

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

RIGORÓZNÍ PRÁCE

Právní úprava výstavby a provozu železnice v českých zemích 1824 - 1950

Legal regulation of the railway construction and operation in czech lands
1824 - 1950

Konzultant: Doc. JUDr. Ladislav Soukup, CSc.

Zpracovatel: Mgr. Iveta Buchtová

Září 2010

Obsah:

| | |
|---|----|
| Úvod..... | 3 |
| ČÁST PRVNÍ : Vývoj železnice a železničního práva do roku 1918..... | 4 |
| Kapitola první : Začátky železnice..... | 4 |
| 1. Privilegium – první právní akt pro železnici..... | 7 |
| 2. Převážní možnosti první železnice..... | 7 |
| 3. První přepravní řád..... | 9 |
| 4. Ukončení provozu první železnice..... | 11 |
| | |
| Kapitola druhá: Nová etapa výstavby železnic..... | 12 |
| 1. Privilegium pro Kaiser Ferdinands Nordbahn (KFNB)..... | 12 |
| 2. Porovnání prvních dvou udělených privilegií..... | 14 |
| 3. Zákon č. 122/1885 ř.z. – Zákon o podmínkách nové koncese, která severní dráze císaře Ferdinanda bude udělena, a o výkonu zákupních práv, která dle tohoto státu budou vyhrazena..... | 15 |
| 4. Zákon č. 212/1906 ř.z. Zákon o nabytí státem jednotně koncesované sítě hlavní dráhy a místních drah severní dráhy císaře Ferdinanda jakož i Ostravsko – frýdlantské dráhy..... | 17 |
| 5. Právní forma C.K. Výsadně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda..... | 21 |
| 6. Sociální péče o zaměstnance..... | 23 |
| 7. Koncese všeobecně..... | 24 |
| 8. Zákon č.238/1854 ř.z. Zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby..... | 28 |
| 9. Zákon č.112/1877 ř.z. – Zákon jenž se týče železnic garancie používaných - „, tzv.Sekvestrační zákon“..... | 33 |
| 10. Nařízení císařské z roku 1852 – provozovací řád železniční..... | 35 |
| 11. Zákon jenž se týče vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy po nich ze dne 18.února 1878. z.č. 30/1878..... | 51 |
| 12. Správní úřady..... | 60 |

| | |
|---|---------|
| ČÁST DRUHÁ: Vývoj právní úpravy v letech 1918 až 1945..... | 65 |
| Kapitola třetí: Druhá etapa výstavby..... | 65 |
| 1. Zákon o doplnění sítě železniční stavbou drah místních z.č.373/1919 Sb..... | 65 |
| 2. Zákon o převzetí soukromých železnic do státní správy z.č.690/1920 Sb..... | 66 |
| 3. Nové povinnosti v koncesi | 66 |
| 4. Zákon o drahách č. 86 z roku 1937..... | 67 |
| 5. Smíšený systém provozování železnic po vzniku samostatného státu..... | 96 |
| ČÁST TŘETÍ: Vývoj právní úpravy po roce 1945..... | 98 |
| Kapitola čtvrtá: Změna systému výstavby a provozu..... | 98 |
| 1. Zákon č. 97 ze dne 12. července 1950 – Zákon o drahách..... | 98 |
| 2. II. světová válka a období státních drah v letech 1939 – 1945..... | 112 |
| 3. Znárodnění dopravy..... | 113 |
| Závěr..... | 114 |
| Seznam použité literatury a právních pramenů..... | 120 |
| Seznam příloh..... | 122 |
| Resumé..... | 123 |
| Seznam klíčových slov..... | 128 |

Úvod

Od nepaměti byly využívány zemské stezky k přepravě nákladů a osob. Tyto stezky představovaly spojnicí mezi jednotlivými osídlenými útvary. Křížovaly českou zemi a spojovaly jí s ostatními evropskými zeměmi. Řeky byly splavovány a náklady předávány z povozů na lodě tam, kde to řeka dovolovala. Bylo nanejvýš žádoucí udržovat tyto stezky bezpečné pro obchodníky a cestující. Pokud nebyly cesty schůdné a bezpečné, obchod váznul a země chudla. Logické tedy bylo, že panovník dbal na bezpečnost pocestných a kupců, přepravujících náklad po zemských stezkách, nejenom pro blaho své, ale i obyvatel, kterým obchod přinášel nemálo užitku.

Historicky doložitelné a využívané stezky, na jejichž částech byla zbudována i doprava drážní byly zejména Koněspřežná dráha z Lince do Českých Budějovic, (kterou nelze nezpomenou jako předchůdkyni současné drážní dopravy), spolu se solnou stezkou a císařskou silnicí. Vozila se po nich nejenom sůl, ale i zboží potřebné pro vzrůstající se manufakturní výrobu.

Pokrok nelze zastavit. Jeho vývoj směřuje nezadržitelně kupředu, bez ohledu na to, zda my chceme být jeho součástí. Každý nový objev sebou přináší nové možnosti a nové poznatky, které ženu lidstvo dále kupředu.

Ale nejenom o tom je pokrok. Ruku v ruce s technickým vývojem jde i potřeba vytvořit určité mantinely – lépe řečeno pravidla, ve kterých se tento nový výtěžek lidského umu bude pohybovat. Těmito mantinely jsou právě právní předpisy.

Společnost uznává, že bez závazných pravidel nelze užívat technických vymožeností. Tak jak postupuje technický vývoj, tak vzniká potřeba, ba nutnost tyto vytvářet, novelizovat nebo vytvořit zcela nové, jejichž vznik si podmínila nastalá situace.

Dnes je pro nás již zcela běžné, že existují zákony, které jsou závaznými pravidly pro existenci železnice a její provozování. V 19. století to však byla zcela nová, na tu dobu pokroková myšlenka. Její uskutečňování bylo prvním krokem v dlouhé řadě právních norem vztahující se k povolování staveb železnice, k provozování železniční dopravy a její organizaci. V této souvislosti vzpomeneme i těžkosti, které přetrvávají do dnešní doby v souvislosti s výstavbou železnice a jejího zařízení. Je to střet veřejného zájmu tj. výstavba železnice a zájmů soukromého práva vlastnického tzn. pozemků, na kterých bude předmětná železnice postavena.

Okruh je ovšem tak široký, že není možné postihnout jednou prací všechny oblasti. Proto je právní úprava obsažená v této práci zaměřená pouze na právní normy, které upravují povolování ke stavbě železnice a její provozování. Tedy železnici a drážní dopravu jako takovou s malým ohlédnutím k dějinám výstavby a nutnosti umožnit železničním společnostem tuto výstavbu provádět bez přihlídnutí k ostatním právním předpisům upravujícím stavební postupy, technické požadavky na zařízení sloužící k provozování bezpečné drážní dopravy a přepravy. Tuto práci začínám od nejstarších předpisů rakouských, které platily na území Čech a nezahrnuji do ní předpisy vydané pouze pro Slovensko. Práci uzavírám rokem 1951.

ČÁST PRVNÍ **Vývoj železnice a železničního práva do roku 1918**

Kapitola první **Začátky železnice**

1. Privilegium z roku 1824 – první právní akt na železnici¹

Privilegium v listinné podobě byla osobní výhoda – výsada udělovaná panovníkem. Tato listina dávala jmenované osobě, či skupině osob, určitá právně podložená práva.

Právo ke stavbě a provozování železnice udělil císař František I. rytíři Františku Antonínu Gerstnerovi dne 7. září 1824 na dobu 50 ti let. Byl to první právní akt železničního zákonodárství v rakouském císařství. Listina obsahuje právní výsady, technické podmínky stavby a povinnosti, které jsou v ní rozděleny do jedenácti bodů.

Podnikateli rytíři von Gerstnerovi bylo uděleno právo ke stavbě „dřevěné a železné“ silnice (tak byla zpočátku železnice nazývána). On sám se mohl rozhodnout, zda si k provedení tohoto privilegia přibere jednoho nebo více společníků, nebo zda s těmito společníky vytvoří akciovou společnost. V případě, kdyby se rozhodl vytvořit akciovou společnost, byl však povinen předložit akciový plán k předběžnému schválení

¹ Originál listiny je archivován v železničním muzeu ve Vídni, kopie privilegia je uložena v archivních sbírkách Jihočeského muzea České Budějovice – fond novějších dějin, pomocný materiál, český text privilegia je obsažený v Cirkuláři c.k. krajského komisaře F. Hönigera z 30.4.1825 – fond novějších dějin, pomocný materiál.

a požádat o povolení k jejímu založení. Výsada k výstavbě a provozu byla udělena pouze pro zřízení jedné železniční cesty od Mauthausenu na Dunaji a Budějovicemi na Vltavě. Jestliže by chtěl stavět vedlejší železniční trasy, byl povinen požádat o nové povolení a vyčkat na nové rozhodnutí (bod 1 až 2). Stavba se musela řídit příslušnými zákony platnými pro veřejné cesty. Tam, kde veřejné cesty budou křížovat železnici, byl zavázán vybudovat bezpečné přechody a jestliže chtěl využít stávajících cest jako podklad pro stavbu drážního tělesa, pak byl povinen vybudovat náhradou jiné a to vedené stejným směrem, stejného druhu a ve srovnatelné kvalitě. S majiteli pozemků, které budou potřebné pro vybudování železnice, byl povinen se pokusit o smírné jednání za účelem výkupu těchto pozemků, dříve než došlo k jejich ocenění (bod 3 a 4).

Při zřizování nákladišť, bytů pro úředníky, kováren, kolářství, stájí a u staveb vlastních hostinců u železnice, musel se podnikatel řídit příslušnými zákony s tím, že mu nebudou poskytovány žádné jiné úlevy a to ani daňové nad rámec příslušných zákonů a provinčních nařízení. Při krádežích a poškozování zařízení dráhy byl povinen postupovat dle zákona (bod 5 a 6).

Byl oprávněn přepravovat všechny druhy zboží vlastními vozy a toto oprávnění mohl převést na jiné podnikatele. (Nebylo mu však uděleno svolení k přepravě osob, i když je převážel od počátku zavedení provozu. Povolení bylo uděleno až 10. května 1836.) Při tomto převodu práva si mohl stanovit vlastní přepravní podmínky. Státní správa se vzdala možnosti zasahovat do přepravy zboží i do stanovení tarifních cen. Byl osvobozen od mýtného, ale ne od cla a spotřebních potravních poplatků po dobu trvání privilegia (bod 7 až 9).

Po skončení doby, po kterou bylo privilegium uděleno, mohl se zaniklou společností volně nakládat. Bylo mu povoleno odprodat majetek společnosti státu nebo jiným zájemcům. Rovněž mohl požádat o udělení nového povolení k provozování železnice. Žádat o udělení výsady mohli i ti, kteří odkoupili železniční zařízení. Pokud by byla shledána další prospěšnost tohoto podnikání, měl v listině zaručeno, že bude jemu, nebo jinému, na něhož bude provozování železnice převedeno, tato výsada prodloužena (bod 10). Povolení bylo uděleno pod podmínkou, že ode dne jeho přiznání do jednoho roku vybuduje oprávněný jednu míli této „dřevěné a železné silnice“, anebo postaví celou dráhu do šesti let. Pokud by Gerstner tuto podmínku nesplnil bylo považováno privilegium za neudělené, nebo případně zaniklé (bod 11).

Výsadou, kterou obdařil císař František I Gerstnerovu železnici bylo i to, že nikdo jiný nesměl vést stejným směrem železnici po dobu 50 ti let, tedy po dobu platnosti privilegia. Pokuta, která by stihla viníka, byla stanovena na 100 dukátů. Polovina z této pokuty měla být dána ve prospěch chudých v místě, kde o ní bylo rozhodnuto v první instanci. Druhá polovina částky byla určena privilegovanému. Pokutu měl vymáhat důchodkový úřad. Nehledě k tomu, že narušitel byl stížen „největší nemilostí císaře.“ Privilegovaný měl rovněž nárok žádat soudně uhrazení veškeré prokazatelné škody, která by mu byla způsobena v důsledku tohoto jednání.

Koněspřežná dráha byla postavena hlavně pro dopravu zboží, kterým byla sůl a dřevo, ale časem přepravovala i cestující. Stala se nejstarší železnicí ve střední Evropě, spojnicí dvou zemí, i když pouze v rámci jednoho státoprávního uskupení. Byla postavena v letech 1825 až 1832. Její délka byla 128,85km a byla první evropskou železnicí na kontinentě, která byla určena pro nákladní i osobní dopravu.²

Privilegium nevylučovalo přenesení udělených výsad a ani založení obchodní společnosti. Protože stavba byla finančně náročná, využil Gerstner tohoto práva a privilegium ke stavbě a provozu první železnice mocnářství přenesl dne 12. dubna 1825 na nově vzniklou akciovou společnost s názvem C.k. první privilegovaná železniční společnost. Zakladateli společnosti byly vídeňské bankovní domy Geymüller & spol., J.H. Stametz & spol. a Simon G. Sina.³

Akciové společnosti byly zakládány dle obecných předpisů o spolcích. Vydávání akcií bylo v Rakousku uzákoněno dvorským dekretem z roku 1787. Upisování akcií pro první akciovou společnost na území Čech bylo po osmi dnech ukončeno, protože potřebný kapitál v celkové částce 850.000 zlatých k.m. byl již za takto krátkou dobu upsán. Společnost převzala všechny Gerstnerovy závazky a pohledávky. Uhradila mu vzniklé výdaje a ustanovila jej do funkce stavbyvedoucího.⁴

Tempo stavby bylo rychlé, protože jednou z podmínek privilegia (bod 11) bylo postavit 1míli (*asi 7,5km*) denně. Zkušební provoz na části koňské dráhy postavené na

² Srov. Kučerová L., Hajn I., Historií a krajem koněspřežky, Bazilika o.p.s., České Budějovice 2008, str.16

³ Srov. Svoboda M., Začalo to koněspřežkou, Vydalo Nakladatelství Nadas Praha 1968, str.29 – 30

⁴ Srov. Schreier P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.12 - 16

českém území byl zahájen 7. 9. 1827. Stavba se však začala prodražovat a tak akcionáři vyzvali Gerstnera k odchodu. Stavbu pak vedli jiní stavbyvedoucí (M.Schönerer a E. Schmidt), kteří měli za úkol náklady na stavbu železnice zkonsolidovat a dostavět jí levněji. To se nakonec zdařilo, ale za konečnou stanici nebyl učen Mauthausen, ale Linec.⁵

Gerstner sice stavěl dráž, ale kvalitněji. Obyvatelstvo se nestavělo nijak přívětivě ke stavbě železnice. Například v okolí Českých Budějovic docházelo k rozebírání již uložených železných kolejnic. Bezpečnost na dráze byla ohrožována i pasením dobytka v jejím okolí. Na obranu železnice byly proto vydávány železniční společnosti vyhlášky. Ve vyhlášce ze dne 25. června 1835 slibovala železniční společnost 10 zlatých ve stříbře tomu, kdo sdělí komisaři železnice Seelingovi nebo jinému zaměstnanci železnice, jméno toho, kdo jakýmkoliv způsobem poškozuje železnici a jeho podezření se potvrdí.⁶

2. Převravní možnosti první železnice

Na naší české straně, kde Gerstner stavebně vyrovnával přílišný sklon trati, mohl jeden kůň utáhnout až 30x těžší náklad, než doposud táhl formanský vůz. Koně odpočívali a měnili se na stanicích, které byly vybaveny velkými stájemi, a poté absolvovali stejnou cestu zpátky. Označovaly se jako stanice přepřahací.

Převravná nákladů a osob byla prováděna speciálně cvičenými koňmi, kteří se zapřahali za sebou. Na trati se však objevovaly i separátní vozy společnosti pro ty, kteří se nechtěli tlačit s někým cizím v kabině. Rovněž bylo možno cestovat ve vlastním kočáře usazeném na speciálním plošinovém voze.⁷

Pravidla provozu byla poměrně jednoduchá. Protože se jednalo o jednokolejnou trať a neexistovala žádná signalizační zabezpečovací zařízení, musel být striktně dodržován jízdní řád určený pro osobní i nákladní přepravu. I přes toto bezpečnostní nařízení docházelo občas k situacím, kdy se spřežení na trati setkávaly.

Výhybny – zdvojení kolejí, kde se míjely vozy jedoucí proti sobě, se stavěly ve

⁵ Srov. Svoboda M., Začalo to koněspřežkou, Nadas Praha 1968, str.43 – 49

⁶ Vyhláška uložena v archivu Jihočeského muzea v Českých Budějovicích, fond novějších dějin, pomocný materiál

⁷ Srov. Svoboda M., Začalo to koněspřežkou, Nadas Praha 1968, str.50 – 58

vzdálenosti cca 7,6km od sebe. V případě, že se soupravy setkaly na trati, mimo toto technické zařízení, platilo pravidlo, že couval ten, kdo měl blíže výhybnu. Přednost ve vypravení na trať měly vlaky nákladní před osobní přepravou. Jestliže tedy spřežení vezoucí náklad dojelo osobní vůz, musel tento ve výhybně počkat a dát mu přednost v jízdě. Jestliže se setkal lehký osobní vůz na trati s jiným vozem, docházelo i k situacím, že cestující jen vystoupili a kočí za pomoci ručního heveru, sundali vůz z tratě ručně, a když druhý přešel, vrátili jej zpět. Tažná síla koňských potahů byla závislá na terénu železnice. V rovných úsecích utáhl jeden kůň dva plně naložené vozy (5,6 – 6,2t). V terénu kopcovitém pak pouze jeden vůz (2,5 – 2,8t).⁸

Snaha akcionářů železnice zlevnit její výstavbu vedla k úsporným opatřením v druhé etapě stavby. Bylo upuštěno od vyrovnávání nejenom kopcovitého terénu, ale i rovinatého, a tak byla snížena i výkonnost koňského potahu, který v rovných částech trati utáhl maximálně 2,5 – 2,8t. Na rakouské straně v horském terénu železnice mezi stanicemi Urfahr a Treffling táhli tři koně dva vozy o celkové hmotnosti 5 – 5,6t. Na trati mezi městy Bürstenbachem a Lestem byla tažná síla zvířat omezena a jeden pár koní uvezl pouze jeden naložený vůz.⁹

I přes tento částečný neúspěch lze hovořit o ekonomicky výhodné přepravě, protože tažná síla jednoho koně na silnici byla 560kg. Koní bylo zapotřebí v provozu poměrně hodně a to až 800 kusů podle momentální potřeby zejména nákladní přepravy. Koně si společnost pronajímala. Strážní domky pro hlídače dráhy se stavěly po obvodu celé železniční trati. Byly od sebe vzdáleny maximálně dva až tři km. Na českém úseku jich bylo postaveno 52.¹⁰

Přeprava, a to i nákladní, tedy měla poměrně pevný jízdni řád. Zastávka na oběd, kde se vlaky setkávaly, byla Kerschbaumu, zde se měnili i koně.

Pronájem koní byl finančně náročný, a tak železniční společnost hledala cestu, jak tyto náklady snížit. Jako zábavnou kuriozitu lze uvést nápad lineckého lokálního ředitele Johanna Netzuda nahradit koně výkonnějšími tažnými zvířaty. Pro tento účel byli zakoupeni čtyři horští volí z Ratschhalu. Pokus se konal pod odborným dohledem

⁸ Srov. Svoboda M., Začalo to koněspřežkou, Nadas Praha 1968, str.50 – 52

⁹ Srov. Svoboda M., Začalo to koněspřežkou, Nadas Praha 1968, str.56 – 58

¹⁰ Srov. Kučerová L., Hajn I., Historií a krajem koněspřežky, Bazilika o.p.s., České Budějovice 2008, str. 16 - 20

zvěrolékaře Dworzaka v úseku trati Urfahr – Trffling - Obendorf a Burstenbach – Lest v roce 1846, a to v období od 23. listopadu do 6. prosince. Úředník sepisující zprávu pro ředitelství společnosti do ní včlenil velice přesně popsaná pozorování o průběhu zkušební jízdy. Napsal: „*Vůl je pro jeho přirozené vlastnosti málo učenlivý, a také ne tak citlivý jako ušlechtilé zvíře. Proto je chůze nejistá a nepoddajná, častěji se leká nejrůznějších objektů, kolemjdoucích osob, deštníků atd., a proto častěji vybočuje z dráhy, pročež je nutná zvýšená pozornost vozky. Protože naši knechti nejsou zcela znalí německé řeči, rozumí se samo sebou, že také slovní výrazy obyvatelů hor, na které jsou volí navyklí, naprosto neumí vyslovit; jeden ze čtyř vozků je Němec a delší čas sloužil u volů.*“ *Na cestě dlouhé 5km bylo celkem zapotřebí 14 minut zastávek, které sedící, odbojní a vyčerpaní volí strávili. Vyjžd'ka do hor probíhala stejně jako předchozího dne s četnými zastávkami a velkou námahou velice pomalu, ve vzdálenosti od tří do čtyř sáhu zastavivší volí vystrčili jazyky a hledali tající sněh a při stání dokonce hledali vodu v příkopech podél železnice.*“¹¹

3. První přepravní řád ¹²

Pro přepravu osob byla vyvěšena v každé stanici pravidla, která lze označit prvním přepravním řádem. Jednalo se o vyhlášku vydanou železniční společností, která stanovila závazné pokyny určené cestující veřejnosti. Pravidla pro přepravu osob byla shrnuta v několika bodech. Zaplacené jízdné se v žádném případě nevracelo a jízdní lístek byl platný pouze pro jízdu a osobu, na kterou byl vypsán. Lístek byl předtištěn a potřebné údaje se vypisovaly ručně. Již tato první železnice přiznávala dětským cestujícím poloviční platbu jízdného. Každý cestující si s sebou mohl vzít 20 liber (libra je 0,4kg) těžké příruční zavazadlo jako balík, koženou tašku, atd., ale za překročení váhy tohoto zavazadla byl počítán poplatek podle tarifu za přepravu zboží. Každý jednotlivý kus zavazadla musel být opatřen jménem a čitelnou adresou pasažéra. Povinností pasažéra bylo přinést zavazadlo již půl hodiny před odjezdem osobního vozu, aby mohlo být zkontrolováno, zda nepřekročilo stanovenou váhu a obsahuje adresu a jméno svého vlastníka a včas bylo naloženo. Pasažérům železnice se dávalo

¹¹ Kučerová L., Hajn I., Historií a krajem koněspřežky, Bazilika o.p.s., České Budějovice 2008, str. 25

¹² Vyhláška uložená v archivu Jihočeského muzea v Českých Budějovicích, fond novějších dějin, pomocný materiál

v dalším bodě na vědomí, že je zakázána soukromá přeprava dopisů a cenných papírů, které si vyhrazuje c.k. poštovní úřad.¹³

Aby nedocházelo ke zpoždění vlaků při odjezdu ze stanice, museli cestující dodržovat přesně určenou hodinu odjezdu. Před odjezdem musel pasažér předložit zakoupenou jízdenku. Cestující byl povinen si uschovat jízdenku pro případ kontroly a předložit jí na požádání výpravčímu ve stanici.

