirozeně předpokládá skutečnou potřebu, jež má býti ukojena, a jen pokud opravdu tu potřeba

tato jest, má věc k ukojení jejímu sloužící nějakou cenu. A poněvadž právě silnice to jsou, které umožňují dopravu věci na místo, kde jí k ukojení potřeby nutno, dodávají jí prostřednictvím svým určitou cenu; jsou tedy silnice v hospodářství činitelem hodnotu tvořícím a hodnotu zvyšujícím. Péče tedy, kterou obec silnicím věnuje, odpovídá úkolům obce a dle toho lze souditi, že péče ta vzrůstem obce roste a se zvyšuje. Nejprve spojeny silnicemi jen nejdůležitější body státu, pokud to vyžaduje společný státní zájem; pak teprve následují silniční spojení podřízeného, místního významu, až konečně umožňuje úplná silniční síť lehké a pohodlné spojení všech částí státního území. Z toho plyne roztřídění silnic dle jich významu; to pak opět je směrodatné při řešení otázky, komu náleží péče o zřízení a zachování silnice. Pravidlem jest, že povinnost tato náleží tomu, jehož zájmového kruhu určitá silnice se dotýká.

II. Druhy silnic.

A. Nejdůležitější jest otázka, zda ta která silnice nebo cesta je statkem veřejným či soukromým. Již všeobecný občanský zákoník označuje v § 287 silnice jako statek veřejný, t. j. jako věc, již všem příslušníkům státu jest dovoleno užívati a jen potud, pokud se jedná o veřejné silnice a cesty, jsou ony zároveň předmětem silničního zákonodárství, které se dělí v říšské a zemské zákonodárství. (§ 11 lit. *d*) zák. ze dne 21. prosince 1867 č. 141 ř. z.). Každá cesta, která není veřejnou, jest statek soukromý a podřízena všeobecným ustanovením občanského práva o věcech nemovitých. Veřejností silnice neb cesty rozumí se její určení, aby sloužila komukoli k obyčejnému užívání (nál. spr. s. dv. ze dne 13. července 1882 č. 1389, sb. »Budwinski« č. 481; ze dne 2. ledna 1888 č. 3384, sb. »Budwinski« č. 4322 a mnoho j.). Při tom jest pro otázku, zda cesta jest veřejna či ne, nerozhodnou ta okolnost, komu náleží pozemek a půda, kterou dotyčná silnice vede (nál. spr. s. dv. ze dne 3. října 1883 č. 2272, sb. »Budwinski« č. 1854). Zda cesta veřejna či ne, lze eventuelně posouditi i ze skutkových okolností; dotyčné rozhodnutí přísluší vynésti samosprávným úřadům cestou instanční (roz. spr. s. dv. ze dne 20. října 1887 č. 2775, sb. »Budwinski« č. 3715); samozřejmě vztahují se tyto otázky jen na podřízené, zákonodárství zemskému podléhající silniční spojení, poněvadž otázky podobné při silnicích vyšší kategorie vůbec nikdy vzniknouti nemohou. Aby silnice byla veřejna, není nutno, aby jí bylo lze bezplatně používati (viz článek: Mýta).

B. Dále jsou silnice erární čili říšské, jichž zřízení a udržování jest zájmem státního celku, na něž náklad kryt z prostředků státních.

C. Jiné veřejné silnice a cesty, věnované všeobecné dopravě, jsou silnice a cesty neerární. Dle jednotlivých, sem spadajících zákonů zemských, rozeznáváme veřejných neerárních silnic různé kategorie:

a) Silnice zemské, okresní, obecní a cesty, tak na př. v Čechách (zák. ze dne 12. srpna 1864 č. 46 z. z.) a v Bukovině (zák. ze dne 11. prosince 1884 č. 39 z. z.); v Haliči (zák. ze dne 18. srpna 1866 č. 15 z. z.);

b) silnice konkurenční, obecní a vesnické, a to zvláště v Dalmacii (zák. ze dne 7. dubna 1873 č. 21 z. z.);

c) silnice zemské a cesty zemské, silnice podporované subvencí, obecní silnice a cesty, cesty místní (sousedské) a sil-

nice vedoucí k samotám v Korutanech (zák. ze dne 21. května 1890 č. 17 z. z.);

d) v Krajině: silnice zemská, okresní a obecní a obecní cesty (zák. ze dne 28. července 1889 č. 17 z. z.);

e) v Gorici a Gradisce: silnice a cesty zemské, konkurenční a obecní (zák. ze dne 29. dubna 1864 č. 11 z. z.); tolikéž v Istrii (zák. ze dne 19. května 1863 č. 9 z. z.);

f) na Moravě: silnice okresní, obecní a cesty (zák. ze dne 30. listopadu 1877 č. 38 z. z.);

g) v Dolních Rakousích: silnice zemské a okresní I. a II. řádu, cesty obecní (zák. ze dne 23. prosince 1889 č. 13 r. 1890);

