

když strana potřebující zákonného zástupce nebyla jím ve sporu zastoupena a vedení sporu nebylo dodatečně řádně schváleno (§ 529 č. 2 c. ř. s.).

3. Pozbytí způsobilosti ke sporu neb změna v osobě zákonného zástupcem během sporu přeruší řízení, když strana změnami těmito postižená není zastoupena ani advokátem ani jinou osobou plnomocenstvím ke sporu opatřenou (§ 158 c. ř. s.).

III. Zřízení opatrovníka (curator ad actum) soudem procesním straně ke sporu nezpůsobilé:

1. Má-li býti proti straně nezpůsobilé a zákonného zástupce postrádající předsevzat úkon procesní a je-li s prodlením spojeno pro odpůrce strany nezpůsobilé nebezpečí, zřídí soud procesní straně nezpůsobilé opatrovníka, který jedná za stranu až do vstoupení zákonného zástupce do sporu. Je-li toho zapotřebí, učiní tento opatrovník ad actum vhodné návrhy, by byl straně nezpůsobilé zákonný zástupce zřízen. O návrhu na zřízení curatora ad actum rozhodne soud usnesením. Nebyl-li návrh podán při ústním jednání, rozhodnuto buď o něm bez předchozího ústního jednání, po případě po šetřeních k vysvětlení potřebných. V řízení před soudy sborovými rozhodne o návrhu takovém, mimo ústní jednání podaném, předseda senátu, jemuž je věc přikázána.

2. Totéž platí ve všech jiných případech, ve kterých dle předpisů práva občanského neb c. ř. s. zříditi má soud procesní opatrovníka pro některou stranu v občanských věcech sporných.

3. Náklady spojené se zřízením opatrovníka, jakož i náklady vzniklé činností opatrovníka zapraví strana, jejíž procesní úkon zavedl podnět ku zřízení opatrovníka, bez újmy nároků jí snad na náhradu příslušejícího (§§ 8, 9, 10 c. ř. s.).

Způsobilost k pořizování viz Pořízení poslední.

Způsobilost směnečná viz Směnka a právo směnečné.

Zřízení železniční.

Postavení železničních zřízců nemá ráz pouze soukromoprávního poměru mezi nimi a podniky železničními, nýbrž jest též povahy veřejnoprávní.

I. Způsobilost ku službě železniční.

K výkonné službě při železnicích nemůže nikdo býti připuštěn, kdo zkouškou a zkušební praxí neprokázal, že osvojil si zevrubně veškerá ustanovení a předpisy jeho služebních úkonů se týkající. Každý orgán výkonné služby železniční budiž podělen příslušnými instrukcemi, návody a předpisy jeho povinnostem odpovídajícími. Veškeren služební i dělnický personál musí býti občas zevrubně poučen o příslušných předpisech a v příčině jich znalosti vyzkoušen, o čemž mají býti vedeny záznamy. Zřízcenci, kteří by při těchto občasných zkouškách neprokávali potřebných vědomostí, budtež ihned od výkonné služby odstraněni, a mohou k výkonné službě opět býti připuštěni teprve tenkrát, když s prospěchem opětnou zkoušku složí. Osoby, které pro krátkozrakost nebo vadu zraku nejsou s to rozeznávat signály, nebo které těžko slyší, nesmí býti k výkonné službě železniční přijímány, a osoby pití oddané musí býti ze služby odstraněny.

II. Rozdělení služby.

Služba budiž takovým způsobem rozdělena, aby každému zřízcenci byl poskytnut čas volný ke zotavení potřebný. Ten, kdo službu druhému ode-

vzdává, má jej ústně upozorniti na všechny okolnosti podmiňující nerušené pokračování ve službě. Při odevzdání místní služby má staniční úředník kromě toho jasně a určitě sepsati všechna opatření, jež v zájmu bezpečnosti dopravy se stala nebo státi se mají.

III. Zvláštní povinnosti zřízenců železničních.

1. Železniční orgánové mají dle svých instrukcí pečovati o zachování bezpečnosti dopravy a pořádku na dráze a nádražích. Osoby, kteréž neuposlechly napomenutí jim daného nebo spáchali skutek bezpečnost dopravy rušící nebo ohrožující, budtež, není-li ihned po ruce pomoc orgánů bezpečnostních, pokud možná zadrženy a příslušnému úřadu odevzdány.

2. Železniční zřízení mají ve službě míti předepsané odznaky, aby ihned bylo zřejmo, na koho se obecenstvo po případě se svou žádostí má obrátiti.

3. Železniční zřízení mají býti vždy opatřeni příslušnými prostředky návěstními, aby v případě potřeby návěstí (signál) ihned mohli dáti (čl. 1 »Základních předpisů pro službu dopravní na železnicích« vydaných nař. min. obch. ze dne 16. října 1876 č. 30.084).