Dále nebylo dovoleno brát s sebou do vozu psy. Kočí měli zakázáno během cesty zastavovat mimo stanice nebo výhybny. Platil zákaz dávat spropitné kočím, ale také baličům za naložení a vyložení zavazadel. Kouření ve voze bylo povoleno, jestliže s tím souhlasili všichni spolucestující. Kouřit se směly pouze uzavřené dýmky.

V „obědové stanici“ bylo při příjezdu vlaku připraveno jídlo za pevně stanovené ceny (např. stanice v Kerschbaumu).

Tato pravidla pro cestování koněspřežnou železnicí jsou vlastně předchůdci prvního přepravního řádu na železnici (chápano v dnešním pojetí přepravy na dráze, která je výsledkem dopravy). *„Doprava je souhrn úkonů přímo mířících k pohybu vozidel po trati. Přeprava je souhrn úkonů mířících ke splnění povinností vyplývajících z přepravní smlouvy.“*¹⁴

V roce 1852 byl vydán v knižní podobě jízdní řád. Oznamoval jízdu osobního vlaku: *„na české koňské dráze odjíždějí vozy I. a II. třídy z obou konečných stanic Budějovice a Lince od 1.dubna do 31.října o 5. hodině ranní a dojedou cíle za 11 až 12 hodin.“*¹⁵ Jízda nákladního vlaku trvala celé tři dny.

¹³ Poštovní zásilky doručovali formani. Šlechta, města a kláštery využívaly pro doručování pošty posly. Zprávy a dopisy předávali i světem putující mniši, kupci, tovaryši. K zestátnění poštovnictví došlo v roce 1748. Poštovní spojení mezi Vídní a Prahou bylo zajišťováno poštovními dostavníky, které jezdily dvakrát týdně.

¹⁴ Chmelář A., Tyl K., Komentář k železničnímu zákonu, Československý kompas akc.spol. Praha 1938, str. 453

¹⁵ Eisenbahn – und Dampfschiffahrtsbuch für das Kaiserthum Österreich z roku 1852 (Železniční – a Parovodní jízdní kniha pro rakouské císařství) str.10

4. Ukončení provozu první železnice

Koňská dráha České Budějovice – Linec se časem stala technickým přežitkem. Nepostačovala tempu lokomotivní dopravy, a tak dne 1. 10. 1857 přechází do vlastnictví akciové společnosti „Dráha císařovny Alžběty“ – zkráceně označena jako KEB. Tato společnost přestavěla dráhu na parostrojní a 20. 4. 1871 zahájila novou dopravu mezi městy České Budějovice a Linec.¹⁶

Koňská dráha a později parostrojní dráha je typicky přepravní železnicí, která vlastně nijak zvláště nepomohla ani vzniku nového průmyslu, ani rozvoji těžební činnosti, protože v okolí Českých Budějovic se nenachází žádné nerostné bohatství zejména uhlí, které bylo důležitou komoditou zvláště na Moravě. Nestala se tedy dráhou, podél níž by se stavěly průmyslové manufaktury s navazujícími továrními vlečkami na přepravu vyrobeného zboží, ale byla železnicí přepravní, po které se přepravovalo zboží – většinou sůl a dřevo.

Dráha Pražsko – Lánská byla dalším pokusem v českých zemích jak usnadnit a zrychlit přepravu zboží. Byl vypracován projekt druhé koňské železnice pro oblast Prahy směrem na Plzeň. Stavba byla zahájena v roce 1828 a byla uvedena do provozu v roce 1830. Privilegium ke stavbě a provozu železnice získala akciová společnost „C.k. pražská železniční společnost“ dne 30. července 1827.¹⁷ Akcionáři společnosti patřili mezi nejvyšší šlechtu v Čechách a železnice měla vést převážně územím patřícím do jejich vlastnictví.

„Trasa měla vést přes rozsáhlé lesy Clam-Martinice v okolí Smečna směrem na Lány a Křivoklát. Zde vlastnil lesy hrabě Fürstenberg a dále přes lesy kancléře Metternicha směrem na Plasy. Projekt nepočítal s tím, že by trasa vedla železářským Podbrdím, i když na Hořovicku měl hutě jeden ze zakladatelů Pražské železniční společnosti hrabě Vrbna.“¹⁸

¹⁶ Srov. Schreier P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta 2009, str.17 – 18

¹⁷ Srov. Krejčířík M., Po stopách našich železnic, NADAS Praha 1991, str.28 - 29

¹⁸ Hrubý J., Kopecký D., Maurenz J., Kellner K., Skála P., Šlechta S., Železnice v Československé dopravní soustavě, NADAS Praha 1989, strana 17

Na původních plánech byla její trasa vedena až do Plzně, ale z důvodu nedostatku finančních prostředků skončila její trať v délce 60km u polesí Píně v křivoklátských lesích.

Gerstnerova železnice byla podporovaná ze tří vídeňských bankovních domů. Stavba Pražsko-Plzeňské dráhy byla financována pouze z českých zdrojů a její výstavba měla být především „levná.“

V roce 1853 koupila železnici společnost Buštěhradské železnice a přestavěla ji na parostrojní.¹⁹

Kapitola druhá

Nová etapa výstavby železnic

1. Privilegium pro Kaiser Ferdinands Nordbahn (KFNB)²⁰

Listina o výhradní výsadě pro bankovní dům S.M.von Rothschild udělená ke zřízení železnice mezi Vídní a Bochní, s vedlejšími dráhami do Brna, Olomouce a Opavy, pak ke skladům soli ve Dvorech, Věličce a u Bochnie (u Krakova v Polsku), byla udělena dne 4.3.1836.

Privilegium ke stavbě obsahovalo podmínky pro výstavbu železnice s tím, že bude stavba prováděna v souladu se stávajícími zákony platnými pro veřejné silnice a že podnikatel bude vykupovat pozemky potřebné pro stavbu dráhy a budov, které stojí v cestě železnice za dobré ceny. Pokud by nedošlo k dohodě o ceně a zemský úřad vydá povolení ke stavbě dle přiložené technické dokumentace, pak tento úřad vyzve majitele nemovitostí k předání těchto nemovitostí za účelem obecně prospěšné stavby – železnice. Jestliže nedojde s vlastníky k dohodě o vydání nemovitostí za stanovenou náhradu, bude přistoupeno k soudnímu ocenění a zjištěná cena bude dána do úschovy příslušnému soudu. Tímto opatřením bude podnikatel po celou dobu stavby chráněn proti odporu vlastníků. Stížnosti na ceny za vykoupení nemovitostí budou přezkoumány

¹⁹ Srov. Schreier P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s. 2009, str.19-22

²⁰ Státní oblastní archiv Brno, Signatura 73/13, Severní dráha

soudem.

Tam, kde železnice bude protínat cesty, musí provést jejich spojení nad nebo pod dráhou. Jestliže využije ke stavbě stávajících cest, musí být tato nahrazena cestou stejného druhu.

Při zřizování vlastních objektů jako stájí, úřednických bytů, pak při zřizování vlastních pohostinství u dráhy, nebude mu přiznáno žádné jiné osvobození nebo výjimka z daní ani od veřejných a obecných dávek, které nejsou nyní platnými zákony podloženy.

Dále bylo obsahem listiny oprávnění podnikatele k převážení na této dráze všech druhů zboží vlastními vagóny, rovněž mohl přepravovat cestující veřejnost. Jiným přepravcům mohl toto povolení k přepravě udělovat dle vlastních podmínek. Privilegium neopravňovalo k přepravě poštovních zásilek, naopak výslovně stanovilo, že tato přeprava má být ponechána poštovnímu regálu.

Státní správa se vzdala během platnosti privilegia jakýmkoliv způsobem zasahovat do jejího provozu. Podnikatel si za přepravované věci určoval cenu výhradně sám, anebo dohodou pro jednotlivou přepravu oproti hotovostní platbě.

Podnikatel byl osvobozen od cestního mýta, ale nikoliv od cla za převážené zboží.

Bylo ponecháno na vůli privilegovaného, zda bude vytvořena k provozování železnice akciová společnost. Pokud bude utvořena akciová společnost, tak plán na vydání akcií musel být předložen k předběžnému schválení.

Po uplynutí padesáti let mohl podnikatel libovolně nakládat jako majitel s nemovitostmi i movitými věcmi. Jestliže by měl on nebo i ti, kteří od něj tyto věci odkoupili, zájem dále provozovat dráhu, měli možnost požádat o obnovení privilegia. Pokud to státní správa uznala jako obecně užitečné, zavázala se nečinit jim při obnovování tohoto privilegia potíže.

Privilegium obsahovalo i rozvazující ustanovení a to, že bude považováno za neudělené a případně na něho bude nahlíženo jako na zaniklé, jestliže během dvou let ode dne udělení nebude postavena alespoň jedna míle železnice nebo když do deseti let počítáno od výše uvedeného dne (tedy ode dne udělení privilegia), nebude celá dráha mezi Vídní a Bochní postavena.

Závěrem obsahuje listina i sankci za porušení výhradního postavení privilegovaného, jako stavitele a podnikatele na dráze vůči ostatním, kteří by chtěli v této lokalitě stavět zařízení podobné dřevěné a železné dráze, a to po dobu 50 ti let.

Podnikatel byl tedy chráněn, že po celou tuto dobu mu nesměl nikdo konkurovat v přepravě. Dalo by se tedy říct, že měl výsadní postavení dopravce. Dokonce mu bylo garantováno uhrazení případných škod, které by vznikly v důsledku provozování dráhy zbudované jiným podnikatelem. Právní nástupnictví ošetřovalo privilegium rovněž, a to tak, že jeho dědicové nebo podílníci mohou toto privilegium po dobu, na kterou bylo uděleno, využívat.

2. Porovnání prvních dvou udělených privilegií.

Rozdíl mezi první výsadou udělenou před 12 ti lety pro budování koněspřežné dráhy na jihu Čech a Rakouska je jen velmi nepatrný. Přibylo pouze jedno ustanovení a to pod bodem 11. Císař Ferdinand I. povolil zápis železnice jako firmy. Podnikateli tedy udělil výsadu, že může vést vlastní zaprotokolovanou firmu, zapsanou u vídeňského obchodního a směnečného soudu.

Rovněž mohla být započata stavba v horizontě dvou let. Na rozdíl od Gerstnerova podniku, který měl postavit první míli do roka od udělení privilegia a celou dráhu vystavět do šesti let. Rothschildem založená akciová společnost na to měla 10 let. Gerstner neměl ve svém privilegii povolení pro přepravu osob, i když cestující rovněž přepravoval. Státní správa si v privilegii vyhradila převážení pošty a žel. společnosti zakázala převážení poštovních zásilek. Stát za výhradní výsadu postavit železnici a provozovat drážní přepravu vlastně nic po společnosti nepožadoval.

V obou udělených privilegiích si nevymínil předkupní právo po ukončení výhradního oprávnění. Chybělo i ustanovení o možnosti nucené státní správy v případě, že železniční podnik nebude plnit své závazky (později označováno jako sekvestrace). Rovněž možnost ovlivňovat tarifní politiku železniční společnosti nebyla do listiny zapravena. Snad jen ustanovení v bodě XII o možnosti zrušení výsady v případě prodlení se započítáním stavby, anebo včasným nedokončením železnice je výhodou ve prospěch státu, který může udělit privilegium ke stavbě dráhy jiné společnosti.

3. Zákon č.122/1885 ř.z. – Zákon o podmínkách nové koncese, která severní dráze císaře Ferdinanda bude udělena, a o výkonu zákupních práv, která dle tohoto státu budou vyhrazena.

Měl 11 článků a jeho součástí byla úmluva se společností KFNB.

V článku I je udělena povinnost výlučně privilegované severní dráhy císaře Ferdinanda přejmenovat se na c.k. privilegovanou severní dráhu císaře Ferdinanda. Dále jí byla za podmínek a modalit zmíněných v následující Úmluvě udělena nová koncese k provozování železnice. Tyto železnice jsou vyjmenovány v §1 dohody. Výsada ze dne 4. března 1836 proto pozbyla platnosti.

Článek obsahuje v §7 a §23 body, ve kterých je upraveno právo státu stanovit přepravní sazby i podíl z ryzího výnosu, a to podle odstavců 1 – 7. C.k. obchodní ministerstvo mělo povinnost požádat v těchto případech společnost o její stanovisko, ale to bylo pro jeho rozhodnutí nezávazné. Společnost měla naopak povinnost se bez výjimky těmito sazbám podrobit.

Jestliže čistý výnos z podnikání přesáhl částku 100 zlatých na akcii, byla společnost povinna rozdělit tento zisk na polovinu. Jednu polovinu ponechat na provozním účtu společnosti a druhou odvést do státní pokladny. V dalším období jestliže by zisk opět dosahoval stejné výše, musela firma snížit přepravní tarify. Dále byl upraven sazebník pro přepravu uhlí z Ostravsko – karvinského obvodu. Tyto sazby byly platné ihned po udělení koncese a byly určeny jako maximálně možné. Ceny za přepravu musely být na stejné úrovni jako tarify na státních železnicích.

Všechny spory, které by se týkaly snížení sazeb, měly být projednány před rozhodčím soudem. Každá strana sporu si pro tento soud mohla zvolit dva členy, ostatní tři členy jmenoval nejvyšší soudní dvůr. V §23 úmluvy byly upraveny soukromoprávní spory, které by vyplynuly z této dohody (čl. I až V).

Vláda si vyhrazovala právo zamítnout dle jejího uvážení neúčelné čerpání z rezervního fondu (čl. VI).

Dle článku VII byla vláda zmocněncem státu, měla tedy právo podle §14 této již zmiňované Úmluvy zakoupit propůjčený 6. díl vídeňské dráhy spojovací, který náležel severní dráze císaře Ferdinanda (čl. VII, čl. VIII).

Úmluva obsahovala 25 paragrafů. V §1 byla uvedena povinnost společnosti změnit firemní jméno. Drážní podnik získal koncesi pro provoz železnic, které byly v tomto paragrafu výslovně vyjmenovány, ale tím pozbyly platnosti všechna dříve udělená oprávnění.

Na všech tratích musela být zaručena jednotnost jejich provozu. Výsady, které byly při budování těchto drah uděleny, byly touto smlouvou rušeny bez náhrady. Nově bylo stanoveno, že c.k. pošta bude převážet zásilky po železnici patřící této společnosti bezúplatně.

V §5 si stát vyhrazoval právo bezúplatného převodu železničního podniku do svého vlastnictví po uplynutí koncese, která byla udělena do 31. 12. 1940. Toto právo odvozoval z §8 z. č. 238/1854 ř.z., Koncesního zákona.

Kdykoliv po 1. lednu 1904 však mohla státní správa zahájit jednání o odkoupení podniku, pro který byla udělena tato nová koncese. Pro tento případ bylo dohodnuto, že bude kupní cena vypočtená z čistého výnosu za posledních 7 let, po odečtení dvou let, kdy byly výnosy z provozu nejnižší.

Obdrženu garanci v částce 8.088.657 zl. a 21 kr.r.č. se zavázala společnost uhradit do 6 měsíců po podpisu smlouvy. Dále ale ručila státu veškerým svým majetkem za splácení úroků a amortizaci cenných papírů, které byly vydány pro opatření základního kapitálu na výstavbu trati moravsko – slezké. (§2 - §6).

V §7 si vymínil stát určovat sazby za přepravu zboží i osob a podíl marže pro firmu z jednotlivých sazeb. Tento sazebník je již zmíněn v zákoně č. 122 ze 6. září 1885. Sazby dané obchodním ministerstvem jsou určeny jako sazby nejvyšší a byly veřejně přístupné. Poskytovat výjimky z těchto sazeb pouze pro určité zákazníky bylo zakázáno.

Firma se zavázala k dobudování jednotlivých železnic, dle požadavku státní správy a pro tyto železnice měla zavést oddělený provozní účet.

Za přepravu po tratích severní společnosti bude státní správa hradit částky na základě „spoluúčtovací smlouvy“ mezi severní dráhou císaře Ferdinanda a c.k. státní správou.

Železnice obdržela právo zdarma využívat nádraží v Olomouci a Osvětimi, ale musela státní správě splatit náklady na spojení c.k. státní železnice s osvětimsko - pogródskou, pokud tuto železnici nebudou výhradně používat c.k. státní dráhy. Severní

dráha císaře Ferdinanda postoupila zywiecké nádraží c.k. železnici zdarma a zřekla se tržní ceny.

Dále bylo dohodnuto, že severní dráha odprodá c.k. státní správě 1/6 podílu na vídeňské dráze spojovací, za dohodnutou cenu 600.000 zlatých, kterou bude stát splácet v ročních splátkách. Toto předkupní právo c.k. státní správě zanikne pokud nebude realizováno do 5let po podpisu smlouvy.

Dalším závazkem firmy bylo postavit spojnici c.k. státní dráhy s tratí skawinsko – podgóorskou, a to na své náklady, a to do dvou let od uzavření této úmluvy (§7 až §21). Severní dráha císaře Ferdinanda byla povinna upravit své stanovy tak, aby neodporovaly této uzavírané úmluvě. Společnost se zavázala, že na své náklady zapíše do železniční knihy práva státu dle této dohody.

Smlouva se stala perfektní až po schválení akcionáři severní dráhy císaře Ferdinanda. Byla vyhotovena ve dvou stejnopisech. Jeden obdržela společnost, druhý byl uložen u c.k. obchodního ministerstva.

4. Zákon č. 212/1906 ř.z., o nabytí státem jednotně koncesované sítě hlavní dráhy a místních drah severní dráhy císaře Ferdinanda jakož i Ostravsko-frýdlantské dráhy.

Měl 12 článků a jeho součástí byla smlouva mezi státem a soukromou železniční společností.

Dne 3. března 1906 ve Vídni byla učiněna úmluva mezi ministerstvem železnic a financí jménem vlády a akciovou společností c. k. priv. severní dráhy císaře Ferdinanda o odkoupení jednotně koncesované sítě hlavní dráhy a místních drah této společnosti a o odkoupení jmenovitě určeného majetku firmy (čl. I).

Roční renty, které byly vypočítané v §3 státem, byly osvobozeny od důchodové daně. Služební personál, pokud nezůstal zaměstnán nadále u společnosti, byl převzat státem se zachováním všech práv, která mu byla poskytnuta bývalým zaměstnavatelem dle §12 úmluvy. Za vydané i ještě nevydané obligace uhradil stát společnosti celkem 62.394.000 korun. Finanční částky získané prodejem obligací spolu s úroky, pokud by je stát nepotřeboval k uhrazení jiných pohledávek dle §7 úmluvy, budou uloženy ve zvláštním investičním fondu. Z tohoto fondu pak měly být uhrazeny investiční akce na

železnici a obnova vozového parku. Na příští rok bylo povoleno čerpání z fondu ve výši 15.000.000 korun.

Článek V. opravňoval vládu k zakoupení akcií c.k. Ostravsko-frýdlantské železnice kromě těch, kterých nabude podle §5 úmluvy. Pokud by stát odkoupil všechny vydané akcie za průměrnou cenu 1.000 korun za kus, pak převzal i všechna aktiva a pasiva, včetně prioritní půjčky. Vláda za tímto účelem mohla vydávat obligace investičního fondu. Pokud by se nezdařilo zakoupit všechny vydané akcie, mohla vláda uhradit půjčku a o částku takto investovanou ponížít vyplácení dividend. Trhová cena předaných akcií byla stanovena na 3.936.000 korun (čl.II, III, IV, V).

Úmluva a její podání, výmazy, změny stanov, protokoly, vyhotovení, stvrzenky atd. byly osvobozeny od kolků a poplatků (čl. VI).

Státní správa měla provozovat železnice ve vlastní režii, ale jejich provoz mohl být zákonem převeden na jiný železniční podnik. Toto ustanovení neplatilo na trati od Bohumína k říšským hranicím, kde vozbu provozovaly královské pruské železnice. Pro všechny trati měl platit jednak jednotný provozovací účet a zároveň zvláštní provozovací účet, který byl sestavován každý rok. Pro Ostravsko-frýdlantskou trať měl být veden účet samostatný (čl. VII, čl. VIII).

Pro zdanění postátněné severní dráhy císaře Ferdinanda platila ustanovení zákona ze dne 19. března 1887, z. ř. č. 33. Zvláštní způsob zdanění čistého výnosu z provozu mělo platit až do konce roku 1948. Proto měl být vedený odděleně provozní účet pro tuto železnici.

Z praktických důvodů, aby nebyl přerušen provoz na dráze Břeclav - Zellerndorf a dráhami císaře Františka Josefa, byla uzavřena přepravní smlouva se společností c.k. priv. rakouské Severozápadní dráhy. Na základě takto uzavřené dohody mohla státní správa přepravovat vozy nebo celé vlaky po tratích této společnosti za vlastní tarify. Za tuto službu si smluvní strany měly ujednat pevnou náhradu (dražné). Ustanovení tohoto článku hovoří i o možnosti vyvlastnění dle zákona č. 30 ř.z. z 18. února 1878. Předmět vyvlastnění měl být určen politickým zemským úřadem a sborový soud 1. stolice v sídle tohoto zemského úřadu by určil náhradu za vyvlastnění. K vyvlastnění by pak došlo, jestliže by nebylo dosaženo dohody o přepravní smlouvě do roku 1907 (čl. XI).

Tento zákon nabyl právní moci dnem vyhlášení. Součástí zákona byla úmluva, učiněná ve Vídni dne 3. března 1906 mezi c.k. ministerstvem železnic a c.k

ministerstvem financí jménem c.k. vlády ze strany jedné a správní radou akciové společnosti c.k. priv. severní dráhy císaře Ferdinanda ze strany druhé, o nákupu jednotně koncesované sítě hlavní dráhy a místních drah c.k. priv. severní dráhy císaře Ferdinanda, pak o nabytí některých částí ostatního jmění akciové společnosti státem, jakož i o převzetí společnosti horní dráhy do státní vozby.