h) v Horních Rakousích: silnice a cesty zemské, okresní a obecní (zák. ze dne 11. pros. 1869 č. 31 z. z.);

i) v Solnohradě: silnice zemské, cesty zemské, silnice obecní, cesty obecní (zák. ze dne 14. ledna 1873 č. 5 z. z.);

j) ve Slezsku: silnice zemské, okresní, obecní a cesty (zák. ze dne 19. listop. 1863 č. 4 z. z. z r. 1864);

k) ve Štýrsku: okresní silnice I. a II. třídy, silnice obecní a cesty (zák. ze dne 23. června 1866 č. 22 z. z.);

l) v Tyrolsku: silnice konkurenční I. a II. třídy, silnice obecní a cesty (zák. ze dne 12. října 1882 č. 30 z. z.); taktéž ve Vorarlbergu (zák. ze dne 15. února 1881 č. 9 z. z.).

D. Zvláštní kategorii neerárních veřejných silnic tvoří tak zvané železniční příjezdy, t. j. ony silnice, které zprostředkují spojení nádraží a stanic nákladových s nejbližšími silnicemi říšskými (erárními), zemskými, okresními neb obecními. Prostranství při nádražích a stanicích nákladových, která jsou nutna pro obecenstvo a vozy, jsou částí dotyčné železnice a jsou vyloučeny z pojmu (nádražních) železničních příjezdů.

Všeobecná ustanovení: Pres. výn. dv. kom. ze dne 28. února 1845 č. 314, obsaženým v dekr. dvor. kanceláře ze dne 4. února 1845 č. 35.869, sb. pol. z. sv. 73 č. 12 a ze dne 6. března 1845 č. 7658, sb. pol. z. sv. 73 č. 29 jest ustanoveno, že zřízení a zachování nádražních příjezdů, nutných v bezprostředním zájmu veřejném, děje se nákladem státní dotací hrazeném; pokud však zřízení jich je nutno jen ve speciálním zájmu jednotlivé morální neb fysické osoby, pro zájem všeobecný však lhůstojno, má býti náklad též jen súčastněnou osobou hrazen. Trať pro nádražní příjezdy, jež zříditi nutno ze silničního stavebního fondu, má býti vyšetřena a stanovena komissionelní poradou úřadů administrativních, technických, celních a železničních a orgánů jejich; provedení však vyhrazeno administrativně technickým úřadům, jež ku podobným stavbám jsou povolány. Prostranství, jež nutna jsou pro postavení vozů před nádražím, jsou bez prostřední částí nádraží a nutno je pokládati za příslušenství dráhy a proto zříditi je a udržovati musí dráha sama. Železnice mají ostatně hned při vyšetření rozlohy nádraží o zajištění těchto prostranství se starati a při tom na poměry místní a na očekávanou frekvenci ohled bráti. V dodatku k těmto ustanovením bylo dv. dekretem ze dne 5. února 1846 č. 4076 sb. pol. z. sv. 74 č. 15 určeno, že ve všech případech, kde jako spojení výše položených vlastních prostranství nádražních a níže ležících železničních příjezdů použito ramp a výjezdů, jež bezprostředně se pojí ku vlastním nádražním prostranstvím, děje se zřízení a udržování jich jakož

i s tím spojené výkupy budov a realit na účet železnic. Ministerstvo obchodu ustanovilo výnosem ze dne 16. července 1864 č. 3099, že platnost ustanovení těch, původně jen na státní železnice se vztahující, rozšiřuje se i na všechny železnice soukromé, které staly se právními nástupci železnic státních a spolu i na všechny železnice, teprv později koncessí opatřené a to tím spíše, poněvadž v zákoně o koncessování železnic není žádného zvláštního ustanovení o zřízení a udržování železničních příjezdů. Výnosem ministerstva obchodu ze dne 21. března 1873 (ústřední list pro železnice a plavbu parolodní z r. 1873 č. 39) bylo ustanoveno, že správa železniční, i když je povinna zříditi a udržovati nádražní příjezdy, nemůže býti nucena ku osvětlování jich, poněvadž má se pouze starati o náležité osvětlení prostranství před nádražím.

