

3 roků; pouhé opomenutí vykonání rozkazu tresce se žalářem od 6 měsíců do 1 roku.

6. Vzepření se rozkazu směřujícímu ku zjednání kázně a pořádku tresce se žalářem od 6 měsíců do 1 roku a dle stupně vzbuzené při tom rozhořčenosti proti představenému a nepořádku též do 5 roků.

7. Zlé nakládání představeným mimo službu: Trest: žalář od 6 měsíců do 3 roků; byl-li představený zraněn nebo tělesně poškozen je tu konkurence, jež tresce se dle předpisů §§ 96 a 97 tr. z. voj.

8. Vyzvání k souboji nebo potyčce (viz čl. Souboj), směřuje-li proti představenému ve službě neb za příčinou poměru služebního, by zjednáno bylo zadostučinění za domněle utrpěné bezpráví, trest od 1 do 5 roků (§§ 151 až 155 tr. z. voj.).

III. Porušení subordinaace stíhají se co přečin y, nevykazují-li známek posud vylíčených deliktů, a trestají se vězením od 1 týdne do 6 měsíců, při poddůstojnících též degradací, při důstojnících propuštěním.

IV. Porušení subordinaace netrestají se však vůbec, nesplní-li podřízený rozkaz, který

1. se přičí službě nebo věrnosti zeměpánu povinné;

2. když předmětem rozkazu je jednání neb opomenutí, v němž lze patrně seznati přečin neb zločin;

3. dala-li rozkaz sice osoba vyšší, jež však k tomu nebyla dle předpisu služebního zmocněna;

4. obdržel-li podřízený od svého bezprostředního velitele jiné rozkazy nebo nastanou-li později okolnosti, jež by přivoditi mohly při vykonání rozkazu patrnou újmu pro službu (§ 158 tr. z. voj.).

**Substituace dědická viz Poddědic.**

**Subvence a garancie státní (železniční).**

I. Pojem a význam.

Garancie (záruka) státní záleží v tom, že stát a to pravidelně v listině koncesní přejímá zároveň ručení za určitý čistý výnos dráhy, chtěje tak umožniti stavbu a udržování železnic pro veledůležitý jich význam v obchodě. Záruka, již stát zde poskytuje, může záležiti v zajištění dávky na základě poměru již z předu stanoveného nebo může učiněna býti závislou teprve od výsledků vozby. Také záležiti může v tom, že se stát sám podniku účastní převezma část akcií nebo poskytna zálohy. Mezi různými způsoby státní garancie má však obzvláštní význam t. zv. záruka výnosu, která záleží v tom, že stát soukromé dráze zajistí určité minimum čistého výnosu závodního kapitálu, takže nedosáhne-li skutečný výtěžek výše tohoto minima, stát sám diferencii uhradí; obmezená záruka výnosu jest tu tenkrát, zajistí-li se dráze ručení státu jen do výše toho obnosu, jehož potřebí jest ku zúrokování a soustavnému umorění kapitálu zjednaného vydáním soukromých obligací. Jiným způsobem garancie jest spolugarancie, při níž nastupuje konkurence ohledně záruky, již poskytnouti dlužno, v ten způsob, že účastní jí se dle jistých podílů stát a jednotlivé obce neb země korunní, jimiž dráha prochází. Příklad takovéto spolugarancie podává zákon o Vídeňských městských podnikcích ze dne 18. července 1892 č. 109 ř. z.

Jiný způsob poskytování záruky záleží, jak již výše podotknuto, v účastnění se na kapitálu závodním. Tento způsob vyskytuje se obzvlášť při drahách místních (srv. čl. Dráhy); záruka poskytuje se konečně udělo-

váním zápůjček, stát neb jednotlivé země korunní přejímají tu kmenové nebo prioritní akcie neb i prioritní obligace. Zápůjčky jsou nevypověditelné a poskytují se na delší dobu. V r. 1891 obnášela záruka, kterou stát poskytnouti měl, kolem 7 mil. zl.; u porovnání s r. 1878 jeví se tedy redukce kolem 17 mil. zl. Trůnní řečí, kterou zahájena byla r. 1891 říšská rada, poskytnuta byla vyhlídka na doplnění sítě státních drah získáním drah soukromých, kterážto okolnost došla nejvděčnějšího ohlasu nejen ve sborech zákonodárných, nýbrž i v celém obyvatelstvu a tak učiněn konec neudržitelné politice železniční, která uvrhla stát poskytováním záruk do finanční tísně a nastala nová era, která v tuzemsku i cizozemsku co nejvřeleji byla pozdravena (ostat. srv. čl. Železnice státní). Tato státní garancie a subvence poskytované na základě její, zálohy a zápůjčky jeví se jako opatření z nouze, která neměla žádného příznivého výsledku, ani pro stát ani pro dotyčné dráhy; neboť záruka poskytována byla z pravidla železnicím, jež se prováděly, avšak trpěly nedostatkem, resp. jich podnikatelstvům, aby dráha byla vystavěna a sice zejména tehda, když žádný soukromý podnikatel nechtěl stavěti tratě, které byly pro obchod nutnými a užitečnými, a konečně pro stavby z nouze; avšak zálohy státní, jež poskytovati se měly, byly pro finanční stav státu přímo zhoubnými, poskytnuté zálohy rok od roku se množily, takže železniční etát obrovské summy pohlcoval, aniž by však bylo lze pozorovati v rak. železnictví nějaký pokrok; podnikatelé drah spolehajíce na výpomoc státu nebrali žádných ohledů na nejnutnější potřeby jednotlivých interesentů, kteří poukázání byli na dopravu zboží jakož i osob; kdežto v r. 1868 vykazovaly zálohy garanční obnos 1,437.000 zl., vzrostly během necelého desetiletí, totiž r. 1876 na neuvěřitelnou summu 23 mil. zl. Rakouský rozpočet, který beztoho již nákladem na správu vojenskou oproti druhé polovici říše nepoměrně byl obtížen, nemohl více snésti takového stoupání záloh garančních, při čemž také plným právem v poslanecké sněmovně na to bylo poukazováno, že obrovské tyto sumy nejeví nižádného vlivu na činnost garantovaných drah. Musela nastati náprava, která také zjednána byla dvojím způsobem, a sice jednak zákonem ze dne 14. prosince 1877 č. 112 ř. z., jednak sestátňováním drah, jemuž tímto zákonem cesta vytknuta.