Podnik c.k. priv. severní dráha císaře Ferdinanda se od 1. ledna 1906 podle této úmluvy převáděl do vlastnictví c.k. státní správy. Majetek jenž byl obsahem převodu železničního podniku tvořil železniční svršky, pozemky a stavby na těchto pozemcích včetně příslušenství (movitého i nemovitého), zásoby, vlečné dráhy a jiné vedlejší koleje, bez ohledu na to zda jsou nemovitosti zapsány v železniční knize nebo ne. Po podpisu smlouvy měly být vyhotoveny knihovní listiny, kterých bylo třeba, aby státem na základě této úmluvy nabytá práva byla zapsána v knihách železničních, pozemkových nebo horních. Do vlastnictví c.k. státní správy tak přešla i útulna pro děti ve Valčicích.

Převod se vztahoval na železnice s nejvyšší koncesní listinou ze dne 1. ledna 1886, ale také na rozsáhlou síť místních drah patřících společnosti c.k. priv. severní dráhy císaře Ferdinanda. Nadále ve výhradním vlastnictví společnosti zůstaly zejména báňské závody a jejich movitá a nemovitá příslušenství (§1, §11).

Na stát přecházely vyjmenované společenské fondy s účinností od 1. ledna 1906. Byl to zejména penzijní fond. Jeho převodem přebíral stát břemena a závazky vyplývající z jeho statutu. Dalším byl fond umořovací a stavební rezervní fondy společností místních drah. Dále měl být státu přenechán nevydaný a neslovaný díl společenské prioritní půjčky ze dne 1. prosince 1888 obnosem 10.434.000 korun a nevydaný a neslovaný díl společenské prioritní půjčky ze dne 1. srpna 1904 obnosem 51.060.000 korun. Státní správa v těchto případech měla zaplatit úroky, umořovací částky, popř. daně a poplatky (§2).

Za vyjmenovaný majetek byla stanovena kupní cena, která byla rozložena do splátek. Roční renta kupní ceny činila 30.537.000 korun a měla být vyplácena v letech 1906 až 1940. Samotnou úpravu renty, půjček a umořovacích kvót prioritních půjček, které stát dle tohoto převzal a měl zaplatit v čase od 1. ledna 1906 až do 31. prosince 1940, pak upravuje §4.

Další závazek společnosti vyplývá z §3 až §5. Jde o závazek odevzdání nemovitostí uvedených v příloze a rovněž také akcií c.k. Ostravsko-frýdlantské železnice za náhradu 3.936.000 korun.

Fyzická držba státu nastávala, až když se stala tato úmluva perfektní (§18). Účetní závěrka za rok 1905 měla být provedena stejným způsobem jako závěrka za rok 1904 (§8, §9).

Společnost bez předchozího přivolení c.k. železničního ministerstva nebyla oprávněna zcizit ani zastavit majetek, který byl předmětem koupě. Při nedodržení tohoto ustanovení byla povinna nahradit všechny škody a újmy, které by tím vznikly. O ochranu zájmu c.k. státní správy měl pečovat zeměpanský komisař, který měl právo zamítnout usnesení společnosti, o kterých se domníval, že jsou na újmu finančním zájmům státu. Při uzavírání nových smluv bylo nutné vyžádat si svolení ministerstva železnic. Smlouvy uzavřené bez uděleného souhlasu byly od počátku neplatné. Všechny příjmy, užitky, výdaje, břemena a poplatky z těchto smluv po 1. lednu 1906, náležejí c.k. státní správě (§10).

Stát měl převzít původní služební personál kromě těch zřízců, o kterých by c.k. priv. severní dráha císaře Ferdinanda prohlásila, že je chce nadále zaměstnávat ve svých službách. Měly být zachovány služební platy, které příslušely tomuto personálu na základě služební pragmatiky. C.k. státní správa měla dále zabezpečit nároky na zaopatření a jiné nároky, které vznikly personálu a jejich příslušníkům. Penzijní ústav a nemocenská pokladna měly fungovat nadále. To vše podle stejných zásad, které byly dosud obvyklé. Stejná pravidla platila i pro povolování, vyplácení, prodloužení nebo převody platů (§12, §13).

Tato úmluva a všechny k jejímu provedení potřebné převody majetku a jiná právní jednání, knihovní zápisy, protokoly, smlouvy, výmazy atd. jsou osvobozeny od poplatků i kolků. Právní rozepře, které by mohly vzniknout z této smlouvy, měl rozhodovat v první instanci c.k. zemský soud ve Vídni.

Ustanovení úmluvy měly pro akc. společnost účinku statutárních ustanovení. Firma se zavazovala, že po perfekci úmluvy musí co nejdříve vykonat změny touto úmluvou podmíněné (§14, §15, §16, §17).

Úmluva nabyla právní moci pro c.k. priv. severní dráhu císaře Ferdinanda přijetím valnou hromadou. Pro c.k. státní správu pak ústavním schválením. Smlouva

byla vyhotovena ve dvou stejnopisech a předána po jednom stejnopisu každé ze smluvních stran (§18).

5. Právní forma C.K. Výsadně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda

Zákonné podmínky pro vznik akciových železničních společností upravoval zákon č. 253/1852 ř.z. o spolcích, tzv. spolkový zákon.

Žádosti pro udělení povolení k založení spolku, anebo na povolení k přípravným opatřením pro ustanovení spolku, se předkládaly příslušnému zemskému úřadu té země, kde bude mít sídlo ředitelství spolku nebo jiné stanovené vedení tohoto spolku. Přílohou žádosti byl podnikatelský záměr, stanovy společnosti, společenská smlouva. Rovněž musel být popsán účel, pro který je spolek zřizován a jak bude opatřen základní kapitál, provozní úvěr. V případě půjček kdo je oprávněn, je odsouhlasit. Také muselo být stanoveno, jak spolek vznikne, kdo bude zastupovat spolek navenek – jeho statutární orgány a práva povinnosti členů spolku. A dále, jakým způsobem bude prováděno hlasování ve společnosti a přijímána usnesení členů spolku.

Pro železniční společnosti byla ještě závazná všechna ustanovení v právních normách, která platila pro železnice. U akciových spolků nebylo dovoleno žádat splacení vkladů ani zčásti předem, dokud nebylo vydáno povolení k ustanovení spolku. Zatímní listy a listiny akciové musely být vystaveny na jméno. Na zatímních listech bylo vyznačeno, kolik již bylo splaceno a jen v takto vyznačené částce mohly být dány do oběhu.

Akcionář, který odprodal zatímní list, byl do doby převodu zatímního listu na nového držitele zavázán ke splacení zbylé části závazku. U železničních spolků byla povinnost zřídit kromě ředitelství i kontrolní výbor, který bude dohlížet na jeho hospodaření a budou mu svěřeny i jiné záležitosti blíže specifikované ve stanovách.

Valná hromada majitelů akcií se měla konat jedenkrát do roka. Povolení k založení společnosti bylo vždy uděleno, jestliže se jednalo o spolek, jehož předmět činnosti byl v souladu s předloženou žádostí, nesledoval nedovolené cíle a jeho členové svými osobními a majetkovými poměry poskytovali záruku řádného podnikání. Dále bylo povolení uděleno, vyhovoval-li plán podnikání veřejným zájmům a zákonným požadavkům. Ke zmocnění pro přípravné práce na založení spolku bylo nutno požádat, jestliže osoby, které zakládali spolek, měly v úmyslu vyzvat ke členství další osoby

veřejnou vyhláškou, anebo veřejnou výzvou, anebo se svou činností dotýkaly práv třetích osob např. vyměřováním, nivelizací nebo potřebovaly dovození, zprostředkování anebo pomoc veřejných úřadů.

Společnosti s ručením omezeným vznikaly na základě §3 patentu č.253/1852 ř.z. Státní koncese se vyžadovala jen v případech, kdy se společnost zabývala železničním podnikáním, dopravou vystěhovalců, vydáváním zástavních listů a bankovních dlužních úpisů.²¹

„Uvazovací zákon k živnostenskému řádu patent z 20.12.1859 č.227 říš.zák. v článku V,lit.b vyloučil železnici z pravomoci živnostenského úřadu.“²²

Kaiser Ferdinands Nordbahn (KFNB) byla vytvořena jako akciová společnost. Mezi členy přípravného výboru patřili Samuel Biedermann, Freyherr D.v. Eskeles, Freyherr H.v. Geymüller, Graf Heinrich v. Larisách, Johann Mayer, Franz Tipek, Heinrich Sichrovsky, Freyherr v. Sina, Leopold v. Wertheimstein, Salomon Mayer Rothschild. Upisování akcií započalo 1. 3. 1836 v sídle banky Rothsildů ve Vídni. Upisováno bylo 12.000 akcií, každá z akcií za 1.000 zlatých konvenční měny.²³ K základnímu jmění nově vznikající společnosti 12 milionů zlatých konvenční měny bylo upsáno 27,5 milionu zlatých.²⁴ Statut společnosti byl schválen 25. 10. 1836. Sídlo ředitelství bylo v budově Vídeňského nádraží.

KFNB byla železničním podnikem s vysokými zisky. Trasa železnice, kterou provozovala, vedla ponejvíce územím Moravy a vlastní uhelné doly, do kterých investovala i příjmy z železniční dopravy, ještě zvyšovaly výnosy z akcií akcionářů.

Podél této železnice vyrostly průmyslové závody, přispěla k rozvoji hutního

²¹ Srov. Malý K. a kolektiv autorů, Dějiny českého a československého práva do roku 1945, Linde Praha a.s. 1999, str.250

²² Havelka J., Československé železniční právo, Všečeka a spol. Praha 1922, str.30

²³ Konvenční měna od roku 1750 do roku 1857. V roce 1867 byly zlaté konvenční měny nahrazeny zlatými rakouskými měny. Převodní poměr byl 100 zlatých konvenční měny na 105 zlatých rakouské měny. Tato nová měna se udržela až do roku 1892 resp.1900, kdy byla nahrazena měnou korunovou s převodním poměrem 1 zlatý rakouské měny jsou 2 koruny.

²⁴ Srov. Hons J. a kolektiv, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, NADAS Praha 1990, str. 20 - 21

průmyslu zejména na Ostravsku a samozřejmě i rozvoji cukrovarnictví a pivovarnictví v Čechách.

V roce 1886 se o prodloužení privilegia uděleného císařem Ferdinandem vedly spory na půdě říšského sněmu. Část poslanců zastávala názor, že je lépe udělit KFNB novou koncesi a v ní upravit podmínky pro výkup železnice do státního vlastnictví za oboustranně přijatelnou cenu po jeho ukončení. Druhá část oponovala tím, že je lépe drážní podnik odkoupit hned a ze zisku společnosti splácet kupní cenu.

Posudek Dr. Schmerlinga, předsedy nejvyššího soudu, upozornil na nejednoznačný výklad ustanovení bodu č. 10 privilegia. Dle jeho názoru není jasné, jak by měla být otázka veřejné prospěšnosti podniku posuzována. Tím by došlo k absurdní situaci. Železnice by zůstala ve vlastnictví obchodní společnosti, ale neměla by oprávnění jí provozovat. Navíc by ztratila v případě, kdyby její veřejná prospěšnost nebyla uznána, právo žádat o udělení nové koncese. Stát by ale nemohl provozovat železniční podnik ve vlastnictví akciové společnosti bez jejího svolení. Postavenou železnici nebylo možné vyvlastnit, protože současná právní úprava takový postup neupravuje.²⁵

Na základě takto postaveného právního rozboru byla zákonem č. 122/1885 ř.z. ze dne 6. 9. 1885 udělena koncese opět na dobu 50 let.

V letech 1887 až 1906 po udělení nové koncese, tvořil příjem z dividend odvedených státu 24 mil. zlatých.²⁶

V roce 1906 byly všechny trati KFNB odkoupeny státem na základě zákona č. 212/1906 ř.z.

6. Sociální péče o zaměstnance

Zabezpečovací zařízení na železnici byla primitivní, a tak docházelo k častým úrazům a úmrtím zaměstnanců. Na 12. generálním shromáždění akcionářů KFNB došlo k rozhodnutí založit prozatímní penzijní pokladnu. Ředitelství společnosti předložilo na následujícím shromáždění akcionářů v roce 1845 návrh stanov pro „penzijní fond, který

²⁵ Srov. Hons J. a kolektiv, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, NADAS Praha 1990, str. 155

²⁶ Srov. Ringes V. - Stezkou dějin naší dopravy, Dopravní nakladatelství Praha 1958, str.69

zajistí úředníky a služebníky dráhy při případné neschopnosti práce a jimi zůstavené vdovy, a tím je povzbudí k usilovnějšímu plnění povinností“.

Kapitál penzijního fondu tvořily příspěvky společnosti v roční výši 4.000 zlatých a srážky ze mzdy zaměstnanců, kteří měli odpracováno více jak 10 let u společnosti.

Statut druhého penzijního fondu „pro úředníky, stálé služebníky a jejich vdovy“ byl vydán v roce 1851.²⁷

*„Výše penze stoupala podle délky služby od 4/10 ročního platu v době penzionování do 9/10 po 35 letech služby; po 40 letech se penze rovnala platu. Vdovský důchod činil třetinu platu zemřelého manžela, nejvýše 600 zlatých za rok. Po vzoru Severní dráhy byly penzijní fondy zaváděny i u ostatních rakouských drah“.*²⁸

7. Koncese všeobecně

V dalších letech byla udělována pro výstavbu a provozování dráhy koncese. Byla udělována na dobu určitou a zveřejňována v Říšském zákoníku jako zákon. Koncesí vzniklo železniční společnosti právo vystavět dráhu určitým směrem dle schváleného projektu a vyvlastňovat (toto právo bylo obsaženo v ustanovení §9 koncesního zákona č.238/1854 ř.z. a v §3 zákona o vyvlastnění z.č.30/1878 ř.z.). Rovněž tak i právo na výhradní postavení železničního přepravce pro tuto oblast.

Po dobu udělení koncese platil zákaz stavět jinou trať stejným směrem spojující stejná místa. To platilo nejenom pro místa označená v koncesi jako koncová, ale i na významná místa po celém úseku tratě.

Koncesionář měl právo výhradně přepravovat dle schválených tarifů osoby a zboží. Nepatřila mu přeprava poštovních zásilek.²⁹

Povinností z koncese již vyplývalo mnoho. Především to bylo dodržování všech zákonů vztahujících se k železnici. Sem patřily zejména předpisy o akciových společnostech, zákon o železničních knihách z 19.5.1874 č. 70/1874 ř.z.

Železniční knihy byly pozemkovými knihami, na které se vztahoval obecný

²⁷ Srov. Hons J. a kolektiv, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Nakladatelství dopravy a spojů Praha 1990, str.70

²⁸ Hons J. a kolektiv Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Nakladatelství dopravy a spojů Praha 1990, strana 70

²⁹ Poštovní zásilku definoval poštovní zákon z 5.listopadu 1837.

zákon knihovní. Byly určeny pro právní zápisy (právo zástavní, služebnosti) a evidenci pouze železničních pozemků. Tyto nemovitosti byly předmětem zápisu, pokud byly ve vlastnictví železnic určených pro veřejnou dopravu. Skládaly se z železniční vložky a sbírky listin. Jako vlastník byl veden držitel koncese. Každá železniční společnost měla svou železniční vložku.

Dále to byly stavební předpisy obecné a zvláštní pro konkrétní stavbu na dráze a všeobecné stavební železniční předpisy z roku 1879 z. č. 19 ř.z. vydané jako ministerské nařízení. Rovněž předpisy k zamezení škod (zákon o ručebním závazku železnice) a zamezení vzniků požárů (bezpečnostně požární předpisy o ochranných pásmech dráhy – byly dvě a to požární pásmo a ochranné pásmo dráhy). Rovněž sem patřila povinnost nahradit škodu vzniklou provozováním železnice.

Reparační náhrada byla požadována v případě, kdy trasa železnice využívala stávajícího silničního tělesa pro stavbu dráhy. Povinností také bylo vystavět nadjezdy a podjezdy silnice a ohradit přejezdy na silnicích při vzájemném křížení dráhy a veřejné silnice.

Tarify pro přepravu osob a zboží musel koncesionář předkládat ještě před jejich zveřejněním nebo před provedením dalších úprav ke schválení ministerstvu. Ministerstvo bylo oprávněno tyto tarify přiměřeně snížit, ale mělo povinnost toto snížení tarifů provést s přihlédnutím k čistému výnosu společnosti ze základního kapitálu.

Zvláštní přepravní podmínky platily pro přepravu vojska, vojenského materiálu a poštovních zásilek, včetně jejich doprovodu a ostrahy poštovních vozů. Podrobná úprava je provedena císařským nařízením č. 1 z roku 1853 – železniční provozní řád.

Povinností železničních společností bylo rovněž upravit dohodou vzájemný styk železnic ve vlastnictví rozdílných vlastníků, jestliže tvoří přirozené pokračování trati. Pokud dohoda nebyla uzavřena, rozhodlo ve věcech technického připojení i náhrady za užívání ministerstvo. Tyto smlouvy jsou označovány jako přípojné. Provoz jedné železnice byl zaústěn ve stanici. Stanice byla ve společném vlastnictví, anebo patřila pouze jedné společnosti.

Dráha je, dalo by se říct svou povahou monopolní přepravce na určitém území, a proto již ani z technického hlediska ani z hospodářského hlediska vzhledem k tomu, že

je nutné, aby železnice byla výdělečným podnikem, není možné, aby na stejné trati provozovali dopravu dva přepravci. V případech kdy bylo nutné, aby užívala určitou trať nebo její část jiná společnost, byly uzavírány smlouvy o spoluužívání tzv. Péage.

Koncese byla proto udělována pro konkrétní dráhu konkrétní společnosti, a to výhradně. Byla zveřejňována v říšském zákoníku jako právní předpis. V tomto správním aktu si stát vyhradil právo dohledu a případných zásahů do vedení provozu. Zanikla po skončení časového období, na které byla udělena. Další způsoby zániku výsady bylo buď odkoupení železnice státem, ukončení provozu, nebo jestliže nebyla splněna podmínka lhůty pro započítání stavby, nebo dokončení stavby železnice.

Zvláštní podmínky pro železniční společnosti ještě nad rámec těchto obecných zákonů byly zapracovány přímo do koncesní listiny. Stát byl poučen jednáním KFNB, které umělo využít nedostatků uděleného privilegia v možnosti zásahů státu do jeho přepravní politiky, a proto byly vydány obecné předpisy o udělování koncesí pro železniční společnosti.

Aby byla zaručena dopravní obslužnost země na celém jejím území, byl vznik železnic podporován státem. Kudy neprocházela hlavní trať a hromadná doprava zde nebyla poskytována jinak, podporoval výstavbu místních železnic. Označovaly se jako místní dráhy a dráhy drobné a zaústěovaly do hlavních tratí. Státní správa, ale i zemská, podporovala jejich rozvoj zejména tím, že byly vydány zákony, které usnadňovaly jejich stavbu, ale i provoz. Těmito právními normami byla snížena administrativní náročnost na vydání stavebního povolení pro místní dráhy a rovněž stavebně technické požadavky na výstavbu železnic nižšího řádu byly mnohem mírnější vzhledem k tomu, že předpokládaná přepravní kapacita – a to jak u místních drah a tak i u drah drobných, byla vzhledem k hlavním tratím relativně nízká.

Zákonem č. 149/1910 ř.z., Zákon o drahách nižšího řádu ze dne 8.8.1910 jim nebyla stanovena povinnost hradit státní správě náklady za provádění finančního a policejního dozoru. Značné úlevy byly poskytnuty i z tarifních zásad. Nebyly povinny přepravovat poštu bezúplatně, a pokud výnos z jejich akcí nedosahoval 5% ročně, byly rovněž osvobozeny od hrazení poplatků za přípojnou službu, jestliže jejich tratě využívaly část železnice jiné společnosti. Byly osvobozeny od poplatkových povinností

včetně poplatku za udělení koncese. Koncesionáři po dobu 25 ti let nemuseli odvádět daně z příjmu.

Místní dráhy byly předávány k provozování většinou velkým železničním společnostem, na které přímo zaústovaly, a to za náhradu. Pokud se rozhodli koncesionáři provozovat železnici sami, státní správa jim poskytla přepravní prostředky. Tyto prostředky byly majetkem státu a stát za jejich užívání nepožadoval úhradu. Předání provozování železnice bylo stanoveno již v koncesní listině, anebo se tak dělo na základě provozních smluv. V těchto smlouvách bylo stanoveno, jakým způsobem bude určena náhrada za užívání železnice.

Rovněž tak vláda podporovala rozvoj místní sítě železnic formou garance výnosu vloženého kapitálu.

Zákon o zvelebení železnic nižšího řádu, z.č. 8/1893 zemský zákoník český, podpořil výstavbu drah formou státní záruky za zúročení kapitálu tzv. garanci výnosu z prioritních akcí. O každé takto udělené výhodě se muselo rozhodnout zvlášť a byla zapravena do přidělené koncese.

V roce 1905 zemský sněm zrušil garancie poskytované pro výstavbu vedlejších tratí.³⁰

Velký stavební rozvoj dráhy nastal po roce 1860, kdy je v rozmezí 15 ti let vybudováno hlavní rozvětvení drážních cest na území nynější ČR. V dalších letech pokračující výstavba dotvářela i síť místních jako takzvaných odbočných, neboli vedlejších drah.

Nejdelší železnicí byla takzvaná „Českomoravská transversální dráha“ vystavěná v letech 1884 – 1889. Spojuje západ Čech, a to Domažlice dále vede přes Tábor, Horní Cerkev, Jihlavu, Brno, Veselí nad Moravou až na Slovensko do Trenčianské Teplé. Stavbu finančně zajišťoval stát spolu s akciovou společností „Společnost státní dráhy.“³¹

³⁰ Srov. Skýbová A., Křepelková A., Kunt M. Zemský výbor Praha - Železniční oddělení [online].c 2006, [cit. 2010-6-6]. Dostupné z: <http://www.nacr.cz/upload/pomucky/id_33_1_zozv_uvod.pdf>

³¹ Srov. Schreier P., Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezku, Nakladatelství Miloš Uhlíř – Baset 2004, str.161

8. Zákon č. 238/1854 ř.z. – Zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby tzv. koncesní zákon

Právní předpis měl 13. paragrafů a nebyl nijak členěný. Byl to zákon, který již obecně upravoval podmínky pro udělení koncese.