4. Úředníci a sluhové při železnicích ustanovení mají v každém případě potřebnou péči a pozornost tomu věnovati, aby úplný pořádek, pravidelnost a bezpečnost dopravy byla zachována a nehody byly zamezeny, byť i na všechny možné případy ve služební instrukci nemohlo býti pamatováno.

IV. Dozor nad železnicemi.

Vrchní dozor nad železnicemi má nyní ministerstvo železniční zřízené nejv. roz. ze dne 15. ledna 1896, jemuž generální inspekce rakouských železnic jest podřízena (§ 8 org. statutu ze dne 19. ledna 1896 č. 16 ř. z.). (Srov. čl. Ministerstvo železniční.)

V. Styk železničních zřízenců s cestujícím obecenstvem.

1. Železniční zřízení mají se se k obecenstvu rozhodně, avšak zdvořile chovati a v mezích svých služebních povinností úslužni býti. Přijímání odměny nebo dary za služební výkony jest jim zakázáno. Zřízencům jest zapověděno kouřiti, pokud jsou ve služebním styku s obecenstvem (§ 1 dopravního řádu železničního, vydaného nařízením min. obch. ve shodě s min. práv ze dne 10. prosince 1892 č. 207 ř. z.).

2. Obecenstvo jest povinno poslechnouti služebních rozkazů zřízenců v uniformě neb opatřených služebním odznakem anebo legitimací (§ 2 dopr. ř.). Zřízení na státních i soukromých drahách požívají ohledně svých úředních výkonů vůči obecenstvu téže zákonné ochrany jako ostatní veřejní správní orgánové (§ 68 tr. z.).

3. Spory mezi obecenstvem a zřízenci rozhoduje na stanicích přednosta stanice, za jízdy pak vůdce vlaku (§ 3).

4. Stížnosti mohou býti podány u služebních představených ústně nebo písemně, nebo mohou býti také zapsány do knihy stížností nalézající se na každé stanici (§ 4 dopr. ř.).

5. Železnice ručí za své lidi i za jiné osoby, jichž užívá k výkonu dopravy od ní převzaté (§ 9 dopr. ř.).

6. Zřízení jsou oprávněni a na požádání povinni místa jim poukázati. Při vstupu dovoleno jest cestujícímu pro sebe a pro spolucestující příslušníky po jednom místě obložiti (§ 17 dopr. ř.).

7. Okna smějí býti otevřena současně na obou stranách vozu toliko s přivolením všech osob v témž oddělení spolucestujících. Nemohou-li se cestující dohodnouti o otevření nebo zavření oken, rozhodne konduktér (§ 22 dopr. ř.).

8. Jestliže vlak výjimečně mimo stanici na delší dobu se zastaví, smějí cestující vystoupiti toliko s výslovným dovolením vůdce vlaku (§ 24 dopr. ř.).

9. Pokud od železnice budou dopuštěni na některé stanici nosičové zavazadel, musí býti označeni služebním odznakem a opatření tištěným služebním návodem i poplatkovým tarifem. Nosičové mají ku požádání předložit tarif a vydati známku jich číslem opatřenou. Tarif buď také vyvěsen vhodně na místě expedičním a na místě vydavacím. Jestliže cestující užijí takovýchto nosičů zavazadel, železnici nepřevzatých, do expedičních míst a z nich, není za to správa železnice zodpovědna. Na větších stanicích mají býti zařízení, aby cestující mohli za určitý poplatek odevzdati k dočasnému uschování svá zavazadla bez zodpovědnosti správy (§ 37 dopr. ř.).

VI. Zákonná privilegia železničních zřízenců.

1. Osoby zaměstnané při dopravě železniční, paroplavební nebo při telegrafu, jakož i zřízenci, jimž svěřen jest dozor a vrchní vedení dopravy železniční, nebudtež povolávání k úřadu porotců.

2. Osoby zaměstnané při jízdě železniční a paroplavební nemají býti přibírání za soudní svědky (§ 103 tr. ř.). Byl-li železniční zřízenec předvolán k trestnímu soudu, budiž o tom zároveň zpraven bezprostřední jeho představený (§ 158 tr. ř.). Má-li býti vzat železniční zřízenec do vazby, budiž to bez prodlení a pokud není žádné závady, ještě před jeho zatčením bezprostřednímu jeho představenému oznámeno. Byl-li z vazby propuštěn, budiž i o tom ihned sdělení učiněno (§ 176 tr. ř.).