II. Poskytování garancie neb subvence děje se na základě zvláštního zákona. Cit. zákonem ze dne 14. prosince 1877 zmocněna byla vláda, podnikům železničním, jež požívají záruky čistého výnosu se strany státu, poskytovati zálohy ke krytí schodků na nákladech provozovacích. V případě tom jest však vláda oprávněna, dopravu garantovaných drah, jimž zálohu byla poskytla, sama vésti neb vedení její jiným svěřiti. Toto oprávnění vlády zanikne však, nepožaduje-li podnikatelstvo záloh takových po tři roky po sobě jdoucích. Ke splacení těchto záloh má býti pak zcela použito přebytků, jež převyšují garantovaný čistý výnos, s předností před splácením zaručených dluhů. Vláda jest dále oprávněna, vésti sama provozování drah garantovaných, které za posledních 5 let požadovaly ročně více než polovinu zaručeného čistého výnosu. Účelu tímto zákonem zamýšleného také skutečně bylo dosaženo; sestátňování drah postupovalo rychle ku předu osvědčujíc se velmi výhodným a prospěšným pro železnictví naše.

III. Ku konci sluší ještě podotknouti, že celou řadou výnosů ministerstva obchodu co nejzevrubněji upravena byla kontrola nad používáním

záloh ze státní záruky poskytovaných; tak nařízeno bylo výnosem min. obchodu ze dne 16. června 1873 č. 18.297, že musí se nejvyššímu dvoru účetnímu předkládati všechny účty, doklady a přílohy, na společenské hospodaření se vztahující, jichž tento ke kontrole poskytnutých záloh potřebuje a není-li takové předložení možným, že musí úředníku od nejvyššího účetního dvoru vyslanému dovoleno býti nahlédnouti ve všechny účty, knihy a spisy na hospodaření společnosti se vztahující a všechny ku provedení jeho úkolu potřebné neb účelné vysvětlivky jemu co nejochotněji podávány; výnosem min. obchodu ze dne 31. července 1873 č. 19.920 bylo pak nařízeno, že musí se dle ustanovení koncese vypadající úroky ze záloh nejen v účetních knihách společnosti zanáseti, nýbrž i v účetních závěrkách a roční bilanci zvláště uváděti. Nad zachováváním tohoto nařízení bdí pak generální inspekce rakouských železnic.

### Sůl (monopol solní).

I. Otázka účelnosti a přípustnosti monopolisování soli byla ode dávna velice popírána, při čemž odpůrci monopolisování soli uváděli, že jest sůl nepostrádatelným prostředkem poživacím, za nějž není žádné náhrady, potřebou i obyvatelstva nejhudšího; nemá prý se tedy takovýto nenahraditelný prostředek životní monopolisovati, a monopol jeho jeví se jako druh daně z blavy, při němž nejnižší třídy jsou nejvíce postiženy, neboť dle zkušenosti spotřebují daleko více soli, než obyvatelstvo zámožné. Dále se uvádí, že má sůl vynikající význam v hospodářství polním a v průmyslu. Ve prospěch monopolu uvádí se s druhé strany, že zmíněné pochyby jsou jen povahy relativní, že monopolisováním soli zabráněno bude všelikému falšování při její výrobě a že pochyby v tom případě zmizí, když stát dá do obchodu sůl v cenách nejnižších, což bude možno jen při vyloučení veškeré konkurence; monopol prý se nepocítí, když se stát o to postará, aby hospodáři nákup soli ulehčil a když budou poskytnuty hospodářstvem při nákupu soli dobytčí cestou zákonnou potřebné výhody.

Solní monopol jest původu prastarého. V Římě zaveden byl již v 5. st. př. Kr. a ve 14. st. vyskytuje se již v několika státech evropských. Dnes zaveden jest solní monopol v Rakousko-Uhersku, Itálii, Švýcarsku, Rumunsku, Srbsku, Turecku, Řecku, Tunisu, v anglické Východní Indii a v Číně; zcela prosta všech dávek (daně továrnické a cla) jest sůl v Anglii a Belgii. V Rakousko-Uhersku byly až do r. 1829 výroba a obchod solí, rovněž i obchod v malém, monopolisovány. V tomto roce byl pak veškerý obchod solí, vyjímaje italské provincie, uvolněn. Avšak již celním a monopolním řádem ze dne 11. července 1835 byla výroba i obchod solí úplně monopolisovány. Monopolisována jest v Rakousko-Uhersku sůl jak co do výroby tak i co do obchodu, vyjímaje jedině prodej drobný.

### II. Základní ustanovení celního a monopolního řádu.

Solní důchod upraven je dle čl. XI. celního a obchodního svazku mezi oběma polovinami mocnářství smluvenými a stejnoměrnými zákony a nařízeními, a sice:

1. Veškerá sůl kuchyňská nalézající se na povrchu neb pod povrchem státního území, pokud je přírodou utvořena, ať ryzí ať s jinými látkami pomíšena, jest ve výhradném vlastnictví státu a vyhrazena zeměpanskému upotřebení pro státní poklad (§ 381).