Nařízení ministerstva pro obchod, živnost a veřejné stavby ze dne 14. září roku 1854, platilo pro všechny země království s výjimkou vojenské hranice a týkalo se udělování koncesí pro soukromé železniční stavby.

Ke stavbě železnice neveřejné, kterou stavebník staví pouze pro svou potřebu na svém pozemku; nebo na povolení majitele pozemku, které před stavbou prokáže správnímu úřadu, je potřebná pouze stavební koncese, kterou předepisují obecné zákony.

Naproti tomu k založení železnice, která je určena jako veřejný dopravní prostředek pro přepravu osob a věcí, nebo pokud by měla být cesta přeměněna na železnici, je vyžadováno speciální přivolení ze strany státní správy, a to přivolení k přípravným pracím a koncese k provozování železnice a k tomu příslušajícím budovám. Železnice veřejná má vliv na obranu státu, hospodářské využití území, proto se vyžadovala koncese (§1).

Přivolení k přípravným pracím udělovalo Ministerstvo pro obchod, živnost a veřejné stavby ve shodě s Ministerstvem vnitra a Ministerstvem obrany. Koncese ke stavbě železnice byla vydána jeho „apoštolskou milostí“ (§2).

Přivolení k předběžným pracím mohlo být uděleno jak jednotlivým osobám a zákonně vytvořeným spolkům, tak i osobám, které hodlaly obchodní společnost vytvořit. Přivolení k přípravným pracím mohlo být vydáno i několik a to různým žadatelům, protože nezavazovalo stát k udělení koncese. Zato koncese byla vydána až po prověření žadatele, trasy dráhy, způsobu financování, technických požadavků na zajištění provozu a z hlediska veřejného zájmu na požadavek výstavby dráhy na navrženém území.

Jestliže žadatel splnil podmínky, byla mu koncese udělena. Pokud by svolení k přípravným pracím bylo napadeno ze strany nějakého dříve založeného spolku, mohla být tato koncese udělena až po splnění všech podmínek obsažených v zákoně o spolcích ze dne 26. listopadu 1852.

Úřady při udělení prozatímního povolení ke stavbě železnice zapracovaly do tohoto povolení podmínky, za kterých může být spolek zřízen. Žádosti nebylo vyhověno, jestliže byla shledána závada v osobě žadatele, anebo podnikatelský záměr nebyl v souladu se zákonnými požadavky.

Osoby a spolky, které takovou koncesi chtěly obdržet, musely podat svou žádost na Ministerstvo obchodu, živnosti a veřejných staveb. V žádosti vylíčily podnikatelský plán, především směr zamýšlené železnice, a to přinejmenším v obecných obrysech, uvedly dobu, kdy začnou přípravné práce a kdy by měly být dokončeny (§3).

Na základě přivolení k přípravným pracím ke stavbě železnice obdržel žadatel o koncesi pouze právo na své náklady podniknout přípravu spočívající v potřebných vyměřovacích a vytyčovacích pracích pro budoucí realizaci projektované železnice. A to s důrazem na dodržování zákonů a pod trvalým dohledem úřadů.

Na základě pouhého přivolení tzv. předběžné koncese žadatel oproti tomu neobdržel výhradní právo na koncesi zmiňované železnice ani jakékoliv jiné výhradní právo týkající se této železnice. Z toho plyne, že přivolení k přípravným pracím ohledně jedné a té samé železnice může být uděleno několika rozdílným osobám. Toto povolení k přípravným pracím platilo pouze určitý časový rámec. Po skončení tohoto časového období se na toto přivolení pohlíželo jako na neplatné. Bylo možno o něj za výše zmíněných podmínek znovu zažádat a mohlo být i znovu uděleno (§4).

Žádost o koncesi k provozu železnice se podávala u ministerstva pro obchod, živnost a veřejné stavby, později u ministerstva železnic, které bylo zřízeno v roce 1896. K žádosti se dokládalo, že stavitelům již byla udělena koncese k přípravným pracím. Dále, že projektovaná železnice je ve veřejném zájmu a ku prospěchu věci a jakým způsobem budou obstarány peníze na provoz, plán podniku – podnikatelský záměr, projekt železnice a rozpočet na stavbu a provoz. Ministerstvu zůstávalo vyhrazeno za určitých podmínek požadovat po podnikatelích složení kauce, nebo alespoň požadovat prokázání, že již byl založen fond, ze kterého bude toto podnikání financováno (§5).

Oprávnění k provozu železnice mohlo být uděleno jen na určité časové období. Maximálně však 90 let, šlo jej ale za určitých podmínek zkrátit. Doba platnosti se počítala ode dne, kdy byla celá železnice nebo pouze její část předána k užívání veřejnosti (§7).

Po skončení platnosti uděleného oprávnění přešlo vlastnictví železnice, pozemků, půdy a k ní patřících budov do rukou státu, a to podle zákona a bez nároku na náhradu. Na stát nepřešel ten majetek společnosti, který byl určen ryze k přepravnímu obchodování a to svršky, zařízení a reality. Toto ustanovení o vlastnictví žel. svršku (kolejích), bylo v udělovaných koncesích vždy odstraněno a žel. svršek byl součástí převodu majetku společnosti. Povinností provozovatele bylo předání železnice a příslušenství v použitelném stavu, tedy ve stavu schopném bezpečného železničního provozu. Žel. úřadům se za tímto účelem udělovalo oprávnění - zvláštní povinnost dohlédnout na to, aby 5let před vypršením privilegia byla uskutečněna taková opatření, které si provoz vyžaduje, a to i za použití donucovacích prostředků (§8).

S obdržením povolení k založení železnice byly spojeny i další, následující dodatky neobsažené v koncesní listině. Jsou to dodatky o tom, že provozovatel železnice nabyl práva tuto postavit tak, jak ji uvedl v předložených projektech a naplánovaným a schváleným směrem. Rovněž pro stavby drah pomocných na přepravu materiálu muselo být požádáno o stavební povolení. V případě, že měla být železnice zřízena na cizím pozemku, byl nutný souhlas majitele dotčeného pozemku.

Zároveň je zde ustanovení o budování konkurenčních drah, ale pouze veřejných, protože vlečky a neveřejné dráhy nebyly považovány za konkurenci. Nebylo nikomu jinému povoleno zřídit jinou železnici ve veřejném zájmu, která by měla stejná konečná místa a dotýkala se i jiných strategicky, obchodně nebo politicky důležitých bodů. Oproti tomu zůstalo veřejné správě vyhrazeno, i během průběhu koncesní stavby, udělit přivolení jiným soukromým provozovatelům železnice k pokládce boční tratě nebo k pokládce železnice, která by navazovala ve směru na koncesovanou železnici nebo postavit tuto železnici na státní náklady.

Obecně užitečnému provozovateli železnice bylo propůjčeno právo vyvlastnění podle §365 obecného občanského zákoníku pro všechno, co je z pohledu provozovatele železnice nezbytné pro její provoz. Uznání míry této nezbytnosti příslušelo místní správě dotyčné země koruny a v další instanci Ministerstvu vnitra. Před provedením vyvlastnění se měl provozovatel železnice pokusit o získání pozemku dohodou s určenou výší odškodnění a teprve po selhání smírného jednání požádat u zemského úřadu o uznání práva na vyvlastnění. Poté, co tento vyvlastňující nárok byl uznán a vyvlastňující nález nabyl právní moci, měl provozovatel železnice uskutečnit právní

odhad vyvlastněného pozemku u pozemkového úřadu. Cenu určenou tímto odhadem musel uhradit vlastníkovi pozemku, nebo pokud by se toto zaplacení z důvodu odmítnutí nebo z jiných zákonných důvodů neuskutečnilo, složit tuto sumu na pozemkovém úřadě.

Pokud vlastník věřil, že má nárok na vyšší odškodné, zůstala mu možnost obrátit se na soud, aby ten přezkoumal výši odškodného. Stejným postupem se rozhodovalo i o dočasném používání cizího vlastnictví.

Provozovatel nabýval právo na vystavěných tratích přepravovat osoby a zboží podle pevně stanoveného tarifu, pokud tento transport nebyl výlučně vyhrazen poštovnímu úřadu (§9).

Koncesovaní provozovatelé železnic museli splnit, již kromě už v obecných zákonech obdržené závazky, navíc závazky vůči státní správě. Povinností stavebníka železnice bylo před vlastní realizací stavby předložit detailní plány železnice. V nich vyznačit kde jsou zřejmá stoupání a zakřivení, dále pak stopa a šířka kolejnic, v jakém vztahu a jak bude tato šířka kolejnic působit. Při stavbě samotné železnice museli dodržet veškeré platné technicko-bezpečnostní předpisy.

Koncesionáři železnice byli povinni uhradit všechny škody na veřejném i soukromém majetku, které by způsobila technická, anebo stavební vada železnice. Museli podniknout taková opatření, aby hraniční pozemky, budovy, apod. neutrpěly stavbou, anebo provozováním samotné železnice škody. Za všechny způsobené škody ručili a odpovídali.

Kdyby byly stavbou železnice zničeny zcela nebo jen z části nebo uvedeny do nepoužitelného stavu cesty, mosty a lávky, byl provozovatel povinen dle nařízení úřadu zničené komunikace uvést do původního stavu. Cesty, mosty, apod., které byly vystavěny náhradou, předat zpět správci který jí udržoval. Majitelé těchto cest mohli po provozovateli železnice požadovat refundaci relativní části nákladů, pokud by se provozováním železnice zvedly výdaje na udržování cest, mostů, apod. Pokud byla dráha vedena přes veřejnou cestu, nebo most či hráz, měl provozovatel železnice odpovědnost za bezpečnost. Tu musel vždy formou přiměřeného zahrazení dle nařízení kompetentních úřadů zajistit.

Určené tarify pro přepravu osob bylo nutno každé tři roky předložit ke schválení a kontrole, a to i spolu s vedlejšími poplatky Ministerstvu pro obchod, živnost a veřejné

stavby ve spolupráci s Ministerstvem vnitra. Při stanovování tarifů byl brán zřetel na výnosy železnice a tarify sousedící železnice. Cenový tarif se veřejně oznámil. Státní správa mohla v případě, kdy čisté výnosy železnice překročily 15% vkladů, nařídít snížení cen za přepravu. Provozovatel železnice měl povinnost řídit se při jejím provozu stanovenými předpisy o provozování železnice. Takovým předpisem bylo např. císařské nařízení č. 1/1852 ř.z. To ukládalo dle §68 povinnost, přepravit bezplatně poštu a poštovní úředníky. V případě, že se vojenská správa rozhodla použít železnici k přepravě jednotek nebo zařízení, byla jí tato přeprava umožněna a poskytnuty všechny transportní prostředky. To vše za náhradu dle tarifu, který si za takovou přepravu účtovaly státní dráhy.

Koncesionář byl obeznámen s hraničními železnicemi (tyto mohly být v té době ještě v koncesním řízení nebo teprve ve výstavbě), zejména s jízdním uspořádáním a k jakému druhu přepravy budou používány. Byl povinen uzavřít se sousedící dráhou přípojnou smlouvu. Kdyby mělo dojít k bezplatné dohodě nebo kdyby tato dohoda neodpovídala veřejnému zájmu, Ministerstvo obchodu, živnosti a veřejných staveb pak vydalo rozhodnutí o podmínkách smlouvy, které bylo pro strany závazné.

Státní telegrafní vedení bylo vedeno bezúplatně podél trati nebo i na vedlejších pozemcích patřících do majetku železniční společnosti. Stát si osoboval právo, v případě potřeby, využívat i telegraf podnikatele.

Drážní podnik nesměl bez speciálního povolení státní správy uzavřít půjčku vydáním emisí na dřívější akcie.

Tyto závazky železnice vyplývající z ustanovení tohoto zákona byly do té míry rozhodující, pokud v koncesní listině nebyla stanovena speciální výjimka. Zůstalo totiž na uvážení státní správy, zda provozovateli železnice za určitých zvláštních okolností nějaký závazek ulehčí. Nebo naopak pokud stát převzal garanci za vložený kapitál do podniku, mohl závazky, které měl podnik splnit, ještě rozšířit (§10).

Koncese pozbyla platnosti uplynutím lhůty, na kterou byla udělena nebo když nebyl dodržen termín, který byl stanoven pro dokončení železnice nebo jednotlivých tras. Termín zahájení provozu byl výslovně určen v koncesní listině. Mohl být však prodloužen státní správou z vážných důvodů (jako např. při vzniku nevyhnutelných a

nepředvídatelných událostí). V případě kdy nebyl dodržen termín zahájení provozu, zůstalo vlastnické právo k pozemkům, budovám apod. (s výjimkou nemovitostí a práv získaných na základě zákonného vyvlastnění) provozovateli železnice, i když pozbyl koncesi. Státní správa měla pravomoc přidělit jinému provozovateli železnice licenci pro stavbu dotyčné železnice nebo jí na náklady státu dokončit. Možné bylo i nedostavěnou železnici vyvlastnit (§11).

Významným zásahem státu do soukromého podnikání bylo uvalení státní správy na železniční podnik. Pokud provozovatel železnice opakovaně nedbal napomenutí příslušných úřadů a kladl odpor vůči jeho nařízením, potom mohlo ministerstvo obchodu, živnosti a veřejných staveb nařídilo sekvestraci dráhy (později psáno sekvestraci), tedy nucenou státní správu na provozování dráhy. Státní správa vykonávala činnost na nebezpečí a náklady provozovatele železnice. Nucená správa byla uvalena pouze na provoz železnice, ne na orgány společnosti. Její rozhodovací právo ve vedení společnosti bylo však pozastaveno. Nemohla zasahovat do vedení provozu podniku (§12).

Řešení záležitostí, které se vztahovaly k provedení těchto ustanovení, bylo vyloučeno soudní cestou a projednávaly je administrativní úřady (§13).

Povolovací akt - koncese nebyla právně vynutitelná. Nebylo tedy možné domáhat se nijak jinak o udělení povolení ke stavbě železnice ani o jiné případné úlevy z ustanovení zapracovaných již v udělené v koncesi.

9. Zákon č. 112/1877 ř.z. – Zákon jenž se týče železnic garancie používaných - „tzv. sekvestrační zákon“

Tento zákon má pouze sedm paragrafů a není nijak členěný.

Vládě byla propůjčena pravomoc poskytnout půjčku železničním společnostem na uhrazení provozního schodku. Nárok vyplýval z koncesní listiny, kde se stát zaručil za zúročení kapitálu vloženého do stavby a provozu železnice. Jestliže tedy nepostačovaly výnosy železniční společnosti na uhrazení jejího provozu, nemohly stačit ani na vyplacení dividend. Stát pak byl povinen uhradit, jak provozní ztrátu, tak i dividendy, a byl pak oprávněn provozovat přepravu po železnici sám nebo prostřednictvím jiného drážního podniku. Jestliže však železniční společnost po další tři

roky nežádala doplacení provozního schodku, tak toto právo pominulo (§1, §2).

Na úhradu půjčky a jejího úroku byl použit veškerý čistý zisk z podnikání bez odečtení vyplacených dividend (§3).

Vláda měla právo rovněž provozovat jízdu po železnici sama, jestliže železniční společnost požadovala po dobu pěti let po sobě jdoucích, více jak polovinu garantovaného zisku. Toto právo propůjčené vládě pominulo, jestliže železniční společnost nežádala po dobu tří let jdoucích po sobě více jak polovinu garantovaného čistého zisku ročně (§4).

Sekvestrace dle §2 a §4 se dotýkala pouze provozu železnice, nezasahovala do správních orgánů společnosti.

Výlohy, které byly nutné vynaložit na udržení bezpečné dopravy a pořádku na dráze, mohl provozovatel přepravy ustanovený státní správou vynaložit se svolením ministerstva obchodu, i když podle stanov spravované společnosti by bylo zapotřebí souhlasu statutárních zástupců společnosti (§5).

Vláda rovněž dostala zmocnění, aby v případě, kdy bude učiněna dohoda o odkoupení garantované železnice, slíbila, že jí převezme s veškerými prioritními dluhy a doplatí kupní cenu železničními obligacemi. Kupní cena, úroková míra, splatnost a zástavní právo státních obligací stanovil zákon (§6). Zákon nabyt platnosti dnem vyhlášení (§7).

„Garancii míníme záruku, že v případě, kdy provozní výsledky nestačily by na zúročení kapitálu do dráhy vloženého, přispěje státní správa svými prostředky; při tom má ovšem státní správa právo požadovati, aby poskytnutá garancie byla jí splacena v době příznivých finančních výsledků, které dovolují nejenom v určité výši zúročení kapitálu (např. 5%), nýbrž dávají další přebytek. Garancie vyskytuje se buď v té formě, že garantováno jest zúročení určitého kapitálu ciferně určeného zároveň s vyznačením maxima, do kterého jest státní správa povinna zaskočiti. Vyskytovaly se však v historii zejména rakouského železnictví způsoby pro státní erár daleko nevýhodnější, např. zajištění určité výše hrubých příjmů na 1km dráhy.“³²

³² Havelka J., Československé železniční právo, vydáno Všečeka a spol. Praha rok 1922, str.18

10. Nařízení císařské z roku 1852 – provozovací řád železniční

Nařízení císařské má 103 paragrafů. Členění zákona bylo na část I a část II. V části I, která se dělí na 4 oddíly označené písmeny A až D jsou vyznačeny povinnosti provozovatelů dráhy a jejich zaměstnanců.

V oddíle A jsou obecné předpisy týkající se provozování dráhy. V oddíle B jsou povinnosti úředníků a zřízců státních železnic. Oddíl C je zaměřen na povinnosti soukromých provozovatelů dráhy, jejich úředníků a zřízců. Oddíl D je o státním dohledu a kontrole včetně disciplinárních trestů.

V II. části jsou povinnosti cestujících a ostatních osob, které přijdou do styku s dráhou.

V souvislosti s velkým rozvojem dopravy železniční bylo nutné sjednotit předpisy pro organizaci, přepravu, zabezpečení bezpečnosti železničního provozu, ale i odpovědnosti provozovatelů dráhy včetně jejich zaměstnanců. Rovněž bylo třeba stanovit, kdo bude provádět dohled nad drahami. Železnice se stala nedílnou součástí života a bylo nutné stanovit závazná pravidla pro její užívání.

Podíváme-li se blíže na jednotlivá ustanovení, můžeme říci, že skutečně svým obsahem dokázala pojmout a uspořádat prakticky všechny zásadní otázky společné, jak dráze soukromé, tak státní včetně sankcí za porušení tohoto zákona.

Již v úvodu císařského nařízení se mluví o naléhavé („pílné“) potřebě jako obecně prospěšné, aby bylo vytvořeno všeobecné zákonné uspořádání provozu železnic. Ministerstvo, dnes bychom řekli financí a vnitra, mělo za úkol toto nařízení každý ve svém oboru uvést do života.

Vysvětlení obsahu jednotlivých ustanovení a jejich přiblížení k dnešnímu obsahovému a pojmovému chápání je uvedeno níže.

Povinnosti železničních podnikatelů a jejich zaměstnanců. Dále obecné předpisy a předpisy provozní byly upraveny v §1 - §54.

Po vystavění nová železnice, k jejímuž vzniku bylo uděleno příslušné povolení u soukromých železnic tedy koncese (u státních drah koncese udělována nebyla) a po ukončení stavby, ať už se jedná o železnici státní nebo soukromou, dle platné a schválené projektové a technické dokumentace, má být železnice uvedena do provozu. Pak je k tomu nutné zvláštní povolení od c.k. ministerstva tržby, průmyslu a stavby

veřejné. Povolení k provozu bylo uděleno po úspěšném provedení technicko - bezpečnostní zkoušky tratě dle §32 z.č. 19/1879 ř.z.

Aby příslušné ministerstvo vydalo povolení k zahájení provozu, byla k tomu určena zvláštní komise, která osvědčila, že po provedeném místním šetření povolení je provoz na dráze bezpečný. Při pochůzce komise šetřila, zda je železnice postavena dle schválené projektové dokumentace. Zda je vybavena náležitými provozními prostředky, a jestli jsou na železnici všechna předepsaná zabezpečovací zařízení pro zabránění železničním nehodám. Rovněž bylo úkolem komise zjistit, zda je na železnici dostatečný počet železničních zaměstnanců a úředníků, a zda tito úředníci a zřízcenci mají již potřebná nařízení a služební instrukce vydané pro provoz, aby bylo možné železniční dopravu bezpečně provozovat (§1- §2).

Povinností provozovatele bylo udržovat tratě v dobrém, jízdém stavu, tj. stavu způsobilém tomu, aby se po nich mohlo jezdit s nejvyšší povolenou rychlostí, která je uvedena v §. 6 a hlavně bezpečně. V případě vzniklých vad nebo jiných překážek bylo nutno tyto co nejrychleji odstranit a uvést tak železnici do původního stavu. Za prostředky provozovací se v našem případě považují rovněž sklady, výtopny, stanice, zabezpečovací zařízení, náradí a jiné prostředky přesně určené k odstranění nehod. Proto i u nich bylo nutné zabezpečit předepsaný technický stav tak, aby se jich mohlo v případě nutnosti vždy použít.

Dále tento §3 upravuje otázku provozních zaměstnanců. Jde hlavně o jejich dostatečný počet a proškolení. Jejich náležité obeznámení s předpisy a služebními instrukcemi. Dostatečný počet zaměstnanců měl být tedy zárukou bezpečného provozu. Rovněž tito zaměstnanci měli mít potřebný počet provozních prostředků, aby mohli náležitě a bezpečně vykonávat veškeré provozní činnosti související s dráhou.

Podnikatelé na železnici byli povinni vydat jízdni řád. V tomto jízdni řádu musel být přesně vyznačen čas odjezdu vlaku a jeho příjezdu na různá stanoviště a železniční stanice. Rovněž bylo povinností společnosti zveřejnit tarify za přepravu osob a věcí. Přepravní podmínky pro cestující, způsob přejímání zásilek k přepravě, vzory přepravních listů, způsoby předávání přepravovaných zásilek, a kdo za tyto věci ručí. Jízdní řád, tarifní ceny jízdenek a ceny za přepravované náklady musely být vyvěšeny na všech stanovištích určených k přepravě tak, aby se s nimi mohli jak cestující, tak i přepravci seznámit (§4d)).