Zemské zákony sem spadající, obsahující podrobná ustanovení o zřízení k udržování železničních příjezdů: v Čechách: zák. ze dne 18. dubna 1886 (z. z. č. 38); na Moravě: zák. ze dne 9. listopadu 1887 (z. z. č. 54); ve Slezsku: zák. ze dne 19. ledna 1873 (z. z. č. 12); v Dalmacii: zák. ze dne 24. ledna 1885 (z. z. č. 5); v Haliči: zák. ze dne 15. dubna 1881 (z. z. č. 46); v Istrii: zák. ze dne 8. listopadu 1871 (z. z. č. 14); v Korutanech: z. ze dne 7. srpna 1881 (z. z. č. 22); v Krajině: zák. ze dne 2. března 1874 (z. z. č. 10); v Dolních Rakousích: zák. ze dne 24. dubna 1874 (z. z. č. 24); v Horních Rakousích: z. ze dne 21. prosince 1872 (z. z. č. 2 z r. 1873); v Solnohradech: z. ze dne 15. května 1872 (z. z. č. 19) a z. ze dne 16. června 1875 (z. z. č. 21); ve Štýrsku: z. ze dne 16. října 1869 (z. z. č. 46) a z. ze dne 1. ledna 1878 (z. z. č. 3); v Tyrolsku: z. ze dne 11. ledna 1874 (z. z. č. 14); Vorarlberg: z. ze dne 26. února 1873 (z. z. č. 19), kterýžto zákon jest hlavně jen poukázáním a částečně změněním dotýčného zákona pro Tyroly.

Nejpodstatnější ustanovení, která ony zákony zemské obsahují, jsou tato:

1. Zřízení a udržování železničních příjezdů, jež jsou pouze v zájmu železničního podniku neb jiných osob, zůstaveno těmto interessentům.

2. O nutnosti zřízení železničního příjezdu rozhoduje místodržitelství po dohodnutí se zemským výborem a v případě, že by dohodnutí takového docíleno nebylo, ministerstvo vnitra v dorozumění s ministerstvem obchodu.

3. Při zřízení a udržování takovýchto silnic nastupuje konkurenční povinnost více činitelů, která v jednotlivých zemích je rozdílná, při čemž však se předpokládá, jak v odst. 1. bylo podotknuto, že železniční příjezd není jediné a výhradně zájmem železničního podniku neb jednotlivé osoby. Tato konkurence zasahuje obyčejně podniky železniční, silniční okresy, jichž okrskem železniční příjezd vede, nejbližší ležící obce a majitele oněch průmyslových závodů, které mají vynikající zájem na zřízení dotýčné železniční stanice.

4. Při zakládání nových železnic, nádraží z nákladových stanic má býti nutnost zřízení příjezdu hned při železniční pochozí kommissi za spoluúčastenství zástupce zemského výboru stanovena a má se hleděti získat dorozumění, nebylo-li totiž železniční podnikatelství již na základě udělení koncesse zavázáno ku zřízení a udržování dotýčného železničního příjezdu.

5. Je-li nádraží nebo nákladová stanice již dle své polohy určena, aby sloužila více okresům, má zemský výbor okolnost tu konstatovati a rozhodnouti, v jakém poměru mají býti náklady zřízení oné silnice mezi sčástněné okresy rozděleny.

6. Jestliže některá stanice byla jen v zájmu jedné nebo více obcí zřízena, připadá zřízení dotyčného nádražního příjezdu výhradně sčástněným obcím.

7. Dle některých zemských zákonů může zemské zastupitelstvo na zřízení železničního příjezdu povolití subvenci z prostředků zemských.

8. Udržování železničních příjezdů, není-li tu zvláštního dohodnutí, má se upraviti dle oněch norem, které platí pro ony kategorie silnic, do kterých příjezdy ty zařaděny.

9. Politické úřady jsou oprávněny a povinny naléhati, aby železniční příjezdy byly udržovány v dobrém stavu.

10. Dle některých zemských zákonů má se ustanoviti konkurenční výbor (Solnohrady, Tyroly a Vorarlberg) nebo silniční výbor (Morava), kterému pak přísluší provedení stavby a správa dotyčné silnice.

11. V Istrii hradí země sama výlohy na umělé práce, vyvlastnění pozemků a technické provádění stavby, ostatní náklady pak soudní okresy; ve Štýrsku zřizují se ž. příjezdy pravidelně konkurencí země a okresů v tom poměru, že země hradí dvě třetiny prvního zřízení a okresy jednu třetinu; v Dolních Rakousích platí jednu třetinu železniční podnik, jednu silniční okresy a třetí společné obce a vynikající interesenti.

12. Podíly stran ku konkurenci povinných mohou se vymáhati politickou exekucí.

E. Od silnic a cest ve vlastním zákonně-technickém smyslu dlužno rozeznávati ulice, které umožňují dopravu a vozbu v místě, osadě samé, t. j. v souvisícím komplexu domů (roz. spr. s. dv. ze dne 24. ledna 1879 č. 158, sb. »Budwinski« 407). Zákonná nařízení o ulicích jsou obsažena v jednotlivých stavebních řádech.

F. Cesty soukromé ve smyslu výše dovozeném.

III. Cesty z nouze.

Zvláštní druh cest soukromých jsou cesty z nouze, jež upraveny zákonem ze dne 7. července 1896 č. 140 ř. z. těmito hlavními ustanoveními:

1. Pro nemovitost, která nemá ku řádnému hospodaření nebo používání nutného spojení se sítí veřejných cest, ať již spojení tu vůbec není neb je-li nedostatečné, může vlastník v těch případech, ve kterých nemá místo vyvlastnění nebo bezplatné povolení dle § 365 o. o. z. neb jiný zákon, žádati za soudní vykázaní nutné cesty přes cizí nemovitosti (§§ 1, 5 cit. z.)