VII. Praktická působilost.

Samostatná služba dopravní může býti svěřena toliko těm, kdož s úspěchem složili zkoušku telegrafní a výkonnou (Telegraphen- und Verkehrsprüfung) a mohou se vykázati nejméně tříměsíční praxí odbytou pod řádným dozorem pokud možno na železnici jednokolejní (výn. min. obch. ze dne 6. května 1870 č. 19.964/3509 z r. 1869); zkušební praxe tato může býti odbyta i před zkouškou (výn. gen. insp. ze dne 12. dubna 1873 č. 3432/2112). Železniční zřízenci, kteří přestupují ve služby jiné železnice, musí se podrobiti nové zkoušce dopravní i když u jiné železnice tuto zkoušku již odbyli (výn. gen. insp. ze dne 26. srpna 1873 č. 8024—4844 II.).

VIII. Služba železničních hlídačů a výhybkářů.

Dle výn. min. obchodu ze dne 8. června 1874 č. 42.158 má býti tam, kde doprava jest tak silná, že železničním hlídačům a výhybkářům nezbyvá ani plných pět hodin nepřetržitě k odpočinku, postaráno o jich vystřídání. Služba nesmí vůbec trvati bez přerušení 36 hodin; rovněž nesmí býti služba tak upravena, aby všech nocí vyžadovala i když by dotyčný zřízenec měl vždy celý den volno. V případech výjimečných, jakož i když služba jest obzvláště namáhavá, může generální inspekce učiniti zvláštní opatření. Na místních drahách, kde nejsou vůbec stálí železniční hlídači nebo kde jich jest málo, mají konati příslušné služby hlídačů a výhybkářů stálí dělníci zaměstnaní při vrchní stavbě železniční, jež vezme k tomuto cíli generální inspekce pod přísahu (výn. min. obch. ze dne

4. června 1882 č. 10.244). Výpomocní hlídači železniční budtež opatření zevními odznaky a uniformou (výn. min. obch. ze dne 2. června 1890 č. 2968). Srv. též nař. min. žel. ze dne 16. července 1897 č. 176, jímž vydány byly nové předpisy o uniformování úředníků a zřízců železničních.

IX. Nédělní klid ve výkonné službě železniční.

V měsíci má zůstati úředníkům a zřízcům při výkonné službě železniční zaměstnaným alespoň jedna neděle volná (výn. min. obch. ze dne 26. května 1890 č. 3081).

X. Způsobilst k obsluhování a dozoru nad parními kotly, jakož i způsobilst k obsluze parních strojů, lokomotiv a strojů paroplavebních upravuje nař. min. obch. v souhlase s min. vnitra a min. kultu a vyuč. ze dne 5. července 1891 č. 108 ř. z.

XI. Praxe nejvyššího soudu.

Ohledně zřízců železničních byla vydána následující důležitější rozhodnutí obsažená ve sbírce Dra. Viktora Rölla »Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der öster. und. ungar. Gerichte«: Na služné úředníků a pensistů železnic ve státní správu převzatých, byt i ještě nepostátněných, vésti lze exekuci toliko dle ustanovení zák. ze dne 21. dubna 1882 č. 123 ř. z. (roz. nejv. s. ze dne 24. srpna 1887 č. 9236). Citovaný zákon v platnosti zachován čl. IX. č. 8 úv. zák. k novému exek. řádu. Výkon disciplinární moci jest od trestního stihání soudního zcela nezávislý (roz. nejv. s. ze dne 17. listopadu 1887 č. 12.788). Aby železniční zřízenec byl vzat pod přísahu, není dle zákona podmínkou ochrany jeho podle § 68 tr. z.; rovněž jest v tomto směru nerozhodna okolnost, zdali železniční zřízenec meze svých oprávnění překročil (roz. kas. dv. s. ze dne 16. února 1888 č. 1746). Pokus podplatiti úředníka c. k. správy státní železnice nesluší pokládati za zločin pokusu svádění ku zneužití moci úřední dle § 105 tr. z. (roz. kas. dv. s. ze dne 16. listopadu 1888 č. 8511). Výkon disciplinární moci správou železniční má ráz veřejnoprávní a není tudíž soud oprávněn zkoumati a přihlížeti k případným vadám řízení disciplinárního (roz. nejv. s. ze dne 11. října 1888 č. 10.767). Odpor skutkem kladený proti opatřením výhybkáře ve službě se nacházejícího zakládá skutkovou povahu zločinu veřejného násilí proti vrchnostenské osobě ve věcech úředních dle § 81 tr. z. (roz. kas. dv. s. ze dne 29. ledna 1889 č. 759). Jestliže železniční podnik výpověď železničního zřízence pod určitou výminkou (na př. s výhradou nároku na pensi) danou zamítne, později však výpověď přijme učiněnou výhradu vyloučiv, sluší v tom spatřovati výpověď od železniční správy vycházející a má pak zřízenec v plném obsahu nároky na pensi dle stanov mu příslušející (roz. nejv. s. ze dne 30. dubna 1889 č. 4129). Tresty disciplinární zřízcům železničním dle služebního řádu uložené nemůže soud ve sporu svému posuzování podrobiti (roz. nejv. s. ze dne 10. října 1889 č. 9776). Vloží-li někdo ruku na výhybkáře ve službě se nacházejícího, nebylo-li tomuto však tím ve výkonu služby bráněno, spočívá v tom přestupek urážky skutkem dle § 312 tr. z. a nikoli zločin veřejného násilí dle § 81 tr. z. (roz. kas. dv. s. ze dne 14. října 1889 č. 5553). Násilné vložení ruky na železniční orgán ve službě se nacházející, jenž jest opatřen šatem úředním, jest však zločinem veřejného násilí i tenkrát, když činnost dotyčného orgánu nevztahuje se na ochranu vlastnictví železničního (roz. kas. dv. s. ze dne 20. prosince 1889). Trestní