Již v tomto zákoně se upozorňuje na dodržování jízdního řádu, hlavně doby odjezdů a příjezdů, které se přísně dodržovaly. Změny v jízdním řádu, přepravních tarifech a předpisech pro přepravu osob a nákladů, bylo předepsáno zveřejnit se 14 ti denním předstihem přede dnem, kdy měly vejít v platnost. Dále tak i doby stanovené na přepravu předaných nákladů. Rovněž se připomínalo, že zboží, které bylo určeno k přepravě, má být doručeno neporušené a nemá se upřednostňovat přeprava zboží pro jednoho zákazníka na úkor jiného, takže platil zákaz protekcionismu. Na každém nádraží a všech stanovištích byly k dispozici pro cestující veřejnost knihy pro zapsání stížností, které měly očíslované stránky a byly opatřeny pečeti. Zápisy byly číslované a stěžující musel uvést své jméno, stav a bydliště (§5,§7,§11).

Pro přepravu osobními vlaky byla určena rychlost 7mil za hodinu (tj. asi 15km/hod) a pro přepravu nákladů pouze 5mil za hodinu (míle počítána jako 4.000 sáhů Vídeňských). To byla maximální rychlost, která měla být pro přepravu osob a zboží dodržována. V případě uvedeném v §33 je stanoveno zmírnění uvedené rychlosti. Pomalá jízda byla zavedena i v jiných situacích uvedených ve služebních instrukcích.

Státní správa si vyhrazovala právo změnit v tomto nařízení nejvyšší rychlost, jestliže by se ukázalo, že drážní cesty jsou konstrukčně upraveny na jinou než stanovenou rychlost, a to ať již vyšší anebo nižší. Instrukce pro obstarávání provozu byly vydány pro každou činnost na dráze.

Tyto služební instrukce měla železniční společnost povinnost uložit na všech stanovištích a na všech nádražích. V přímých instrukcích, dnes bychom je označili jako jízdní rozkaz, bylo vždy nařízeno, kdy má konkrétní vlak snížit rychlost a kdy zastavit (§33). V případě zpoždění vlaku nebylo dovoleno toto zpoždění vlaku dohánět zvýšenou rychlostí nad povolenou rychlost ustanovenou v §6 (§6, §14c), §34).

Podnikatelé byli povinni po železnici přepravit všechny osoby a náklad, které byly odbaveny dle předpisů k přepravě, pokud to dovolily přepravní kapacity dráhy. Železniční společnosti tedy vznikla takzvaná povinnost přepravní. Vyloučení z přepravy obsahoval §9.

Zvláštní podmínky pro přepravu osob a zboží byly uvedeny v §10 a §12. Přepravci nebyli povinni přepravovat osoby v podnapilém stavu osoby vzbuzující pohoršení a rovněž ty osoby, které vykazovaly známky závažné nemoci. Dále osoby, které neuposlechnou železniční zaměstnance dávající jim závazné pokyny pro

dodržování bezpečnosti na dráze. Osoby zjevně nemocné anebo ostatním spolucestujícím pro svůj stav obtížné (patrně je tím myšleno osoby závažně nemocné, nebo duševně postižené) mohli přepravci přepravovat, pokud měli zájem o přepravu těchto osob v oddělených částech a dle potřeby i pod zvláštním dohledem. Za jakých podmínek jsou přepravci povinni přepravovat trestance, nebo osoby ve vazbě, anebo zajištěné osoby i s policejním doprovodem, bylo stanoveno zvláštním právním předpisem (§8 - §10).

Z přepravy osobními vlaky byly vyloučeny ohnivzdorné látky, výbušniny, třaskavé látky, střelný prach, tekuté látky, které svým vylitím mohly ohrozit jiný náklad nebo cestující. Tyto byly určeny pouze k přepravě nákladními vlaky a to za předpokladu dodržení jejich bezpečné přepravy (§12). Nabitě zbraně bylo zakázáno přepravovat. Konduktoři (průvodčí) byli oprávněni takto podanou zbraň k přepravě, anebo jestliže jí měl cestující s sebou, prohlédnout.

Vojáci, četníci, nebo jiné bezpečnostní orgány, jedoucí v jednom voze s jinými cestujícími, byli povinni v přítomnosti úřední osoby z řad drážních úředníků prokázat, že zbraň není nabitá. V případě vojenských transportů, pro které byly vypraveny zvláštní vlaky, nebo kdy byli vojáci nebo četníci přepravováni v oddělených vozech, neměl drážní úředník za povinnost a ani nesměl naléhat na prokázání, zda je zbraň nabitá či nikoliv. Rozhodnutí o tom, zda přepravovaný vojenský transport bude mít zbraň nabitě či nikoliv, patřilo vojenskému úřadu (§13) a nikoliv drážnímu úředníku.

Pro železniční zaměstnance, kteří přijdou do styku s veřejností, platila povinnost, že se musí vždy chovat slušně. Služební oděv anebo zvláštní označení měli nosit všichni zaměstnanci, kteří hlídali trať, i ti kteří přicházeli do styku s veřejností (§15). „*Na základě tohoto ustanovení bylo vydáno nařízení ze dne 6.2.1922 č.58 sb.zák. a nař. O služebním oděvu zaměstnanců všech veřejných železnic československých.*“³³ Každá železniční společnost měla svůj předepsaný železniční stejnokroj. Tím se mezi sebou zaměstnanci jednotlivých železničních společností odlišovali.

V případě nepředvídatelné události nebo v případě živelné pohromy, kterou byla přerušena pravidelná doprava nebo byla zcela mimo provoz, musela provozní ředitelství učinit opatření ke zjednání nápravy a k obnovení přepravy na dráze v co nejkratší době. Pokud zůstala část drážní cesty nesjízdná, měla provozní ředitelství dle svých možností

³³ Havelka J., Československé železniční právo, Všečeka a spol. Praha 1922, str.62

povinnost dopravit poštovní zásilky a cestující do určeného místa jiným – náhradním způsobem. Kdo v takovém případě ponese náklady na přepravu a zda bude část ceny za jízdné a přepravné vráceno, se posuzovalo podle ustanovení přepravních podmínek v přepravní smlouvě a rovněž podle tohoto císařského nařízení (§16f)).

Železniční podnikatelé a provozní ředitelství měli povinnost využívat všech vědeckých poznatků a zkušeností, aby zabránili a předešli nehodám na tratích. V případě jakékoliv nepředvídatelné události byli povinni všichni zřízenci na dráze pomáhat postiženým a zabránit dalším škodám. V případě vzniku škody byli povinni vždy tuto uhradit, pokud byla způsobena jejich úředníky anebo jinými železničními zaměstnanci na osobách a věcech. Náhrada škody byla stanovena podle toho, jakým způsobem se na ní podíleli jejich zaměstnanci, anebo dle zvláštních zákonných ustanovení co se týče odpovědnosti, anebo dle občanského zákoníku a jeho ustanovení o náhradě škody. Železnice ručí za přepravované zboží dle přepravní smlouvy (§17, §18, §19g)).

Vlastníci železnice byli povinni stavět a udržovat cesty, mosty, průjezdy, převozy, ohrady atd., případně jiné stavby, které byly příslušným úřadem určeny jako nezbytné pro zajištění bezpečného provozu dráhy, a také osob přicházející s ní při své činnosti do styku (§20).

Lokomotivy dostaly povolení jezdit na železnici až po provedení technicko – bezpečnostní zkoušky. Zkušební komise se skládala z úředníků generálního dohlížitelství (§75), úřadu bezpečnosti a jednoho technika. Pokud lokomotiva neprošla touto zkouškou s kladným výsledkem, nemohla být použita pro drážní dopravu.

Kotelným zákonem z roku 1854 byla odpovědnost za provoz kotle, včetně vydání osvědčení o provedené kotelní zkoušce, přenesena na výrobce (§21).

Obecné požadavky na vzhled a technické parametry byly obsaženy v §22 až §23. Osobní vozy měly být opatřeny pery pro pohodlnější jízdu a i v nejnižší třídě měly mít tyto vozy okna, která šla zevnitř snadno otevírat, a dveře po délce musely být opatřeny dvojím uzavíráním.

Při nočních jízdách nebo za tmy měly být vozy zevnitř přiměřeně osvětleny. Osvětlení vozů bylo plynovými lucernami a toto osvětlení někde fungovalo prakticky až do konce 2. světové války. Na každém voze byla označena jeho hmotnost a hmotnost toho, co je schopen bezpečně uvést – tedy jeho nosná zátěž. Po každé jízdě se musely

vozy prohlédnout, provozní ředitelství měla za povinnost zajišťovat periodickou prohlídku vozů. Při provádění technických prohlídek musely být sejmuty kola a jejich ložiska. O těchto prohlídkách musely železniční společnosti vést přesné záznamy, a aby bylo možno vozy přesně identifikovat, byly označeny řadovými čísly.

Sestavování vlaků a jejich maximální rychlost byla uvedena bez ohledu na vhodnost terénu, kudy vede železnice. Bylo stanoveno, že se smí do jednoho vlaku, pokud pojede rychlostí určenou pro nákladní vlaky, přepravovat maximálně 200 osob, a pokud pojede rychlostí osobních vlaků, maximálně 100 osob. I když byl terén rovinný, musel být vlakem kvůli bezpečnosti osazen stanoveným počtem účinných brzdných systémů. Mezi lokomotivu a první vůz byl vždy zařazován alespoň jeden prázdný vůz bez osob. Po sestavení vlaku byla vykonána jeho technická prohlídka.

Vůz přepravující dlouhé dříví nesměl být kvůli bezpečnosti přepravovaných osob zařazen do vlaku, ve kterém byly řazeny i osobní vozy.

Lokomotiva se řadila do čela vlaku. Nesměla být řazena tendrem (zásobníkem na vodu a na uhlí) dopředu v jízdním směru vlaku. To bylo možné pouze výjimečně v případě, kdy byla vyslaná jako pomocná na trať, aby pomohla táhnout vlak, a to při řazení dvou lokomotiv za sebou. Řadit lokomotivu tendrem napřed bylo však možné i v případech, kdy pomáhala táhnout pracovní vlak při revizích dráhy, na nádražích a při plnění kotle na lokomotivě vodou. Bez předchozího svolení nesměl jet nikdo nepovolaný mimo osob obsluhujících lokomotivu – strojvedoucího, topiče a pomocníka v kabině. Připojení sněžného pluhu nebo nákladního vagonu před lokomotivou bylo zakázáno, pokud vlak přepravoval i osoby. Pouze ve výjimečných případech bylo povoleno řadit lokomotivu na konec vlaku, ale pak mohl vlak jet pouze poloviční rychlostí oproti ustanovení o rychlosti v §6 (§29 až §31).

Proluky v jízdě jednotlivých vlaků byly přesně stanoveny. Pokud vlaky vyjížděly z jednoho stanoviště, mohl vyjet osobní vlak za vlakem nákladním nejdříve za 15 minut, vlak osobní za jiným osobním vlakem nejdříve za 10 minut. Nákladní vlak za osobním vlakem mohl vyjet na trať již po 5 minutách. Přiblížení vlaků na trati bylo

možné na minimální vzdálenost nejméně 500 sáhů.³⁴ Hlídači železnice byli povinni dohlížet na dodržování bezpečné vzdálenosti (§32 l)).

V případě dvojkolejné dráhy jezdil vlak vždy vpravo. Výjimkou byly situace, kdy byla povolána lokomotiva na pomoc k vlaku, který zůstal stát na trati. Jestliže měla trať pouze jednu kolej a byly na ní úseky, kde jsou dvě koleje vedle sebe (výhybny), měl po této výhybné koleji jet vlak, který jí měl po pravé straně, druhý vlak zůstal na hlavní koleji. Výjimka z toho ustanovení byla dána hlídačům dráhy (§35, §36).

Zvláštní vlaky byly vypravovány tak, aby nebyl narušen grafikon pravidelných osobních vlakových spojů a nebyla jízda těchto pravidelných spojů přerušována. O tom, že bude vypraven zvláštní vlak, museli být dopředu informováni hlídači dráhy. Lokomotivy se považovaly za zvláštní vlak, i co se týkalo ustanovení o rychlosti. Výjimky v případě dodržení rychlosti na trati byly povoleny pouze při zkušební jízdě v případech, kdy se prováděla technicko – policejní zkouška. Vlakovému doprovodu byla vyhrazena taková místa v soupravě, z nichž mohl včas registrovat signály na trati, a tak odpovědně dohlížet na dodržování předpisů při vlastní jízdě (§37 až §39).

Na každém větším stanovišti a strážních domcích byly umístěny dobře viditelné osvětlené hodiny s jednotným časem. Musely být pravidelně seřizovány. Strojvedoucí byli vybaveni kapesními hodinkami. Čas na nich si pravidelně kontrolovali a upravovali podle hodin na jednotlivých stanovištích tak, aby vždy ukazovaly stejný čas (§40).

Koncesionář musel z důvodu předcházení nehod vždy řádně zabezpečit místa určená pro přechod nebo přejezd kolejí. Povinnost mu vyplývala z nařízení úřadu, kterým byla generální inspekce drah. Všechna tato místa opatřit silnými závorami ve vzdálenosti nejméně 12 stěvíců³⁵ od „prostředka“ (osy) koleje (po přepočtu vzdálenosti cca 3,66m). Tyto závory musely být vždy staženy nejméně 5 minut před příjezdem každého vlaku. Deset minut před příjezdem očekávaného vlaku na přejezd nesmělo být přes něj přeháněno stádo. O nutnosti osvětlení těchto prostor bylo rozhodováno na místě

³⁴ 1sáh staročeský = 1,793 m, sáh je jednotka délky ekvivalentní 6 stopám nebo 2 yardům Sáh byl nejprve užívaný k pozemským měřením ale nyní se omezuje na námořní použití, obzvláště k měření hloubky vody nebo délky námořního lana či kabelu. Civilní mapy anglicky mluvících zemí uváděly obvykle hloubky v sáhách, toto se však změnilo všeobecně na metry, dokonce i v severoamerických mapách. Námořní mapy se měnily podle zvláštního časového plánu.

³⁵ 1 stěvíc = 1stopa, což odpovídá přibližně délce 30,46cm, míra používaná pro měření výšky koní

samém. Vždy podle konkrétních podmínek jednotlivého křížení drážního tělesa (§41).

Hlídači železnice měli jako svou pracovní povinnost kontrolu tratí, výhybek a rozvěšování zabezpečovacích signálů dle instrukcí, vydaných příslušnými železničními společnostmi. Každý vlak, za kterým přijel jiný, musel být na svém posledním vagonu zřetelně opatřen signálem udávajícím konec celé soupravy.

Trať byla vystrojena hektometrovníky (traťové značky uvádějící vzdálenost po 100 m). Tam, kde trať stoupala nebo klesala, případně kde byla vedena v podélném profilu jako vodorovná, musela být opatřena značkami s údaji hodnot v promilech na délku příslušného úseku železniční dráhy, kde docházelo ke změně její nivelety. Tvar, rozměr, popis a umístění těchto traťových značek určovaly návěstní předpisy jako součást interních předpisů provozovatele příslušné žel. dráhy. Značky musely být zřetelně vidět z vlaku. Nařízení vydané ministerstvem obchodu jako ř.z. 80/1872 sjednotilo signalizační a zabezpečovací zařízení drah na celém území monarchie.

Na ty části tratí, po nichž nebylo možno jezdit nejvyšší možnou rychlostí ustanovenou v §6, anebo bylo možné na těchto částech tratí jezdit až později nejvyšší možnou rychlostí, byly osazeny návěstí omezující rychlost. Tyto značky musely být z vlaku zřetelně vidět (§42 až §45).

Na každém vlaku jedoucím za tmy musely být zvenku připevněny svítící lucerny. To proto, aby bylo jasně vidět, kterým směrem vlak jede, a vlakový doprovod zavčas poznal, kdyby došlo k oddělení jeho části (§46).

Jízda lokomotiv po trati byla signalizována. Pracovní vlaky musely nejméně ¼ hodiny před příjezdem jiného vlaku opustit kolej na kterou měl tento vlak přijet. Výhybky, přes které přejížděly vlaky, musely být správně postaveny, aby nedošlo k vykolejení a následnému vypadnutí vlaku z trati. Výhybky, které nebylo možno dobře přestavovat, bylo zakázáno v provozu používat. Na výhybkách muselo být signalizační zařízení dobře rozeznatelné ve dne i v noci. Určovalo, která kolej je sjízdná, na kterou kolej může bez rizika nehody vjet vlak. Předepsaná byla opatření pro zajištění bezpečné komunikace mezi osobami tvořící vlakový doprovod a strojvedoucím. Rovněž pro zabezpečení bezpečné komunikace pomocí signalizace uvedené pro řízení dopravy v situacích popsaných v §50 až §54 (§47 - §49).

Ustanovení o signalizaci, která byla velice důležitá pro bezpečný železniční provoz, bylo v §50 až §54. Hlídačům dráhy muselo být umožněno dát vlaku

nezpochybnitelným způsobem na vědomí tyto situace: a) že na dráze nejsou překážky – volná trať, b) že se má jet zdlouha – pomalá traťová rychlost, c) že se má zcela zastavit – stát. Sjednocení těchto signalizací bylo zavedeno po řadě neštěstí, a to právě úpravou prostorovou. Vlakovému doprovodu muselo být umožněno signalizovat, že má vlak zastavit, anebo jet pomalu. Strojvedoucí musel mít umožněno dát znamení o zatažení brzdy a zastavení vlaků.

Na trati muselo být umožněno dávat znamení na obě strany. To proto, aby vlak ze stanoviště neodjížděl, protože vlak ze sousedního, nejbližšího stanoviště na jedné straně odjel proti, nebo že má přijet z druhé strany např. pomocný stroj (lokomotiva). Bezpečnostní pokyny uvedené v předcházejících paragrafech musely být dávány jak při nezavedeném telegrafu na trati, tak i při jeho přerušení. Směrnice o signalizacích na tratích byly stanoveny vnitřním předpisem konkrétní dráhy.

Pro sjednocení signalizace zajišťující bezpečnost drážní dopravy bylo vydáno nařízení ministerstva obchodu dne 16. června 1872 jako zákon č.80 ř.z. „Nařízení jimiž se zavádí předpis o stejném signalizování na veškerých železnicích království a zemí v radě říšské zastoupených“.

Část B obsahuje povinnosti zaměstnanců železnice, kterým byly pro služby na dráze, na kterých přepravu řídí státní správa sama, vydány podrobné služební předpisy. Za dodržování těchto předpisů měli její zaměstnanci plnou odpovědnost. Za nedbalostní jednání, přestupek proti služebním instrukcím byli disciplinárně potrestáni (uvedeno v části D), nebo potrestáni trestním soudem, anebo zároveň oběma způsoby. Zaměstnanec měl také odpovědnost i za škody, které byly způsobeny porušením služebních instrukcí. Drážní úředníci a drážní zřízení byli povinni dodržovat pořádek, pravidelnost a bezpečnost v drážní dopravě. Předcházet nehodám na dráze i v případech, kdy ke konkrétní nastalé situaci neexistovalo žádné závazné opatření ve služebním předpise.

Zvláštní služební řád určoval postavení jednotlivých osob určených k zajištění provozování železnice, kterou provozovala státní správa sama. Jestliže na státní železnici neprovozovala přepravu státní správa, ale jiná osoba – podnikatel nebo soukromý spolek – právnická osoba, platily pro tyto osoby, stejně tak na úředníky a zřízence, kteří jsou zaměstnáni u tohoto podnikatele, všechna ustanovení tohoto zákona

(§55 až §57b)).

Část C obsahovala povinnosti soukromých společností a jejich zaměstnanců. Za jakých podmínek se udělovalo povolení k provozování soukromých železnic, stanovil koncesní zákon. Jak se mohla utvořit společnost podnikající na dráze a zvláště akciová společnost, stanovily speciální zákony. Císařské nařízení z.č.1 ř.z. v tomto směru odkazovalo na zákony speciální. Právní normou bylo ale vyžadováno, aby každá společnost provozující na základě udělené koncese soukromou drážní dopravu ustavila ředitelství, které by řídilo vrcholově provoz na dráze. Dále aby oznámila osoby, které jsou jmenovány na odpovědná místa v ředitelství a rovněž ty osoby, které jsou oprávněné na základě zmocnění jednat jménem firmy. To vše byla povinna společnost oznámit c.k. ministerstvu tržby, průmyslu a stavby veřejné a místodržiteli, v jehož obvodu se železnice nebo její část nalézá. Rovněž měla povinnost oznámit všechny změny v oprávněných osobách. Ředitelství mělo zplnomocnění jednat jménem společnosti se státní správou a veřejností. Odpovědnost za jednání ředitelství nesla železniční společnost. Byla odpovědna i podle civilního práva. Kromě společnosti nesly osobní odpovědnost za provozování dráhy i řídicí orgány ředitelství (§58 - §60).

Každý podnikatelský subjekt provozující drážní dopravu musel předložit seznam úředníků a zřízců určených k provozování dráhy. K tomuto účelu sloužil tiskopis vydaný státní správou. Veškeré změny ve stavu zaměstnanců byl povinen hlásit stejným způsobem v periodicky stanovených lhůtách ministerstvu tržby, průmyslu a staveb veřejných a místodržícímu. Lhůty pro periodická hlášení stanovilo ministerstvo svým nařízením (§61c)).

Pro všechny zaměstnance musely být vydány služební předpisy a instrukce, které se vztahovaly k jimi vykonávané práci. Služební předpisy stanovily závazně jejich povinnosti, ale také smyslové vlastnosti, které byly předepsané pro vykonávanou činnost. Před tím, než tyto služební předpisy a instrukce nabyly účinnosti, si vyhrazovala státní správa, aby jí byly předloženy ke schválení. A její případné připomínky byly pak zapracovány do nového znění služebních předpisů a instrukcí.

Předpisy určené pro zavedení pořádku, jeho udržování a bezpečnosti provozu dopravy na dráze uvedené v §55, byly závazné i pro soukromé dopravce a jejich zaměstnance. Vztahovala se na ně i ustanovení o odpovědnosti za způsobené škody (§62d), §63).

Železniční společnosti měly povinnost řádně vést evidenci předpisů, směrnic a nařízení, které byly vydány ministerstvem za účelem provozování dráhy. Dále vést řádně účetnictví a veškerou administrativu vztahující se k provozované železnici. Úředníci vyslaní příslušným ministerstvem měli oprávnění nahlédnout do účetní evidence, provozních knih a směrnic vztahujících se k provozu (§64e)).

Jakým způsobem se stanovovalo vyměření daně z podnikání železnici, daně z nemovitostí a dalších poplatků, je obsaženo v předpisech berničních (§65f)).