2. Pro otázku, jaká má cesta z nouze býti, rozhodnou je skutečná potřeba, při čemž šetřiti dlužno co možná nejvíce cizí nemovitosti (§ 4 cit. z.). Vyloučeno jest vykázaní cesty z nouze budovami, uzavřenými dvory a zahradami, nalézajícími se při domech a ku zamezení přístupu cizím osobám oplocenými, dále přes takové pozemky, které z veřejných ohledů nemohou býti používány jako cesty z nouze. (§ 4 cit. z.) Dále jest žádost taková nepřípustna, jestliže nedostatek spojení zaviněn bezstarostností vlastníkovou v době, když již cit. zákon v moc práva vešel (§ 2 cit. z.).

3. Vykázání cesty z nouze děje se jen proti náhradě škody (§§ 5, 6, 22 cit. z.).

4. Jedná-li se o zřízení cesty z nouze, jest vlastník nemovitosti, jež má býti obtížena, oprávněn žádati, by majitel, jemuž cesta nutná, převzal půdu pro cestu potřebnou ve své vlastnictví (§ 7 cit. z.).

5. Jednání o žádosti za vykázání nutné cesty vede se před soudem okresním, v jehož okrsku se nalézá nemovitost cesty potřebná (§ 9 cit. z.); jednání to řídí se předpisem §§ 10—16 cit. zák., subsidiárně užívá se pravidel platných pro řízení nesporné (§ 9 cit. z.). Akty, nutné ku provedení soudního nálezu právní moci nabytého, dějí se cestou úřední (§§ 17, 18 cit. z.).

6. Přestane-li služebnost cesty z nouze, na základě zákona zřízená, později býti nutnou, má soud na žádost jedné nebo druhé strany po předchozím prozkoumání stavu věci o tom nález vynésti a po případě ustanoviti, zda majiteli panujícího pozemku má býti vrácena část obnosu, kdysi na odškodněnou daného a v jaké výši. Podobně má se učiniti na žádost vlastníka obtížené nemovitosti, jestliže ona tak se změnila, že další trvání služebnosti ve smyslu § 4. jeví se nepřipustným. Na místě zrušené služebnosti má býti na žádost cesty potřebného vlastníka ihned jiná cesta z nouze stanovena (§ 24 cit. z.).

7. § 25 cit. z. upravuje otázku, kdo vésti má náklad řízení o cestách z nouze.

IV. Knihovni oddělení pozemků pro silnice a cesty.

Zákonem ze dne 11. května 1894 ř. z. č. 126 byla vydána celá řada ustanovení ohledně knihovního oddělení pozemků k účelům veřejných silnic neb cest.

1. Dle toho zákona jest přípustno žádati o knihovni oddělení části pozemku ku zřízení, (přeložení), převedení neb rozšíření a k udržování nějaké veřejné silnice neb veřejné cesty od knihovního celku, obtíženého věcnými právy.

2. V žádosti mají býti vedle předepsaného přesného označení části, jež má býti odtržena, udány i druh dřívější její kultury a míra prostranství a nutno předložiti i listiny, sloužící na důkaz nabytí části, jež má býti odtržena, se situačními plány, k nim náležejícími, a dále i úřední stvrzení, že vskutku má býti částí onoho pozemku ku hořejšímu účelu použito.

3. Ku slyšení osob, pro které vtěleny jsou na knihovním celku věcná práva (knihovni věřitelé), má soud, pokládá-li žádost za vhodnou, zavésti místo řízení vyzývacího, upraveného zákonem ze dne 6. února 1869 (ř. z. č. 18), toto řízení:

a) Žádost o odtržení má býti nejprve poznamenána u knihovního celku, od kterého má býti část oddělena. Toto poznamenání má ten účinek, že pozdější vtělení knihovních práv odtržení nemohou více zabrániti. Se žádostí o odtržení budiž předložena, pokud jednotlivé kusy, jež mají být odtrženy, nejsou částí parcel, vedle geometrických nákresů, vyžadovaných dle § 1 zákona ze dne 23. května 1883 (ř. z. č. 82) ještě jedna další ověřená kolkou prostá kopie situačního plánu, která má býti vyložena ku všeobecnému nahlédnutí.

b) Vyrozumění knihovních věřitelů o stání k uvedení jakýchkoli námitek děje se ediktem.