ochrana dle § 68 odst. 2 tr. z. není od toho závislá, že železniční zřízenec jest definitivně ustanoven a vzat pod přísahu. Posunovač vozů, který při sestavování vlaků brání osobám v přechodu kolejí, nachází se ve výkonu své služby (roz. kas. dv. s. ze dne 1. března 1890). Pokladníka železnice státem spravované nesluší pokládati za úředníka ve smyslu § 101 tr. z. (roz. ze dne 3. května 1890 č. 2244). Ve věcech disciplinárních zřízenců soukromého podniku železničního přísluší stranám právo stížnosti k min. obchodu (nyní k min. železničnímu) toliko z nálezů generální inspekce rakouských železnic, nikoli však i z trestních opatření železničního ředitelství; neboť není úkolem správních úřadů pomoci poskytovat osobám jsoucím v soukromoprávním služebním poměru vůči jejich služebnímu pánu. V určitém případě může správní úřad otázku své příslušnosti kdykoli zkoušeti (roz. spr. s. dv. ze dne 9. října 1890 č. 3089). Železniční zřízenec jest účasten trestní ochrany dle §§ 68 a 312 tr. z. bez rozdílu, zdali byl ve smyslu železničního řádu dopravního vzat pod přísahu čili nic. Železniční zřízenec, který osobu, jež se dopustila přestupku příčícího se policejním předpisům železničním, doprovází k nejbližšímu obecnímu úřadu za účelem zjištění její totožnosti, jest při tom rovněž ve výkonu své služby a vztahuje se tudíž na něho ochrana trestního zákona (roz. kas. dv. s. ze dne 15. ledna 1891 č. 9000). Soud není oprávněn zkoumati správnost disciplinárních nálezů železniční správou proti železničním zřízencům vynešených. Též zřízenec železniční v řízení disciplinárním ze služby propuštěný může žádati, aby mu bylo vydáno služební vysvědčení o době služby a způsobilosti jeho. O tomto nároku rozhodují soudové. Železniční správa nemůže odepíratí vydání vysvědčení z toho důvodu, že má za zřízencem železničním nezapravenou pohledávku (roz. nejv. s. ze dne 13. října 1891 č. 6783). Zák. ze dne 21. dubna 1882 č. 123 ř. z. vztahuje se na všechny osoby ve službě státu zaměstnané, tudíž i na střídací hlídače (Ablöswächter) c. k. státních železnic. Výměry, jimiž povolena exekuce tomuto zákonu se příčí, nenabudou právní moci, i když nebyla proti nim stížnost podána (roz. nejv. s. ze dne 6. dubna 1892 č. 4060). Zákon tento vztahuje se též na konduktéry c. k. rakouských železnic. Výměr exekucní tomuto zákonu se příčí nemůže nikdy platnosti nabýti, a má jej vyšší soud k oznámení c. k. finanční prokuratury kdykoliv jako zmatečný zrušiti (roz. nejv. s. ze dne 17. ledna 1893 č. 538).

Zřízení městská.

I. Dějinný vývoj.

1. Města byla zakládána již v dobách nejstarších; se vzrůstajícím blahobytem, s rozvojem průmyslu a obchodu vznikala taková uzavřená společná území, zejména u Egypťanů a Feničanů. Ve středověku nabyla zvláštního významu města lombardská, jež jakožto republiky sdružovala se ve spolek měst, v jichž čele stál Milán. První města v Německu a v pozdější Východní Marce byla založena od Římanů; zejména z ležení císaře Augusta na Rýně vyvinula se záhy řada měst, jako Augsburg (Augusta Vindelicorum), Kolín (Colonia Agrippina), Vídeň (Vindobona) a pod. Vlastním zakladatelem měst v německých župách byl však Karel Veliký, který zakládal opevněná místa, z nichž se znenáhla města vyvinula. Města ve středověku byla po většině opevněnými místy, jichž účelem bylo poskytnouti bezpečnější ochrany na venek. Když pak křesťanství se rozšiřovalo a stavěly se četné kostely, množila se i města. Král Jindřich I.