Podnikatelé museli dříve, než oznámili svůj jízdní řád, přepravní řád, tarify pro přepravu nákladů a stanovené jízdné dle §4 spolu s případnými změnami v těchto svých nařízeních, tyto předložit ke schválení ministerstvu. V pravomoci státní správy bylo z hlediska veřejného zájmu snížit požadované tarify za přepravu a učinit změny v jízdním řádu z důvodu návaznosti i na jiné železnice. Platnost ustanovení §66 se vztahuje i na poplatky asekurační (pojištění) a na jiné poplatky, které si železniční společnosti stanoví (§66 g), §67).

Železniční společnosti byly povinné přepravovat poštu bezúplatně. Způsob přepravy poštovních zásilek stanoví c.k. ministerstvo tržby, průmyslu a stavby veřejné. Pošta měla právo užívat vlastních poštovních vozů. Tyto vozy byly zdarma přepravovány po železnici včetně doprovodu poštovních zaměstnanců, kteří doprovázeli poštovní zásilky. Povinností přepravce bylo se o tyto vozy řádně starat a zajistit dohled nad vagony v prostorách dráhy (§68h)).

V §69 i) a v §70 k) byly stanoveny podmínky pro přepravu vojenských transportů. Rozkaz k přepravě vydalo buď zemské velitelství, velitelství armádního sboru, vyšší vojenské velitelství, nebo c.k. ministerstvo vojenství. Drážní podnik byl povinen poskytnout vojenské správě všechny prostředky určené pro přepravu za vzájemně dohodnutou přiměřenou náhradu. Tato náhrada byla zvláštním vojenským tarifem, který však nesměl být vyšší než stanovený tarif pro jinou přepravu. Vojenské transporty měly absolutní přednost při přepravě. Jestliže vojenským transportem musela být pravidelná přeprava na železnici přerušena, byly civilní poštovní zásilky přepravovány současně s transportním vojenským vlakem.

V čase ohrožení a ve válečném stavu měl příslušný vojenský úřad právo provozovat pro vojenské účely a za přiměřenou náhradu zcela anebo zčásti celou železnici, je oprávněn rovněž k tomu, aby přepravování pro železnici zcela zastavil.

D. Dozor a kontrola na dráze je obsažena v §71 až §92. Bezprostřední dohled nad činností železničních úředníků a zaměstnanců příslušel jeho ředitelství. To povinně dohlíželo na přesné dodržování směrnic a předpisů ze strany svých zaměstnanců a odpovídalo za jejich dodržování. V případě jejich jakéhokoli porušení bylo oprávněno ukládat svým zaměstnancům pořádkové a disciplinární tresty. Udělování sankcí za jednotlivá provinění odpovídalo služebním předpisům a instrukcím, ve kterých byla všechna tato možná porušení vyjmenována. Vyšší dohled nad dodržováním právních předpisů, směrnic a nařízení, právo dohledu a kontroly nad dodržováním bezpečnosti a pořádku na dráze (jak na železnici soukromé, tak státní) vykonávalo generální dohlížitelství železniční (generální inspektor a komisaři). Generální dohlížitelství železniční (předchůdce generální inspekce) spadalo pod c.k. ministerstvo tržby, průmyslu a stavby veřejné. To platilo do doby, než bylo ustanoveno ministerstvo železnic tedy do roku 1896. Následně byla tzv. generální inspekce podřízena přímo ministerstvu železnic. V tomto období nebyla ještě samostatná generální inspekce zřízena. Povinnosti a pravomoce generálního dohlížitelství pak vykonávalo přímo ministerstvo železnic prostřednictvím svých úředníků.

Inspektoři dohlíželi na to, aby se zákonná nařízení vztahující se k provozování železnic a jmenovitě tento zákon dodržoval. Prováděli kontrolu odstraňování vad a nedostatků. Rovněž jim náležela kontrola stavu železniční cesty, železničních staveb a jiných příslušenství patřících nedílně k provozu železnice. Inspektoři prováděli dohled nad dodržováním platného jízdního řádu, jednotlivých tarifů a ustanovení o přepravě osob a věcí. Vyřizovali stížnosti na železniční společnosti.

V pravomoci inspektorů bylo dohlížet nad dodržováním zákonných ustanovení a služebních povinností železničních úředníků a zřízců. V případě nedodržení těchto služebních nebo zákonných povinností, podat oznámení příslušnému trestnímu soudu spolu s návrhem na potrestání, nebo podat návrh na disciplinární, případně pořádkové opatření. Rozhodovali o udělení disciplinárních a pořádkových sankcí na všech železnicích, vůči jejich zaměstnancům kromě ředitele a řídících pracovníků. Pravomoc v udělování výkonu trestů disciplinárních a pořádkových uvedených v §80 až §83, měli vůči státním zaměstnancům. Zaměstnancům soukromých železnic udělovali sankce pořádkové uvedené v §80. Tresty disciplinární oznamovali ředitelství soukromých

železničních společností a dohlíželi na jejich vykonání.

Pořádkovými tresty podle §80 jsou: 1. napomenutí – prosté napomenutí k dodržování služebních povinností. 2. Výtka – přísnější domluva s důrazem k zákonným důsledkům, kdyby byla služební povinnost opět porušena.

Tresty disciplinární, které bylo možno uložit dle tohoto zákona, byly: 1. Domluva spojená s pohružkou přísnějšího trestu v případě opakování porušení povinností; 2. Peněžité pokuty až do výše měsíčního platu, nebo mzdy; 3. Suspense po dobu, po kterou bude probíhat disciplinární, nebo trestní vyšetřování; 4. Propuštění ze služby (§80).

Důvody pro propuštění ze služby byly: úmyslné jednání, kterým byly porušeny předpisy, opětovná nedbalost nebo i nepozornost zaměstnanců a jejich případná nezpůsobilost pro výkon služby buď vůbec, nebo pro určité služební místo. Propustit bylo možné zaměstnance buď dočasně, nebo trvale. Jestliže potrestaný zaměstnanec splnil stanovené podmínky dané mu při jeho propuštění, byl opětovně do služby přijat.

Rozhodovalo se nálezem. Při ukládání trestů za služební přestupky bylo třeba užít správní úvahy a zohlednit okolnosti, za nichž došlo ke spáchání přestupku, co bylo jeho důsledkem, nebo co mohlo být nedodržením služebních předpisů způsobeno. Zohledňovala se i skutečná škoda způsobena takovým jednáním.

Pravomoc udílet tresty a propouštět hlídače dráhy ze služby měli generální inspektor a komisaři. Pod dikci generálního inspektora spadali úředníci a ostatní provozní zaměstnanci. Každé porušení předpisů bylo náležitě vyšetřeno. Postih, který byl udělen za takové jednání, musel být řádně odůvodněn. Prvopis rozhodnutí o uděleném trestu náležel potrestanému. Opis se zasílal na ředitelství společnosti, kde byl provinilý ve služebním poměru. Při vyšetřování byly povinni spolupracovat i policejní orgány a státní orgány, a to například při provádění výslechu svědků. Stížnost na nález bylo možné podat u c.k. ministerstva tržby do 14 dnů po doručení, ale tato stížnost neměla v případech postihu suspendováním a propuštěním ze služby odkladný účinek.

Každý uložený trest se zaznamenával v kvalifikačních tabulkách, které se vedly na každého úředníka a služebníka železnice. Příslušné formuláře vydávala státní správa. Ředitelství státních železnic a rovněž ředitelství soukromých železnic byly povinni nálezy vydané dle tohoto zákona dodržovat. Propuštěné osoby na základě pravomocného nálezu nesměly být znovu zaměstnány na železnici v celé Rakouské říši

na služební místo, ze kterého byly nálezem propuštěni. Výjimku mohl z tohoto ustanovení udělit ministr tržby, průmyslu a staveb veřejných. V případě, kdyby ředitelství státních nebo soukromých železnic se bránilo vykonání nálezu, nebo by odkládalo nálezy a nařízení generální inspekce provádět, anebo v případech kdy samo vedení ředitelství se dopustilo nějakého provinění buď skutkem, nebo opomenutím, nebo přestupkem proti tomuto zákonu, anebo i jiných nařízení určených pro provozování železnic, bylo generální dohlížitelství povinno oznámit to bez prodlení ministerstvu tržby, průmyslu a stavby veřejné.

C.k. ministerstvo tržby, průmyslu a staveb veřejných, později tedy ministerstvo železnic, mělo právo použít proti řediteli státních i soukromých železnic disciplinárních trestů uvedených v §81. Rovněž mělo oprávnění podat návrh na potrestání za porušování povinností při provozování železnice i vedení soukromé železniční společnosti.

Místodržitelství udělovala peněžité pokuty železničním společnostem od 100 zl.k.m. do 2000 zl.k.m., nebo jinými zákonnými prostředky společnosti donutila, aby dodržovali povinnosti stanovené jim k udržování bezpečnosti a pořádku na trati. Peněžité pokuty vymáhala místodržitelství. Jestliže byla dráha ve špatném technickém stavu a byla ohrožena bezpečnost provozu, rozhodlo c.k. ministerstvo tržby, průmyslu a stavby veřejné o zastavení přepravy na příslušné části trati nebo na celé železnici.

Veškeré pokuty udělené na základě tohoto zákona v disciplinárním řízení propadaly ve prospěch penzijního fondu železniční společnosti. Jestliže neměla společnost tento fond vytvořený a byla jí udělena pokuta, tato finanční částka připadla do fondu, vytvořeném pro chudé v místě nebo v obci, kde se odsouzený k pokutě zdržoval.

Jestliže se drážní zřízenec dopustil ve vztahu k železničnímu provozu jednání, které bylo posouzeno jako trestný čin, byl za tento čin potrestán v trestním řízení. V tomto případě se disciplinární řízení vyjma suspendování zahájilo až po ukončení řízení trestního s přihlédnutím k nálezu trestního soudu (§87).

Zřizovatelem generálního dohlížitelství – generální inspekce byl stát a ten nesl i náklady spojené s jeho provozem. Volnou jízdenku 1. třídy musely železniční společnosti povinně poskytovat úředníkům generálního dohlížitelství, policejním a státním úředníkům, jestliže při cestách na úřední jednání použili železnice.

Podnikatelstva provozující soukromé železnice jsou rovněž povinna nahradit krom toho státní správě paušálem náhrady stanovené příslušným ministerstvem za dohled prováděný policejními orgány (zvláště podle části II. tohoto zákona). Železniční podnik zřizoval a udržoval vlastním nákladem místnosti pro výkon úředních jednání a byty pro úředníky.

Bezprostřední dozor nad železničním provozem ve věcech drážních spadal pod dikci generálního dohlížitelství a v nejvyšší instanci c.k. ministerstvu tržby, průmyslu a stavby veřejné. Policii náleželo dohlížet na dodržování obecných zákonů. Dne 30. ledna 1847 byl schválený rakouský policejní zákon o železnici.

Předpisy a povinnosti obsažené v tomto zákoně byly závazné i pro železniční podniky, které provozovaly železnici před nabytím účinnosti tohoto zákona ode dne, kdy tento zákon vešel v platnost. Nové provozovací prostředky (lokomotivy a vagony) mohly být dány do provozu pouze po provedení technicko – bezpečnostní zkoušky. Ty, které byly již v provozu, musí do 5 let ode dne platnosti tohoto zákona vyhovovat stanovenými požadavkům. Výjimku z tohoto ustanovení, která se týkala prodloužení určené lhůty, mohlo udělovat ministerstvo tržby, průmyslu a stavby veřejné, na základě žádosti podnikatele provozujícího tyto prostředky. V případě železnic, po kterých se jezdilo jinými silami než parními (koněspřežní železnice) se zvláštním provozním řádem, byly stanoveny požadavky na pořádek a bezpečnost v souladu s ustanoveními tohoto zákona a s ohledem na speciální podmínky tohoto provozu (§91, §92).

V části druhé jsou stanoveny povinnosti osob, které užívají železnici, nebo se železnicí bezprostředně sousedí. Rovněž je zde obsaženo ustanovení o používání ochrany zaměstnanců dráhy státní a soukromé, vykonávající dohled nad drážním provozem.

Veřejnost, která využívala železnici k cestám nebo k zasílání věcí, byla povinna dodržovat podmínky stanovené pro přepravu a podřídit se pokynům osob, které provádějí dozor na železnici (§93a)).

Cestujícím bylo zakázáno během jízdy vystupovat, nastupovat, otevírat dveře a vstupovat na plošinu. Osoby, které nebyly drážními zaměstnanci, nebo neměly zvláštní povolení, nemohly vstupovat na dráhu ani na jiná místa, která příslušela železnici. Veřejnost mohla používat na nádražích místa určená pro příchod a odchod, nastupování,

vystupování, pro přechod kolejí dráhy a místnosti k odbavování.

Bylo zakázáno otevírat závory, prolézat je a přelézat. Přechod přes dráhu v místě závor byl povolen pouze v případě, kdy jsou tyto otevřeny, nebo když je hlídač otevře. Vozy tažené dobyt看em, jezdecké koně, hnaný dobytek čekající na otevření závory, musely být v dostatečné vzdálenosti od kolejí (§96).

U kolejí se nesměl pást volně dobytek, musel vždy být pod dohledem, který zajistil, aby pasoucí se zvířata neohrožovala bezpečnost na železnici (§97).

Bylo zakázáno ničit nebo jakkoliv měnit něco na dráze, nebo na jejím příslušenství. Tedy ne jenom na kolejích, ale i na hrázích, pod nimi, příkopech a věcech stavebních, ohradách, příhradách zavíracích, výstražních tabulkách, sloupech důchodkových, milnících a signálních zařízeních. Rovněž bylo zakázáno pokládat jakékoliv věci na koleje nebo na pozemky v obvodu železnice. Napodobovat výstražné signály, poškozovat prostředky k provozování jízdy, vagony a jejich zařízení (§98e).

V okolí železnice na sousedících nemovitostech bylo zakázáno provádět stavbu. Veškeré prováděné činnosti v obvodu železnice nesměly ohrožovat její bezpečnost nebo hrozit nebezpečím vzniku požáru. K povolování staveb a prací v blízkosti dráhy bylo oprávněno generální dohlížitelství železniční a politický úřad.

Zemědělská úroda musela být složena co nejdál od tratě. Při zakládání lesů a sázení stromků bylo nutné dbát, aby nebyla ohrožena trať vývratěmi. Kácet lesy, chrastiny, křoví, jednotlivé stromy, vyhánět dobytek na pastvu, dobývat kámen, kopat hlínu a provádět terénní práce v obvodu dráhy, které by mohly vést k posunutí zeminy nebo kamenů na dráhu, bylo povoleno pouze na místech, kde to výslovně povolil příslušný úřad (§99 f), §100).

Železniční zaměstnanci byli oprávněni toho, kdo porušil předpisy, nebo nebral na vědomí jejich pokyny a svým jednáním ohrožoval nebo by mohl ohrozit bezpečnost železničního provozu, předvést na nejbližší politický úřad k dalšímu řízení. K tomuto účelu, kdy drážní úředníci a zřízenci vykonávali policejní činnost, ale i z důvodu svědomitějších plnění svých povinností, které měli stanoveny při dohledu nad dráhou a jejími uživateli, vzala státní správa tyto osoby pod přísahu. Úředníci a zřízenci soukromých železnic, kteří složili přísahu, požívali stejnou zákonnou ochranu dle §68 tr.z. jako státní úředníci ve služebním poměru.

Zákon určoval, které jednání je zakázáno, ale neobsahoval sankce za nedodržení

jeho ustanovení. Závažnější přestupky byly posuzovány dle předpisů trestního zákona a rozhodoval o nich trestní soud (§101g až §103).

Zákon neměl žádná přechodná či zrušovací ustanovení, protože se jednalo o první předpis upravující provoz na železnici. Změny zákona byly prováděny administrativními výnosy. Ještě ve třicátých letech 20. století byl jediným uceleným právním předpisem určeným pro provoz železnice, na jehož základě byly vydávány směrnice pro přepravu a služební směrnice.

11. Zákon, jenž se týče vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy po nich, ze dne 18. února 1878 z.č. 30/1878 z.ř.

Zákon má 48 paragrafů. Je rozdělený do VII oddílů. Část třetí o řízení vyvlastňovacím je rozdělena na část A, to je řízení vyvlastňovací a část B zabývající se stanovením náhrady za vyvlastnění. Tento zákon odkazoval na ustanovení §365 obecného zákona občanského. Byl vydán ve prospěch výstavby železnice a provozování železniční dopravy, kdy železniční společnosti bylo propůjčeno tímto zákonem plné vyvlastňovací právo dle §365 o.z.o. při uznání veřejné prospěšnosti nové dráhy. V případě drah veřejných byla veřejná prospěšnost stanovena v koncesní listině a tato listina obsahovala i ustanovení o propůjčení vyvlastňovacího práva. Zákon o udělování koncesí č. 238/1854 ř.z. rovněž propůjčoval koncesionáři vyvlastňovací právo v případě veřejně prospěšné železnice.

U neveřejných drah muselo o její prospěšnosti rozhodnout ministerstvo železnic po dohodě s ministerstvem vnitra. Účel vyvlastnění a doba vyvlastnění byla upravena v §2 - §3, a to tak, že postoupení, případně omezení vlastnického práva mohlo být dočasné nebo trvalé. Vyvlastňovat bylo možné pouze v nezbytné míře a vždy pouze za náhradu. Poskytování odškodnění za postoupená vlastnická nebo užívací práva byla prováděna v plném rozsahu všech takto způsobených škod vlastníkům, dle §365 o.obč.z. (§3, §4)

Vyvlastňoval se pozemek, vody, prameny, služebnosti a jiná věcná práva. Dále byla stanovena vlastníkovu povinnost něco strpět, něčeho se zdržet, něco nekonat. Na základě zákona bylo možno i omezit výkon vlastnického práva k určité věci např. honební právo, vyvlastnit služebnosti, a to dočasně, nebo i trvale. Například přístup k

pozemkům nebo právo odebírat vodu. Vyvlastnění bylo užito i pro doprovodné stavby na železnici, kterými byly nádraží, výtopny, strážní domky atd. a sloužily potřebám dopravy. Rovněž se vyvlastňovaly pozemky pro uložení sutě a zeminy, která se stala přebytečná vlivem stavební činnosti. Vyvlastňovalo se i právo vlastnictví k věci, a to pro nabytí šterkového materiálu a kamenů pro stavbu.

Vyvlastnění na dobu určitou nebylo možné, jestliže se vzhledem k užívání změnila trvale funkčnost pozemku nebo by vlastníkovu zbylo pouze holé vlastnictví bez možnosti výkonu vlastnického práva. Rozhodnutím zanikaly veškerá práva ve prospěch třetích osob nebo jiná práva, která nebylo možno vykonávat z důvodů stavby nebo provozu železnice. Vlastník pozemku však rovněž mohl požadovat při dočasném vyvlastnění, kdy omezení vlastnického práva trvalo více jak 6 měsíců po zahájení provozu, vykoupení pozemku. To samé mohl žádat, jestliže k užívání jeho pozemku došlo po zahájení provozu a trvalo více než 2 roky. V těchto případech byla železniční společnost povinna pozemek odkoupit (§3).

Jak se stanovila cena, a kdo byl považován za vyvlastněného, je uvedeno v §4 až §10. Nepochybně byl zde označen za vyvlastňovaného vlastník nemovitosti nebo ten, komu náleželo věcné právo na vyvlastňovaném předmětu spojené s vlastnictvím jiného předmětu a ten, jemuž právo vázané k určitému místu náleží (§4).

Při určení ceny za věc, která měla být vyvlastněná, se muselo vzít do úvahy a navýšit tuto cenu o náhradu, kterou byl vyvlastněný povinen poskytnout jinému v souvislosti s platnými smlouvami, uzavřenými na předmětu vyvlastnění. Při stanovení náhrady musel být brán zřetel i na to, že pokud se vyvlastňovala pouze část pozemku, mohlo dojít k znehodnocení zbylé části pozemku a tuto újmu v ceně za vyvlastňovaný pozemek rovněž vzít v úvahu a ocenit. Při určení náhrady se nepřihlíželo na osobní oblibu věci pro vyvlastňovaného. Stejně tak i při snaze o účelové navýšení základu pro výpočet ceny za odškodnění (§7).

U dočasného záboru se poskytoval nájem. Pokud by byla dočasným zábořem snížena cena pozemku a v částce vyplacené za nájem nebyla tato škoda způsobená vlastníkovu zohledněna, měl právo vyvlastněný po ukončení dočasného záboru na náhradu toho, oč byl jeho majetek zmenšen. Tedy na vydání bezdůvodného obohacení.

Jestliže nebylo možné přesně stanovit rozsah škody, měla železniční společnost povinnost každoročně hradit tu část náhrady za způsobenou škodu, kterou bylo možno

přesně zjistit. Do tří let od doby trvalého vyvlastnění nebo ukončení dočasného záboru mohly strany požádat o určení konečné ceny za zábory dočasné nebo trvalé.

Na žádost vyvlastněného byla železniční společnost povinna složit jistotu (§10). Stát jistotu neskládal. To byla výhoda stanovená tímto zákonem pro dráhy budované státem. Tuto povinnost měly pouze soukromé železniční podniky. Soud na návrh některé ze stran stanovil jistinu, kterou společnost musela složit. K stanovení celkové výše náhrady si mohl soud přizvat znalce. V pravomoci soudu bylo ale zvážit, zda postačuje složená jistota a případně tuto částku navýšit.

Rozsah vyvlastnění a vyvlastňovací řízení je upraveno v §11 až §21, kde je stanoveno, že se vyvlastňuje pouze v nezbytné míře dle projektu pro stavbu železnice a vzhledem k výsledku stavební komisionální pochůzky po trati.