c) Současně má býti nařízeno stání ku vyslechnutí jakýchkoli námitek knihovních věřitelů proti odtržení. O stání má soud žadatele, majitele dotýčného knihovního celku a všechny knihovní věřitele zpravit zvláštním výměrem a spolu určitě označiti předmět žádaného odtržení. Toto vyrozumění má se s tím doložením rozeslati, že možno v žádost i přílohy u soudu nahlédnouti, že mohou knihovní věřitelé, kteří se domnívají, že cena části, jež má býti odtržena, převyšuje obnos 50 zl. neb že odtržením ohroženo jest jich knihovní právo, při stání uvéstí proti zamýšlenému odtržení své námítky, an by jinak za to se mělo, že k odtržení svolují; dále že ostatně knihovním věřitelům zůstaveno na vůli, své námítky třeba jen písemně ke stání zaslati a že při ohlášení námitek má býti udáno, zda námitka se děje proto, že cena části, jež má býti odtržena, přesahuje obnos 50 zl. nebo proto, že ohroženo jest právo knihovní. Vrácení v předešlý stav nenastává, ani nedostaví-li se strany ke stání, ani byla-li promeškána lhůta ku podání námitek. O tom, zda cena jednotlivých částí, jež mají býti odtrženy, přesahuje obnos 50 zl., má soud jednati z úřední povinnosti a otázku tu rozhodnouti.

d) Ohledně podaných námitek má soud z úřední povinnosti vhodné pátrání zavéstí o všech závažných poměrech a zvlášť vyžádati si výtahy z operátu katastru daně pozemkové o rozměru půdy a čistém výnosu, smlouvy nájemné a kupní a jiné pomůcky a jich použití.

e) Námitky knihovního věřitele nestojí v cestě povolení žádaného oddělení, jestliže soud po důkladném a pečlivém uvážení výsledků zavedených pátrání nabyt přesvědčení, že cena části, jež má býti odtržena, nepřevyšuje obnos 50 zl. a že odtržením tím dotýčnému knihovnímu věřiteli ve příčině ceny zbývajícího knihovního celku nehrozí žádná škoda.

f) Soud rozhodne výměrem, zda a jakou měrou jsou podané námítky odůvodněny či nic. Námitka, která byla uznána odůvodněnou, zastavuje zamýšlené odtržení. Uzná-li se námitka neoprávněnou, nelze k ní při vyřízení žádosti za oddělení přihlížeti. Námitka může se státi bezúčinnou zaplacením dluhu.

g) Věřitelé, kteří podali své námítky, musí, jestliže jich pohledávka byla vtělena kapitálem v obnosu přesně určeným, placení i tehdy přijati, nenastal-li dosud čas splatnosti jich pohledávky, přece však zůstává jim osobní právo na náhradu škody, která jim snad předčasným zaplacením vznikla. Proti rozhodnutí o námitkách lze ve 14 dnech po dodání podati rekurs. Proti rozhodnutí druhé instance není žádného dalšího právního prostředku.

h) Vešlo-li rozhodnutí v moc práva neb nebylo-li podáno námitek, má soud vyřízení provéstí dle stávajících předpisů ve smyslu výsledků předběžného jednání.

i) Ustanovení cit. zákona platí obdobně i pro žádosti, jichž předmětem jest odtržení více pozemků. Několikeré odtržení pozemků, která se týkají částí ku založení jedné a téže cesty nutných a v tétěž katastrální obci ležících, může býti u příslušného knihovního soudu dokonce i tenkrát jedinou jen žádostí vymáháno, jestliže nabytí těchto částí prokázáno různými listinami.

j) Shledá-li soud, že cena části, jež má býti odtržena, přesahuje obnos 50 zl., maří dotyčný nález zamýšlené odtržení právě tak, jako kdyby po-

dána byla důvodná námitka. Rozhodnutí o tom má býti dodáno žadateli i vlastníkovi dotýčného knihovního celku.

V. Stavba silnic a cest.

Zákonná ustanovení o stavbě veřejných silnic (náklady a způsob provedení) jsou různá dle toho, jedná-li se o silnice erární (říšské) či neerární.

A. Stavba erárních silnic: Sem spadající předpisy jsou obsaženy v četných, většinou ve starším období vydaných nařízeních. Základní ustanovení obsahují: Patent o říšských silnicích ze dne 17. března 1778 a nařízení ze dne 3. ledna 1783 sbír. pol. zákonů císaře Josefa sv. 3., str. 255; později pak přibyla celá řada podrobných ustanovení. Náklad stavby je hrazen silničním fondem, dotovaným státním rozpočtem. Výjimka jest jen u silnic průjezdných, t. j. oněch, které probíhají osadami. Stran těch určuje bod 2. dekr. dvor. kanc. ze dne 26. září 1835 sb. p. z. sv. 63 str. 420, že náklad na stavbu a udržování jich má fond silniční nésti jen do obnosu, který připadá na stavbu a udržování erárních silnic volným prostorem vedoucích, ku délce průjezdné silnice těsně se přimykajících. Ostatní náklady, nutné jen z ohledu na obyvatele místa, hradí osady místa průjezdu samy. O technice prováděcí při stavbě erárních silnic existuje celá řada podrobných předpisů (viz Manz, sv. XXVIII. odd. 1.). Agence staveb silničních připadá dle nař. ze dne 20. dubna 1861 č. 49 ř. z., resp. ze dne 11. března 1869 č. 49 ř. z. ministerstvu vnitra; jen při rozhodnutí o vedení nových neb zanechání stávajících silnic větší důležitosti jest třeba součinnosti ministerstva obchodu.