Železniční společnost předkládala ministerstvu obchodu záborový elaborát. To byl seznam pozemků, jejich katastrální čísla, jména jejich vlastníků, seznam soudů, v jejichž obvodu leží vyvlastňovaná nemovitost, výměry částí pozemků potřebných pro železnici a dotčených práv (§12). Pro každé katastrální území zvlášť. Komise se skládala ze zástupců politického řízení zemského – ředitel komise, zástupce generální inspekce rakouských železnic, ze zástupce politického úřadu a zástupce zemského výboru. Přizváni byli i zástupci obcí, kudy povede železnice, rovněž zástupce železniční společnosti a zástupce ministerstva obchodu. Datum konání politické pochůzky bylo oznámeno všem dotčeným obcím nejméně 8 dní předem. Toto oznámení muselo být zveřejněno vyhláškou nebo vybubnováno. Seznam pozemků se jmény vlastníků těchto pozemků a požadovaná práva po těchto vlastnících vyvěsilo ředitelství železniční společnosti na obcích nejméně 14 dní před plánovaným jednáním (§14). Ti, kteří uplatnili námitky před okresním politickým úřadem, byli zvlášť pozváni před komisi. Námitky proti zabránění pozemků nebo omezení práv či stanovení služebností bylo možno podávat nejdéle do ukončení jednání komise v obci před uzavřením příslušného protokolu o jednání. K pozdějším námitkám již přihlíženo nebylo (§15). Ten, kdo nepodal námitky proti vyvlastnění včas, nemohl se již odvolávat proti vyvlastňovacímu nálezu, jeho právo bylo prekludováno.

Ve vyvlastňovacím nálezu se zemská politická správa vypořádala se všemi námitkami proti vyvlastnění. Nebylo možno žádat, aby železniční společnost vykoupila více, než potřebuje ke stavbě železnice. Ředitel komise vedl jednání tak, aby došlo ke

smírnému vyřízení věci. O všech jednáních s vlastníky se vedly protokoly. Předmětem politické komise nebylo stanovovat náhrady za vyvlastnění, ale obeznámit vlastníky s předmětem a účelem vyvlastnění a vést je k dohodě se železniční společností.

Pokud vlastník prohlásil, že se podvoluje vyvlastnění, nebo byla žádost o vyvlastnění vzata zpět železniční společností, muselo to být zapsáno v protokole o jednání. Protokoly byly uzavřeny pro každou obec zvlášť (§16). Náhrada se stanovila buď dohodou mezi železničním podnikem a vlastníkem, nebo rozhodnutím okresního soudu. Rozhodnutí soudu o výši stanovené částky odpovídalo znaleckým posudkům. Ty vypracovávali znalci určení soudem.

Proti vyvlastňovacímu nálezu se mohly odvolat obě strany do 8 dnů po jeho doručení. O odvolání rozhodovalo ministerstvo železnic po dohodě s ministerstvem vnitra. Rekurs měl odkladný účinek.

O tom, která práva je nutné vyvlastnit a v jaké míře, nerozhodoval soud, ale správní úřad (§17, §18).

Jestliže vyvlastňovací nález nabyl právní moci, nesměl vlastník s pozemkem volně nakládat. Nemohl pozemek zcizit, vykonávat vlastnické právo jiným způsobem než výkonem hospodaření dle zásad řádného hospodáře.

Poznámka o vyvlastnění byla uvedena v příslušné pozemkové knize na základě vyvlastňovací úmluvy. Zápis měl působit vůči všem na ochranu nabytého práva vyvlastňovacím nálezem ve prospěch železniční společnosti (§19, §20).

Stanovení náhrady za vyvlastnění je upraveno v části B, a to v §22 až §34. Zákon dával na první místo dohodu stran. Dovolená dohoda ve věci náhrady byla taková, která nezkracovala práva třetích osob vážnoucí na vyvlastňovacím pozemku formou věcného břemene. V tomto případě musela osoba, v jejíž prospěch bylo věcné břemeno nebo zástavní právo na pozemku zřízeno, dát svůj souhlas k takto uzavřené dohodě. Pokud na pozemku vážlo hypoteční zástavní právo, nebylo třeba souhlasu zástavce, jestliže se vyvlastňoval pouze část pozemku. Pokud zbylá část pozemku pokryla zbývající pohledávku z hypotéky navýšenou o jednu třetinu dle §1374 o.z.o.

Pokud nebylo dosaženo dohody, rozhodoval ve věci výše náhrady za vyvlastnění soud v nesporném řízení (§22). Příslušným soudem ve věci byl obvodní soud, v jehož obvodu se nalézal předmět vyvlastnění. Ten stanovil výši finančního odškodnění na základě žádosti železniční společnosti, nebo na základě žádosti vyvlastňovaného,

jestliže o to nepožádala železniční společnost do jednoho roku po nabytí právní moci vyvlastňovacího nálezu.

K žádosti o stanovení náhrady za vyvlastnění se přiložil platný vyvlastňovací nálezu. Okresní soud rozhodl na základě znaleckého posudku. Znalce si zvolil soud ze seznamu znalců, sestavovaného každoročně vrchním soudem.

Strany se mohly k osobám znalcům vyjádřit a podávat vůči nim námitky. Soud námitkám vyhověl, pokud je považoval za oprávněné. Byli vybráni tři znalci, z nichž jeden byl vrchním znalcem. V jejich znaleckém posudku musela být stanovená cena řádně zdůvodněná. Mělo být přihlédnuto ke všem okolnostem, které mohly mít vliv na stanovení ceny za vyvlastňovaný předmět. Částka, která byla určena třetím osobám a neměla být hrazena z ceny za vyvlastněný pozemek, byla určena zvlášť (§25).

Jestliže se strany během soudního jednání dohodly o náhradě za vyvlastňovaná práva i bez znaleckého posudku a jednalo se o úmluvu dovolenou (dle §22), pak tuto úmluvu soud schválil.

Jestliže železniční společnost učinila, ačkoliv nebyla povinna učinit, různá opatření ve prospěch vyvlastňovaného na ochranu jeho majetku (např. protipožární opatření na budovách, která jsou v jeho majetku a nenacházejí se v požárním pásmu), mohla žádat o přiměřené ponížení úhrady za vyvlastňovaný předmět.

Jestliže nedošlo během soudního řízení ke smíru, rozhodl soud o náhradě usnesením. O náhradě újmy, vzniklé třetím osobám, rozhodl zvlášť. Soud nebyl vázán posudky znalců při stanovení finančního odškodnění, ale jejich názor tvořil podklad pro určení ceny. Proti rozhodnutí soudu bylo možné se odvolat do 14 dnů k vrchnímu zemskému soudu. („*Ustanovení zákona o příslušnosti vrchního zemského soudu bylo automaticky zrušeno §3 jurisdikční normy*“³⁶) O odvolání nebyl příslušný rozhodovat vrchní zemský soud, ale sborový soud první instance. Nebylo dovoleno, a ani se nepřipouštělo, požadovat náhradu za vyvlastnění u civilního soudu (§30). Jestliže se cítila některá ze stran poškozena a měla za to, že nebyly dostatečně zjištěné skutečné poměry postupem dle §24, mohla požádat soud o nové ocenění pozemků a práv.

Žádat soud o nové ocenění bylo možné do 14 dnů, tedy ve lhůtě určené k podání odvolání proti stanovené náhradě. Soud na základě vylíčených skutkových okolností a doložených důkazů přiložených k žádosti žadatelem vyhověl.

³⁶ Havelka J., Československé železniční právo, vydáno Všečeka a spol. Praha rok 1922, str.41

Jestliže došla žádost o ohledání na soud do 8 dnů od doručení rozhodnutí, mohl soud na žádost strany přikázat držiteli nemovitosti, zdržet se jakéhokoliv nakládání s věcí, která má být znovu oceněna. Odvolání proti novému ohledání nebo nařízení soudu o zdržení se jakýchkoliv zásahů a nakládání s věcí, jež má být ohledána, nemá odkladný účinek (§31).

Finanční odškodnění stanovené soudem nebo dohodou stran musí být zaplaceno do 14 dnů od doručení soudního rozhodnutí případně od uzavření dohody. V případě prodlení s úhradou byla železniční společnost povinna platit úroky z prodlení. Částka za vyvlastnění se mohla skládat u soudu.

Výjimkou jsou případy dle §1425 o.z.o., kdy se náhrada za vyvlastnění musela skládat u soudu. Touto výjimkou byla dle § 1425 o.z.o. nepřítomnost věřitele, neznámý příjemce nebo odmítnutí přijetí úhrady oprávněným.

Povinnost složit náhradu u soudu platila rovněž v případě dalších oprávněných osob s nárokem na uspokojení se z odškodnění poměrnou částí (např. nesplacená hypotéka). Takto složená finanční částka se pak rozdělila pro ostatní oprávněné podle §216 exekučního řádu, jako výtěžek z nuceného prodeje provedením dražby (§34).

Okresní politický úřad provedl na žádost železniční společnosti výkon vyvlastnění. Jednalo se o vlastní předání vyvlastňované věci, jestliže druhá strana ji nechtěla dobrovolně vydat. Vlastní výkon vyvlastnění je uveden v §35 - §38. Žádost o provedení výkonu předáním nemovitosti musela obsahovat náležitosti k prokázání toho, že dráha dostála všem svým závazkům vůči vyvlastněnému.

Znamenalo to, že dráha musela prokázat zaplacení finanční částky, kterou byla povinna uhradit na základě dohody nebo soudního rozhodnutí. Překážkou pro výkon rozhodnutí nebyl převod vyvlastněné věci na jiného vlastníka.

Odvolání proti stanovené náhradě za vyvlastňovanou věc, ani proti ustanovení o složení jistoty, nebylo důvodem pro zastavení výkonu rozhodnutí (§35).

Návrh na nařízení exekuce mohl dát i vyvlastňovaný, když neobdržel ve stanovené lhůtě náhradu za vyvlastňovanou věc. Mohl žádat rovněž o úroky z nezaplacené částky do doby její úhrady. Doba stanovená pro úhradu byla 14 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí o náhradě za vyvlastnění, nebo od uzavření dohody (§36).

Jestliže neproběhl výkon vyvlastnění a nestanovila se náhrada za vyvlastnění dohodou nebo soudním rozhodnutím, mohla zažádat železnice o zrušení vyvlastňovacího nálezu do jednoho roku po nabytí právní moci nálezu. Po uplynutí jednorochní lhůty mohl o zrušení vyvlastňovacího nálezu požádat pouze vyvlastněný. Žádost se podávala u toho politického úřadu, který vyvlastňovací nález vydal.

Železnice byla povinna nahradit škody, které vznikly vyvlastňovanému v důsledku toho, že nebylo vyvlastnění uskutečněno. Vlastník se pak musel domáhat náhrady za způsobenou škodu u civilního soudu.

Zrušení vyvlastňovacího nálezu, vymazání poznámky o vyvlastnění v pozemkové knize, bylo vždy provedeno na základě návrhu politického řízení zemského (§37, §38).

Zkrácené vyvlastňovací řízení je uvedeno v §39 až v §41. U již provozovaných železnic, u kterých byla ohrožena sjízdnost, provoz nebo již došlo k přerušení jízdy například vlivem přírodních sil, bylo možné pro sjednání nápravy havarijního stavu užít ve veřejném zájmu zrychlené vyvlastňovací řízení.

Postup byl ten, že byla jmenována komise a její ředitel, politickým řízením zemským, a to na základě žádosti o vyvlastnění, kterou podává železnice. Náležitosti k žádosti o vyvlastnění jsou uvedeny v §21.

Ředitel vedl jednání se zúčastněnými stranami. Ihned po ukončení jednání vynesl vyvlastňovací nález jménem zemské správy. Železniční společnost požádala soud o stanovení náhrady za vyvlastnění a prokázala, že bylo vyvlastnění prováděno ve zkráceném řízení za použití ustanovení §40.

Řízení o odškodnění za vyvlastnění i dočasného se mělo, pokud je to možné, provést ještě tentýž den, kdy byl vydán vyvlastňující nález. Jestliže nedošlo k dohodě mezi stranami, tak soud stanovil náhradu za vyvlastnění. Znalce k ocenění vyvlastňované nemovitosti ale nebyl povinen vybírat ze seznamu znalců, jak je stanoveno v §24.

Přípravné práce byly předmětem zvláštního povolení k přípravným pracím ke zřízení železnice. Toto povolení propůjčovalo právo pověřeným osobám vstupovat na

cizí pozemky a provádět tam zeměměřické a technické práce potřebné ke stavebnímu projektu.

Pokud nesouhlasili vlastníci se vstupem na jejich pozemky a s prováděním přípravných prací, nebo nechtěli odstraňovat překážky, které bránily technickým a vyměřovacím pracím, mohli podat námitky okresnímu politickému úřadu. Okresní politický úřad o námitkách vlastníků rozhodl a zároveň mohl na návrh některé ze stran stanovit jistotu, kterou byla železnice povinna složit na možnou náhradu škody, způsobenou přípravnými pracemi (§42).

Závěrečná ustanovení jsou obsažena v §42 - §48. Nálezy vyvlastňovacího řízení podle §18 až §37 byly doručovány do vlastních rukou účastníkům řízení stejným způsobem, jako doručování soudní.

Jestliže vyvstala potřeba ustanovit straně opatrovníka, bylo tak učiněno soudem na žádost některé ze stran nebo správního úřadu. Částka za vyvlastnění složená u soudu nepodléhala poplatku za soudní úschovu.

Náklady vyvlastňovacího a soudního řízení ve věci stanovení náhrady za vyvlastnění hradila železnice. Jestliže se však jednalo o náklady neopodstatněné, platila je ta strana sporu, která je způsobila.

Tento zákon rušil všechna předchozí nařízení. Ta byla kompletně upravena tímto zákonem.

Jestliže bylo před nabytím platnosti tohoto zákona započato řízení, které tento zákon upravoval, bylo v něm pokračováno dle tohoto právního předpisu s výjimkou toho, co již bylo nařízeno a vykonáno, dle předchozích platných nařízení (§46).

Jestliže koncesionář pro tramvajovou dopravu využil při vyvlastění této právní normy, nezapisoval se získaný majetek tramvajové dráhy do železničních knih, dle zákona č.70/1874 ř.z.

Pro dráhy důlní platilo vyvlastňovací právo dle obecného zákona horního.

Železnice pro svou činnost potřebovaly nejenom právní předpisy, ale hlavně pozemky, na kterých mohly být tratě, budovy a technické zázemí pro provozování dráhy postaveny.

Již v udělovaných privilegiích bylo umožněno železničním podnikatelům použít vyvlastňovacího práva pro účely vystavění dráhy. Toto právo obsahovaly také koncesní zákony a bylo uděleno jako výsada v koncesní listině pro stavebníka železnice. Tuto roztržštěnou právní úpravu sjednotil až zákon vydaný v roce 1878.

Takové oprávnění bylo železnici propůjčeno v plném rozsahu dle §365 o.z.o. a spolu se zákonem č. 30/1878 ř.z. tvořily právní základ pro vyvlastňovací právo.

Nutnost vydat zákon upravující vyvlastnění ve prospěch veřejně prospěšné stavby - železnice včetně vyvlastňovacího řízení, náhrad a výkonu vyvlastnění, byla dána spekulativním jednáním majitelů pozemků a práv spojených s vlastnictvím věcí. V malé míře byla opodstatněna neochota vlastníka podvolit se rozhodnutí správního orgánu. Bylo to zejména v případech, kdy železnice protínala zemědělskou usedlost a způsobovala by tím vlastníkovi velké komplikace při obdělávání půdy.

Většinou šlo o obstrukce při odprodeji, které byly vedeny snahou o co největší možné odškodnění za postoupené nemovitosti a práva. Tímto jednáním se také samozřejmě prodražovala stavba dráhy a obstrukcemi vlastníků hrozil i skluz v dokončování staveb.

Pokud se chtěly železniční společnosti vyhnout soudnímu oceňování pozemků a ušetřit si tak drahocenný čas, vyplatily vlastníkům přemrštěné částky, které požadovali.

Nově upravené vyvlastňovací řízení umožnilo vyvlastňovat na základě vyvlastňovacího aktu. Bylo jím správní rozhodnutí ve veřejném zájmu a vždy za náhradu. Požadavek veřejné prospěšnosti při užití zákona obsahovala již jeho první ustanovení. V koncesní listině byla tato veřejná prospěšnost každé železnici určené pro veřejnou přepravu udělována. U dráhy pro přepravu neveřejnou o ní musel rozhodnout správní úřad. Veřejný zájem na vybudování železnice byl podmínkou pro užití ustanovení z.č. 30/1878 ř.z. Toto řízení však bylo zdlouhavé. Jestliže strany využili všechna svá práva, která jsou jim dána pro podání námitek a k napadení rozhodnutí, pak se konečné rozhodnutí odsouvalo na dost vzdálenou dobu.

Pokud vlastník nemovitostí vznesl námitky proti umístění stavby už při první občůzce trasovací komise, kdy byly teprve v terénu plánovány tratě nové železnice, pak v tomto prvním stádiu přípravy stavby bylo možné vytýčit trasu budoucí železnice jinak, vhodněji.

„Mnohdy se, ale toto počínání nevyplatilo. Svě by o tom mohl vypravovat třeba rolník Frank z čísla 8 ve vsi Butovice (Potenwald) u Studénky. Přel se dlouho s vyměřovacími komisaři o část pozemku, potřebného ke stavbě nádraží Ferdinandovi dráhy. O zatvrzelém sedlákovi se doslechl velkostatkář ze sousední Studénky (Stauding), hrabě Blücher, a nabídl dráze svůj pozemek, navíc ještě zdarma. Komisaři samozřejmě velkorysou nabídku přijali a KFNB zřídila své nádraží na katastru obce Studénka. Sedlák Frank přišel o odstupné a Butovice o nádraží“.³⁷

V praxi rovněž docházelo k vytrhávání zaměřovacích kolíků, napadání zeměměřičů a členů pochůzkových komisí.

12. Správní úřady

Správní úřady do roku 1918.

V roce 1856 byla zřízena, nařízením ministerstva obchodu, živností a veřejných staveb, generální inspekce rakouských železnic. V její kompetenci byly veškeré věci, které patřily do agendy dopravní, technické a správní.

Byla kompetentním orgánem pro dozor nad železničními společnostmi a státními drahami. V pravomoci inspekce bylo zastavit provoz dráhy, pokud její technický stav neodpovídal bezpečné železniční přepravě. Posuzovala stavební projekty, kontrolovala technické vybavení železnic, povolovala stavby na dráze.

Vedla disciplinární řízení proti zaměstnancům železnice, udělovala tresty za disciplinární provinění a dohlížela na to, aby byla vykonána. Proti jejímu rozhodnutí bylo možné se odvolat k ministerstvu železnic.

V roce 1896 bylo zákonem č.16/1896 zřízeno ministerstvo železnic. Tímto zákonem přešla správa dráhy od ministerstva obchodu, živností a veřejných staveb pod nově zřízené ministerstvo železnic.

V roce 1841 byl zřízen technicko – administrativní úřad pro státní dráhy, a to generální ředitelství. To mělo především řídicí funkci. Výkonná pravomoc státních drah byla přenesena na provozní ředitelství. Sídla těchto řídicích orgánů pro státní železnice

³⁷ Schreirer P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.49

byla v Praze, Plzni, Olomouci, Vídni, Linci, Innsbrucku, Villachu, Terstu, Lvově, Stanislavově a Krakově. Organizační statut drah státních byl vydán vyhláškou obchodního ministra a železničního ministra ze dne 19.1.1896 pod č.16/1896 ř.z. Tento organizační statut byl platný ještě po 2. světové válce.³⁸

Pro zemi českou byl kromě toho správním úřadem ve věcech drah i zemský výbor. V letech 1894 – 1895 vzniklo při zemském výboru železniční oddělení. Toto oddělení mělo v kompetenci veškerou technickou agendu, která se vztahovala k místním drahám. Děлил se na pět odborů a v jeho čele stál ředitel.³⁹

Správní úřady po roce 1918

Ministerstvo železnic mělo sídlo ve Vídni. Jeho působnost skončila na území Československa v roce 1918. V roce 1919 bylo ustaveno ministerstvo železnic se sídlem v Praze. Jeho organizační struktura byla rozdělena na dvě části. Jedna část ministerstva železnic byl odbor správní, který měl v kompetenci povolování staveb na dráze. Tímto odborem byla převzata kompetence Generální inspekce rakouských železnic, která existovala do roku 1918. Druhý odbor ministerstva byl odborem výkonným a řídil Československé státní dráhy – ČSD.

Železniční oddělení Zemského výboru bylo jako samostatné oddělení zrušeno v r. 1925 v souvislosti se zákonem č. 156/1925 Sb. Jeho kompetence převzalo ministerstvo železnic.

Výnosem ministerstva železnic ze dne 1. 4. 1919 se změnilly dosavadní obvody určené do správy existujících provozních ředitelství státních drah a na našem území byla vytvořena nová provozní ředitelství.

Vyhláškou ministerstva železnic č.168/1937 bylo provedeno přenesení pravomocí železničního správního úřadu ve věcech drah na ředitelství státních drah a na zemské národní výbory v souladu s §187 až §188 z.č. 86/1937 Sb.

Ředitelství státních drah byla v Plzni, Praze, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Brně, Olomouci, Bratislavě a Košicích. Tato ředitelství obstarávala přímé řízení administrativní, komerční, technické a hospodářské. Pod pravomoc ředitelství železnic

³⁸ Srov. Schreier P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.158

³⁹ Srov. Skýbová A., Křepelková A., Kunt M. Zemský výbor Praha - Železniční oddělení [online].c 2006, [cit. 2010-6-6]. Dostupné z: <http://www.nacr.cz/upload/pomucky/id_33_1_zozv_uvod.pdf>

patřily výkonné služebny, které obstarávaly činnosti přímo související s řízením provozu železnice a byly za tuto činnost odpovědný.⁴⁰

V roce 1949 vzniklo Ústřední ředitelství Československých státních drah národního podniku.

Ministerstvo dopravy, které převzalo agendu ministerstva železnic, vzniklo v roce 1938 a s různými organizačními a strukturálními změnami spojenými se změnami jeho názvu existuje dále pod tímto označením.