B. O stavbě různých neerárních silnic obsahují jednotlivé zemské silniční zákony podrobná ustanovení, jež zde chceme krátce naznačiti:

1. Čechy.

a) Náklady na zřízení a udržování zemských silnic hradí se ze zemského fondu, event. přispějí určitým dílem i okresy, jimiž silnice vede.

b) Zřízení a udržování silnic okresních připadá okresní konkurenci, t. j. náklady rozdělí se ku hrazení mezi osady dotýčného okresu. Osady okresu jsou zařaděny buď v jednotlivé konkurenční skupiny, neb je stanoven zvláštní způsob rozdělení nákladu, dle stupně užítku sestavený. Rozhodnutí vynáší okresní zastupitelstvo. Konečně může býti dána i zemská subvence, slouží-li silnice veliké a významem svým dalekosáhlé dopravě statků neb je-li závazná pro obchod a dopravu celé země.

c) Silnice obecní udržuje obec (§§ 6—13 zák. ze dne 12. srpna 1864 č. 66 z. z. a zák. ze dne 31. května 1866 č. 41 z. z.). Správa silnic zemských připadá zemskému výboru, silnic okresních okresnímu výboru a správa silnic obecních představenstvu obce (§ 1 zák. ze dne 31. května 1866). Tento poslední zákon obsahuje spolu i podrobná ustanovení o silniční technice stavební. Železniční příjezdy staví se buď jako silnice okresní neb jako obecní, k čemuž přispívají správy železnic a ustanovené okresy, města, průmyslová místa, obce jakož i soukromé podniky (bližší v §§ 2, 3 zák. ze dne 18. dubna 1886 č. 38 z. z.).

2. *Morava:* Silnice okresní zřizují se konkurencí okresů, event. za podpory zemské; zřízení silnic obecních a cest připadá na místní obce, kterým mohou býti po případě vyplaceny subvence z fondu pro okresní silnice (§§ 11 a násl. zák. ze dne 30. listop. 1877 č. 38 z. z.). Administrace okresních silnic náleží okresnímu silničnímu výboru, administrace

obecních silnic obecní radě a obecnímu výboru (§§ 26 a násl. cit. zák.). Železniční příjezdy mají býti zřízeny konkurencí dle § 2 zák. ze dne 9. března 1887 č. 54 z. z.).

3. Slezsko má podobné ustanovení jako Čechy (zák. ze dne 19. listop. 1863 č. 4 z. z.). Konkurenci při železničních příjezdech upravuje zák. ze dne 19. ledna 1876 č. 12 z. z.).

4. Pro Bukovinu platí podobná ustanovení jako pro Čechy (zák. ze dne 11. prosince 1884 č. 39 z. z.); leč není tu ustanovení o železničních příjezdech.

5. Dalmacie: Silnice konkurenční budovány jsou zemským fondem a konkurencí obcí, obecní obcí a konkurencí frakcí (stran), silnice vesnické jen konkurencí stran (§ 6 a násl. zák. ze dne 7. dubna 1873 č. 24 z. z.). Administrativu obstarává při konkurenčních silnicích zemský výbor, při obecních a vesnických obecní rada (§ 6 a násl. cit. z.). Železniční příjezdy staví, není-li k tomu kdo jiný povinen, obec (zák. ze dne 24. ledna 1885 č. 6 z. z.).

6. Halič: Náklad na silnice zemské hradí se zemským fondem, event. příspěvky interesovaných okresů, náklad na silnice okresní fondem dotýčného okresu. Peníze na zřízení a udržování silnic obecních opatřují se určitými zákonem stanovenými platy, přírůžkou k dani a konečně i výpomocí, poskytnutou okresním fondem pro obecní silnice (§§ 11 a násl. zák. ze dne 7. července 1885 č. 39 z. z.). Administraci silnic zemských vede zemský výbor, okresních výbor okresní, obecních obecní představenstvo s přednostou vyloučeného obvodu (§§ 20 a násl. cit. z.). Železniční příjezdy staví se zvláštní specialní konkurencí dle § 3 zák. ze dne 15. dubna 1880 č. 46 z. z., resp. § 4 zák. ze dne 9. března 1888 č. 38 z. z.

7. Korutany: Silnice zemské staví se nákladem zemského fondu, leč od případu k případu může býti zemským zákonem k tomu účelu ustanovena i konkurence. Silnice, subvencí opatřené, nedostačuje-li tento příspěvek zemského fondu, obcí, které silnice se dotýká neb kterou vede; leč může od případu k případu zákonem zemským stanovena býti konkurence. Silnice obecní a cesty staví pravidelně místní obec, cesty místní a ku samotám vedoucí dotýčné osady (§§ 14 a násl. zák. ze dne 21. května 1890 č. 17 z. z.). Silnice zemské jsou spravovány zemským výborem pomocí t. zv. silničních výborů, všechny ostatní silnice a cesty výborem obecním (§§ 26 a násl. cit. zák.). Na železniční příjezdy přispívá třetinou zemský fond, třetinou železniční podnik a ostatek interesované osady, podniky, majitelé pozemků a závodů (§ 2 zák. ze dne 7. srpna 1881 č. 22 z. z.).

8. Krajina: Náklad na zemské silnice hradí se příspěvky země a interesovaných okresů, jež od případu k případu se stanoví; zřízení silnic okresních náleží konkurenčním okresům, vždy příspěvky zemského fondu a místních obcí podporovaných. Silnice obecní a cesty má zříditi místní obec (§§ 11 a násl. zák. ze dne 28. července 1889 č. 17 z. z.). Silnice zemské jsou spravovány zemským výborem, silnice okresní okresním výborem silničním a obecní výborem obecním, kontrolovaným okresním výborem silničním (§§ 24 a násl. cit. z.). Zřízení železničních příjezdů má se díti podpůrně konkurencí (dle §§ 1, 2 zák. ze dne 2. března 1874 č. 10 z. z.).

9. Gorice a Gradiska: Silnice zemské staví se nákladem zemského fondu, k čemuž event. přistupují i naturální dávky účastněných

obcí. Ku zřízení silnic konkurenčních má býti stanovena zvláštním zemským zákonem konkurence súčasněných obcí. Náklad na šilnice obecní a cesty vede místní obec (§§ 7 a násl. zák. ze dne 29. dubna 1864 č. 11 z. z.). Silnice zemské jsou spravovány zemským výborem, konkurenční zvláštním, ad hoc ustanoveným komitétem, silnice obecní výborem obecním (§§ 16 a násl. cit. z.).

10. *Istrie* má podobná ustanovení jako *Gorice* a *Gradiska* (zák. ze dne 19. května 1863 č. 9. z. z.). Náklad na železniční příjezdy hrazen konkurencí, ustanovenou dle zák. ze dne 8. listop. 1871 č. 14 z. z.).

11. *Dolní Rakousy*: Silnice zemské zřizovány ze zemského fondu (§ 8 zák. ze dne 14. ledna 1887 č. 4. z. z.); zřízení silnic okresních I. a II. řádu náleží konkurenci okresů (§ 9 zák. ze dne 23. prosince 1889 č. 1. z. z. z r. 1890); zřízení silnic obecních a cest náleží místní obci (§ 12 z. z. ze dne 23. prosince 1889). Administrace silnic zemských připadá zemskému výboru; silnice okresní spravuje okresní silniční výbor, jemuž náleží i dohled na zřizování a udržování nutných cest obecních (§§ 18, 22 zák. ze dne 23. prosince 1889). Náklad na železniční příjezdy má býti hrazen konkurencí dle § 2 zák. ze dne 24. dubna 1874 č. 24 z. z.).

12. *Horní Rakousy*: Silnice zemské a okresní zřizují se nákladem zemského fondu (§ 7 zák. ze dne 11. prosince 1869 č. 31 z. z.; § 8 zák. ze dne 29. ledna 1891 č. 7 z. z.). Zřízení silnic obecních a cest jest povinností obce (§ 10 zák. ze dne 29. ledna 1891). Zemskému výboru náleží přísné provedení ustanovení o udržování silnic zemských, okresních a obecních v dobrém stavu (§ 15 zák. ze dne 29. ledna 1891). Nedojde-li při železničních příjezdch ku dohodnutí, mají býti zřízeny konkurencí, o které podrobná ustanovení obsahují §§ 6—11 zák. ze dne 21. prosince 1872, č. 2 z. z. z r. 1873.

13. *Solnohrady*: Náklady silnic zemských hradí se zemským fondem; přec však má zemský výbor vyzvati interesované obce k dobrovolným bezplatným pracím při zřizování (§§ 9, 11 zák. ze dne 14. ledna 1873 č. 5 zák. z.). Silnice obecní a cesty zřizuje místní obec (§ 16 cit. z.). Silnice zemské spravuje zemský výbor, podporovaný ptedstavenými obcí (§§ 43, 49 cit. z.), administrace silnic obecních a cest náleží představenému obce (§ 55 cit. z.). Železniční příjezdy mají býti zřízeny, nedojde-li k dohodnutí po dobrém, konkurencí, upravenou §§ 6—11 zák. ze dne 15. května 1872 č. 19 z. z.

14. *Štýrsko*: Silnice okresní zřizují se konkurencí okresu, event. podporovanou příspěvků zemskými (§§ 7, 8 zák. ze dne 23. června 1866 č. 22 z. z.). Hrazení nákladu při silnicích obecních a cestách jest povinností místní obce (§ 11 cit. z.). Silnice okresní jsou spravovány okresním výborem (§ 15 cit. z.). Železniční příjezdy zřizují se nákladem, hrazeným rovnou měrou konkurencí země, súčasněných okresů a železničního podniku (čl. I. zák. ze dne 1. ledna 1878 č. 3 z. z.).

15. *Tyroly*: Silnice konkurenční zřizují se subsidiárně z příspěvků súčasněných obcí a ostatních interesentů; zřízení silnic obecních a cest jest povinností místní obce (§§ 6—11 zák. ze dne 12. října 1882 č. 30 z. z.). Správa silnic konkurenčních má se vésti zvláštními silničními výbory (§§ 18 a násl. cit. z.). Náklady na železniční příjezdy mají býti hrazeny, nedojde-li k dohodnutí po dobrém, konkurencí dle §§ 6—11 zák. ze dne 11. února 1874 č. 14. z. z.

16. Vorarlberg: Silnice konkurenční zřizují se konkurencí obce, jež se stanoví u silnic I. třídy zemským zákonem, u silnic II. tř. usnesením zemského sněmu; zřízení silnic obecních a cest jest povinností obce. Správu silnic konkurenčních obstarávají zvláštní silniční výbory (§§ 7 a násl. zák. ze dne 15. února 1881 č. 9 z. z.). Náklady na železniční příjezdy mají býti hrazeny, nedojde-li k dohodnutí po dobrém, konkurencí dle §§ 6—11 zák. ze dne 26. ledna 1873 č. 19 z. z.

Jednotlivé, právě citované silniční zákony obsahují dále ještě více méně podrobná, teritoriálním poměrům odpovídající ustanovení o technice silniční stavby, zvláště ohledně šířky silnic, o příkopech, o svabu, o štěrkování, o sázení alejí, čištění silnic atd. Dále jest v jednotlivých silničních zákonech politickým úřadům vykázáno právo dohledu nad udržováním silnic v dobrém stavu. V podrobnostech nutno však poukázati na jednotlivé silniční zákony samy.

Silnice celní.

I. Pojem.

Silnice celní jsou celní a vodní cesty, po nichž vstup a výstup zboží přes čáru celní jest dovolen. Silnice celní jsou v každé krajině zvláštními vyhláškami uvedeny ve všeobecnou známost a jakožto takové označeny (§ 20 cel. a mon. ř.).

II. Silnice celní jsou v místech, kde celní čáru protínají, vyznačeny sloupy a tabulemi, dle jichž tvaru a barvy nápisu lze, jako při městištích, seznati kategorii úřadu, k němuž celní silnice vedou (sloupy černožlutě natřené; pro vedlejší úřady celní I. třídy a vyšší úřady tabule tvaru kulatého, nápis červený na bílém poli; císařský orel nad nápisem. Pro vedlejší celní úřady II. třídy tabule tvaru čtverhranného; nápis černý na bílém poli; císařský orel pod nápisem). Vede-li celní silnice přes stanici opovídací, připojí se na tabuli silniční ještě toto: Přes stanici opovídací v nebo do Vede-li cesta k několika úřadům celním, jest jich jména až ku křižovatce uvéstí. Úřady celní a stráž finanční mají pečovati o zachování těchto znamení v dobrém stavu.

III. Cesty vedlejší.

Silnice a cesty, které nejsou takto označeny, jsou vedlejší. Přejed čáry celní po těchto silnicích jest zakázán. Tolikéž jest celní cesty pro zboží, které podléhá bezvýjimečnému zákazu vývoznímu, dovoznímu nebo průvoznímu, za cesty vedlejší považovati. Na pobřeží moře nebo na ostrovech, ležících v celním území, uvedeny bývají přístavy, do nichž lze se zbožím přijeti, veřejně oznámeny. Všechny ostatní přístavy, zálivy, průplavy atd., které nejsou označeny jakožto cesty celní, jsou cestami vedlejšími.

IV. Po cestách celních, které vedou ku celnímu úřadu vedlejšímu třídy I., může zpravidla veškeré zboží, které bezvýjimečnému zákazu nepodléhá, vystoupiti i vstoupiti. Celní silnice, které ku celnímu úřadu vedlejšímu třídy II. vedou, jsou ve příčině celního styku jen pro ono zboží otevřeny, které tyto úřady bezvýjimečně, nebo jen ve množství obmezeném vylítni mohou (§ 22 cel. a mon. ř.).

V. Na pohraničních vodách jsou místa, kde zboží na lodi dopraveno nebo z lodi vyloženo býti smí, úředně označena a kromě těchto míst není žádné lodi dovoleno jinde zakotviti, neb jinak (provazy, čluny, prkny neb jinými plujícími tělesy se břehem se spojití (§ 13 cel. a mon. řádu).