Výstavba první státní železnice se spojuje s rokem 1841, kdy bylo rozhodnuto o budování státních drah. Stát jako podnikatelský subjekt na železnici byl naprostou novinkou v monarchii. Dráhy jim budované potřebovaly řídicí orgán, který by zadával projekty, jednal s úřady, řídil a dohlížel na stavbu státních železnic. Takovým orgánem se stalo generální ředitelství státních drah v čele s generálním ředitelem. Dne 3. 1. 1842 císař Ferdinand podepsal jmenovací dekret pro prvního generálního ředitele státních drah. Stal se jím Fermenegild Francesconi. Generální ředitelství státních drah, jako vrcholný orgán administrativní i technický bylo přímo odpovědné prezidentu všeobecné dvorské komory.⁴¹

Monarchie upřednostňovala budování státních železnic. Bez ohledu na to, zda byly provozovány vlastními silami nebo dány do pronájmu jiné železniční společnosti. První státní dráhou byla Severní státní dráha. Vedena byla územím Čech a Moravy. V roce 1845 byla uvedena do provozu trať Olomouc – Praha a v roce 1849 spojovací trať Brno – Česká Třebová. Do roku 1851 byla postupně dávána do provozu trať z Prahy do Podmokel (dnes Děčína).⁴²

Bylo rozhodnuto, že provozem na svých železnicích bude stát pověřovat vybrané spolehlivé železniční společnosti, které již mají zkušenosti s drážním provozem. Pronájem a provoz drážní přepravy na této trati byl svěřen společnosti

⁴⁰ Srov. Slovník veřejného práva československého svazek V, Vydalo Nakladatelství Rovnost, Brno 1948 str. 867 - 869

⁴¹ Srov. Schreirer P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.56

⁴² Srov. Hons J., U kolébky železničních drah – Život a dílo Jana Pernera, Vydalo Dopravní nakladatelství Praha v roce 1956, str.124 - 148

KFNB – Severní dráha císaře Ferdinanda. Takto uzavřená nájemní smlouva se ale ukázala jako krajně nevýhodná.

*„Za dobu trvání nájemní smlouvy (necelých 4 a půl roku) utržila KFNB 5 a půl milionu zlatých k.m. Státu jako vlastníku odvedla přesně 237 821 zl. k.m., pět a čtvrt milionu (!) vykázala jako náklady na provoz a udržování drah“.*⁴³ Stát smlouvu vypověděl a od 1. 1. 1850 provozoval dráhy ve vlastní režii.

V roce 1854 prodává stát Severní státní dráhu soukromé železniční společnosti. Vlastníkem se stává Společnost státní dráhy (St.EG), která je ovládaná francouzským kapitálem.

Důvodem prodeje státních drah byl vysoký státní deficit. V letech 1848 až 1854 dosahoval hrozivé výše 315 miliónů zlatých. Cena za přenesení koncese byla 170 mil. franků ve zlatě a stříbře splatných ve třech letech po měsíčních splátkách. Koncese na provozování byla udělena na dobu 30 let, po této době měl stát právo dráhu vykoupit. Nová soukromá železniční společnost byla osvobozena po dobu deseti let od placení daní a stát jí zaručil 5,2 procent výnosu ze základního kapitálu.⁴⁴ Výprodejem státních drah skončilo období prvních podnikatelských aktivit státu na poli železniční dopravy.

K dalšímu zapojení monarchie do budování železnic dochází v 70 letech 19. století. Státní správa přehodnotila dopravně - politickou politiku. Začala budovat a provozovat železnice sama. Důvodem pro tyto kroky bylo nejenom docílit lepší a jednotnou propojenost drážní dopravy na celém území a jednotnou organizaci, společné vedení drah a tarifní politiku. Zajímavé byly také zisky, které plynuly z přepravy, a to hlavně uhlí z Čech do Bavorska, se kterými se původně při plánování železničních tras jako s přepravní komoditou při stanovování rentability železnice vůbec nepočítalo. Hlavní tratě a tím vlastně i dopravní politika se dostala do rukou jednoho vlastníka a tím byl stát.

Po mnoha letech tedy začíná erár stavět nové železnice, a to jako první rakovnicko – protivínskou dráhu. Nestavěl pouze nové železniční sítě, ale i zestátnňoval, ne doslovně (tohoto výrazu je užíváno v koncesích). Tím je míněno, že vykupoval již

⁴³ Schreier P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.68

⁴⁴ Srov. Ringes V., Stezkou dějin naší dopravy, Dopravní nakladatelství Praha 1958, str. 25 -55

postavené železnice, které se ocitly ve finančních těžkostech. Rovněž tak prováděl odkoupení železnic od koncesionářů, kteří měli v koncesní listině toto právo odkupu ve prospěch státu zapraveno. Po uplynutí koncesní lhůty nabýval stát železnici bezúplatně. Před ukončením doby, na kterou byla koncese udělena mohl železniční podnik stát vykoupit, pokud firmě poskytl garance. Částka byla stanovena na základě přesně dané formulace o určení výkupní ceny. Toto ustanovení bylo taktéž předmětem koncesní listiny.

Státní správa tedy získávala dráhy do svého vlastnictví i jinak, a to vykupováním od soukromých vlastníků na základě zákona.

Zákon č. 112 ř.z. ze dne 14. 12. 1877, zákon o úpravě poměrů státu ke garantovaným drahám tzv. „sekvestrační zákon“, umožnil uvalit státní správu na špatně hospodařící železniční společnosti a jejich následná změna vlastnictví byla logicky pouze otázkou času.

V letech 70. až 80. 19. století vlastnil stát na území Čech pouze úsek z Děčína k hranicím. Jedny z prvních železnic, které se ocitly v zájmu vlády v letech 1880 – 1894, kdy přešlo do vlastnictví státu celkem osm významných železničních společností, jenž působily i na území dnešní České republiky, byly Dráhy Františka Josefa (v roce 1884), společnost Železnice Plzeňsko – březenská (v roce 1884), Dráhy císařovny Alžběty odkoupeny na základě ř.z. č.141 ze dne 23. 12. 1881, atd.⁴⁵

Akcionáři tedy odprodali své akcie státu. U společností, které nadhodnotily svůj podnikatelský záměr a v optimistické víře si nevybojovaly dostatečně výhodné státní garance, odprodávali své akcie zřejmě i rádi, protože nabídka státu byla pro ně výhodnější než nízké dividendy z akcií.

⁴⁵ Srov. Schreirer P., Příběhy z dějin našich drah, Mladá fronta a.s., Praha 2009, str.68

ČÁST DRUHÁ

Vývoj právní úpravy v letech 1918 až 1945

Kapitola sedmá

Druhá etapa výstavby

1. Zákon o doplnění sítě železniční stavbou drah místních č. 373/1919 Sb.

Tento zákon nabyt účinnosti dne 1. 1. 1922. Měl sedm paragrafů a nebyl nijak dělený.

Zákon označoval dráhy místní jako vedlejší, které sice tvoří podstatnou část celé železniční sítě v zemi, ale spojují pouze místa, která nejsou tak významná z hlediska národohospodářského a jejich přepravní kapacity jsou podmíněny technickými a hlavně hospodářskými možnostmi tohoto území.

Místní dráhy byly nadále budovány, pokud nebylo možné zajistit hromadnou dopravu z této části území jiným způsobem a jestliže se prokázalo, že náklady na provoz bude možné uhradit z příjmů za přepravu. Místní dráhy bude tedy budovat stát, ale pouze za předpokladu, že se na stavbu sejdou prostředky i ze strany interesentů. Výši těchto prostředků určí vláda.

Výše zřizovacích nákladů bude tedy uhrazena i ze strany interesentů, a to s přihlédnutím k tomu, jakou důležitost bude mít místní dráha pro doplnění sítě železnic a pro tuto část území, na které bude zřizována. Výše příspěvků nesmí být nižší než 30% zřizovacích nákladů dráhy (§1 - §3).

Dle §4 zvláštní zákon zmocnil ke stavbě místní dráhy vládu. V tomto zákoně je rovněž stanoveno, kolik bude činit celkový zřizovací náklad dráhy a kolik bude činit příspěvek interesentů – zájemníků. Příspěvky byly vlastně darem státu, který byl složen před započítáním stavby do takzvaného zřizovacího fondu. Ke složení příspěvku na výstavbu místní železnice nemohl být nikdo nucen.

Na drobné dráhy se tento zákon nevztahoval. Drobné dráhy byly stavěny výhradně na náklady zájemníků a na základě udělené koncese pro tyto zájemce. Drobné dráhy jsou železnice, které nejsou podstatnou částí železniční sítě a zprostředkovávají hlavně místní dopravu v některé obci nebo mezi sousedními obcemi (§5 - §7).

1. Zákon o převzetí soukromých železnic do státní správy z.č. 690/1920 Sb.

Měl pouze sedm paragrafů a nebyl nijak členěný.

Tímto předpisem č. 690/1920 Sb., O převzetí soukromých železnic do státní správy bylo uzákoněno, že ministerstvo železnic má právo z důvodu státního zájmu kdykoliv převzít správu soukromé železnice sloužící veřejné dopravě, nikoliv tedy např. důlních drah sloužící soukromé dopravě, a uvalit na ně státní správu na účet koncesionářův.

Pokud nedošlo k provozní smlouvě s koncesionářem ve lhůtě stanovené ministerstvem železnic, rozhodlo toto ministerstvo, kdy a jakým způsobem dojde k převzetí železnice do státní správy.

Koncesionář byl však povinen bez ohledu na to, zda již byla smlouva uzavřena odevzdat železnici v den, který určilo ministerstvo. Převzetím železnice do státní správy však nezanikala práva majitelů akcií nebo prioritních obligací, která byla obsažena v listině o koncesi.

Státní správa převzala všechny zaměstnance železnice a mohla je rozmísťovat i na jiné tratě provozované státem (§1 - §7).

Převzetím provozování určité soukromé dráhy bylo prvním krokem, který vedl k zestátnění této železnice.

Odkoupení železnice schválilo národní shromáždění Československé republiky, a to formou zákona. Příkladem může být z.č. 129/1928 Sb. O nabytí místní dráhy Votice – Sedlčany státem. Součástí tohoto zákona je i připojená úmluva mezi republikou Československou a akciovou společností místní dráhy Votice - Sedlčany.

Dráha přešla na stát 1. 1. 1928. Ministr financí byl zmocněn, aby schodky dráhy z jejího provozu zahrnul do rozpočtu státních drah příslušného roku.

3. Nové povinnosti v koncesi

Po roce 1918 přibýly nové zvláštní povinnosti, které byly zapracovány v koncesi udělované pro železniční společnosti.

Tato povinnost spočívala v tom, že společnost měla povinnost při obsazování

služebních míst dbát ustanovení zákona ze dne 24. 7. 1919 č. 462 Sb. z. a n. O propůjčování míst legionářům, dále zákona ze dne 8. 4. 1927 č. 54 Sb. z. a n. O umístování děle sloužících poddůstojníků a rovněž vydaných prováděcích předpisů k těmto zákonům.

Protože roztříštěná zákonná úprava pro železnici v různých normách platných v různých částech bývalé rakouské monarchie již nevyhovovala, vznikla nutnost tyto předpisy pro nově vzniklý stát sjednotit a modernizovat.

4. Zákon o drahách č. 86 z roku 1937

Tato norma poskytovala komplexní úpravu povolování výstavby železnice a jejího provozu.

Tento zákon měl 214 paragrafů a přílohu zákona podle části čtvrté § 195. Příloha obsahovala 45§ a s různými malými úpravami převzala znění zákona č.30/1878 ř.z. O vyvlastnění pro účely vybudování a provozu drah. Byl rozdělen na sedm částí, měl tři hlavy a 12 dílů. Byl poměrně obsáhlý. K jeho zrušení došlo zákonem č. 97/1950 Sb.

Úvod zákona byl v §1 až §4. Obsahoval ustanovení o předmětu zákona a dělení drah. Zákon se vztahoval na železnice zákonem vyjmenované. Taktéž upravoval postavení lanové dráhy, visuté dráhy, trolejbusové tratě a jiných zařízení podobných dráze.

Tratě se dělily na přepravu veřejnou, na omezenou přepravu veřejnou, na dráhy pro přepravu neveřejnou. Dále na dráhy státní a soukromé.

Zákon definoval různé typy. Dráhy pro přepravu veřejnou byly ty, které přepravují osoby nebo věci podle vyhlášených přepravních podmínek. Pro omezenou přepravu veřejnou byly určeny ty, které převážely určité skupiny osob nebo určité druhy věcí. Železnice pro neveřejnou přepravu obstarávaly přepravní potřeby podnikatele dráhy nebo jiných osob podle §178.

Dráhy státní byly ty, které vlastnil československý stát. Jestliže tento zákon nestanovil nic jiného, platilo jeho ustanovení pro dráhy státní i soukromé.

Pro vymezení pojmu železniční obvod zákon stanovil, že železničním obvodem je území určené k provozu.

Definice pojmu dráha v zákoně chyběla. Pod tímto pojmem si šlo představit

šterkové lože opatřené kolejemi, po kterých se pohybují lokomotivy a přepravují cestující a náklad. Možná proto zákonodárce vložil pod ustanovení tohoto zákona i dráhy visuté – lanovky a dráhy trolejbusové, které se pohybují jinými způsoby a na základě jiných technických parametrů.

Na trolejbusy se vztahovalo ustanovení této normy dle potřeby.

Část první. Dráhy pro přepravu veřejnou §5 až §173. Dráhy pro přepravu veřejnou se členily na hlavní, vedlejší a drobné.

Drobnými jsou dráhy malého významu pro celostátní a mezinárodní dopravu (většinou tvoří spojení mezi obcemi). Dráhy vedlejší jsou připojeny k drahám hlavním a obstarávají dopravní spojení na širším území. Rozlišování drah na hlavní, vedlejší a drobné, vždy stanovovala koncesní listina.

U státních železnic, jestliže to neučinil zákon v §25, odst.1 bylo její zařazení na rozhodnutí železničního správního úřadu (§124) po dohodě s ministerstvem financí a ministerstvem národní obrany.

Při změně rozhodných poměrů pro určení typu tratě byl k provedení změny v zařazení dráhy oprávněn rozhodnout železniční správní úřad. Ten si předtím vyžádal usnesení vlády. Jestliže typ tratě byl stanoven zákonem, mohlo dojít ke změně zařazení tratě na základě nařízení vlády. Opatření železničního správního úřadu bylo uveřejněno ve Sbírce zákonů a nařízení jako vyhláška ministra, jemuž přísluší dozor nad dráhou §124.

V hlavě první byly ustanovení o drahách hlavních. Zákon začal od povolení k přípravným pracím v §6 až §9.

O započetí výstavby nové železnice je vždy nutné hovořit, jestliže je dána její veřejná potřeba a je odůvodněný veřejný zájem na vytvoření dopravní obslužnosti.

Vlastnická práva bránící této výstavbě šlo odstranit pouze tehdy, vyžadoval-li to veřejný zájem. Pro nově stavěnou železnici bylo zapotřebí nejdříve získat povolení k přípravným pracím, pak koncesi, železniční stavební povolení a povolení k provozu.

Svolení k přípravným pracím pro její výstavbu uděloval železniční správní úřad po dohodě s ministerstvem národní obrany.

Železniční správní úřad bylo legislativní označení úřadu pro potřeby tohoto

zákonu. Tento úřad jako takový neexistoval a jeho kompetence stanovené tímto zákonem mělo ministerstvo železnic.

Žádost vždy musela obsahovat, jakým směrem dráha povede a do které skupiny bude náležet. Dále odůvodnění její potřeby a dobu výstavby.

Povolení nebylo uděleno, pokud by výstavba železnice odporovala veřejnému zájmu, nebo jestliže by tady existovala překážka v osobě žadatele. O žadateli a o udělení koncese je kogentní ustanovení v §11. Svolení pro přípravné práce se udělovalo na 1 rok, ale mohlo být v odůvodněných případech i prodlouženo. Opravňovalo vykonávat na cizích pozemcích technické a měřické práce. Tyto práce byly určeny pro účely projektování a vyměření v terénu trasy nové železnice.

Podmínky ke vstupu na nemovitosti upravovalo vládní nařízení, a to za účelem co nejvíce šetřit cizí majetek.

Osoba, které bylo uděleno povolení k přípravným pracím, odpovídala za škodu, kterou svou činností způsobila. O složení jistoty na náhradu škody rozhodoval okresní úřad na žádost zúčastněné osoby. Tento úřad rozhodl rovněž o náhradě případné škody, jestliže byla uplatněna do 30 dnů, kdy se poškozený o škodě dozvěděl, nejpozději však jí bylo možno uplatnit do 6 měsíců.

V případě, kdy se přípravné práce vztahovaly na zřízení státní dráhy, stát neskládal jistotu. Povolení k přípravným pracím bylo nahrazeno rozhodnutím o provedení přípravných prací. Toto rozhodnutí vydal železniční správní úřad. Povolení nezahrnovalo nárok na udělení koncese.

K vybudování a provozu dráhy (§13 až §15) musela být udělena koncese. Koncese byl jednostranný správní akt povolovací, který zakládal práva a povinnosti veřejné správě a koncesovanému. Na její udělení nebyl právní nárok. Byla vydána vládou na návrh železničního správního úřadu a byla uveřejněna ve Sbírce zákonů a nařízení jako vyhláška ministra, jemuž přísluší dozor nad drahami.

Fyzické osobě nebyla udělena, pokud nebyla občanem ČR a pokud neměla bydliště v ČR. Při vzájemnosti byla připuštěna výjimka z tohoto ustanovení.

U právnických osob bylo podmínkou udělení koncese sídlo v ČR nebo musela být většina členů v dozorčích, anebo správních orgánech železniční společnosti státními příslušníky ČR.

V případech, kdy nebyl naplněn veřejný zájem na nové železnici nebo naopak, jestliže vybudování železnice bránil veřejný zájem či osoba žadatele nesplňovala podmínky stanovené tímto zákonem, nebyla koncese udělena.

K žádosti bylo nutné předložit projekt dráhy, investiční záměr podniku, rozpočet na stavbu a výpočet výnosnosti provozu dráhy. Udělené povolení k přípravným pracím a způsob, jak bude stavba, provoz a udržování dráhy financováno.

Než byl návrh předložen vládě, železniční správní úřad provedl šetření, zda nebrání jiné okolnosti udělení koncese. Těmito okolnostmi mohla být například kolize s jinou koncesí, veřejný zájem nebo stanovení směru dráhy. Provedla se zejména kontrola přípravného projektu a pochůzka.

Výsada byla udělována nejdéle na dobu 90 let, mohla však zaniknout i dříve (§23). Lhůta se počítala ode dne zahájení provozu, třeba jen na části postavené trati.

Po uplynutí koncesní doby přešlo vlastnictví dopravní cesty, nemovitostí (budov, bytů, vleček, železničních závodů), včetně pokladních hotovostí bezplatně a bez dluhů, na stát.

Odchytky od výkupního práva mohl stanovit po dohodě železniční správní úřad s ministerstvem financí. Toto právo nebylo dotčeno tím, že koncese zanikla dříve.

Nová koncese mohla být udělena pouze na dobu nepřesahující původně stanovenou. Jestliže po jejím zániku byl trvale zastaven provoz dráhy, připadl státu poměrný díl z majetku dle §14.

Stát mohl kdykoliv před uplynutím lhůty železnici odkoupit. Podmínky pro odkoupení železnice určovala výsadní listina. Zde je tedy ustanovení o předkupním právu pro stát.

Koncese opravňovala nejen k vybudování dráhy, ale rovněž k výstavbě tratí pro dopravu stavebního materiálu. Po dobu jejího trvání nesměla být stejným směrem vystavěna jiná železnice nebo cesta určená k veřejné hromadné přepravě, která by v tomto případě dráze konkurovala.

Koncesionář měl právo vyvlastňovat pro účely výstavby dráhy. Nebylo požadováno vydání zvláštního aktu o uznání obecné prospěšnosti stavby nebo správního aktu opravňujícího vyvlastňovat. Měl právo vykonávat všechny další práce v pomocných závodech pro potřeby železnice. V koncesní listině byla stanovena lhůta, do kdy má být dráha vybudována. Podnikatel byl povinen po ukončení stavby ihned

zahájit její provoz a provádět údržbu. Dočasné omezení provozu povoloval drážní správní úřad.

Výjimky a úlevy trvalé povahy projednával drážní správní úřad s ministerstvem národní obrany a byly uveřejněny ve Sbírce zákonů a nařízení jako vyhláška příslušného ministra. Tyto výjimky byly povolovány pouze tehdy, jestliže jimi nevznikla státu nějaká povinnost - břemeno nebo jestliže tomu nebránil veřejný zájem a nebylo zasazeno do práv jiných osob. Ve veřejném zájmu mohly být v koncesi naopak uděleny zvláštní povinnosti, zejména v udržování a provozu dráhy (§17 až §19).

Výši základního kapitálu firmy schvaloval žel. správní úřad po dohodě s ministrem financí.

K opatření, která by vedla ke změně v zakládací hodnotě nebo kapitálu dráhy podle §20 po prvním uvedení do provozu nebo v případě půjček zajištěných zástavním právem, bylo nutné svolení železničního správního úřadu.

Koncesi bylo možno přenést na dědice či nového nabyvatele dráhy na dobu, která zbývala do jejího ukončení. Toto ustanovení dále rozvádí §26. Zaniká uplynutím doby, na kterou byla udělena, a nabytím vlastnictví státem před uplynutím koncesní doby. Vládním zrušením v případě, že práva a povinnosti obsažené v listině nemohla být trvale vykonávána, nebo jí žel.spr.úřad prohlásil za zaniklou, nebyla-li dodržena lhůta pro výstavbu železnice nebo nastala skutečnost vylučující udělení koncese (§11 – zákonné překážky).

O zřízení státní dráhy se rozhodovalo zákonem. Tomuto ustanovení se vyhovělo, jestliže je vybudování dráhy zajištěno finančním zákonem. Na vlastnictví státní se nevztahovala ustanovení tohoto dílu s výjimkou přiměřeného užití §17 a §19.

Opatření k přerušení nebo znovuzavedení provozu vydával železniční správní úřad po dohodě s ministerstvem národní obrany.

Prodej drážního podniku, opatření o vedení provozu, když koncese zanikne, a pronájem a přenechání provozu je obsaženo v díle třetím.

Prodat firmu, pokud je knihovní jednotkou dle §5 z.č. 132 Sb. Zákona o železničních knihách, bylo možno pouze se souhlasem železničního správního úřadu. Svolení se udělilo pod podmínkou, že nabyvatel získá koncesi.

To se týkalo i jednotlivých částí tratí, při dotčení práva nápadu státu. Pak šlo

zcizit dráhu pouze se svolením železničního správního úřadu po dohodě s ministerstvem financí.

Svolení železničního správního úřadu nebylo uděleno, pokud nešlo provozovat železnici po oddělení prodané části. Když koncese zanikla, dle §23, odst.1 písm. a, c, d a provoz nebyl zajištěn, žel.správní úřad učinil opatření, aby provoz vedla státní správa železniční, případně správa jiné dráhy na účet vlastníka zařízení, dle zásad dobrého hospodáře.

Koncesionář mohl pronajmout, anebo přenechat provoz jiné osobě se svolením žel.správního úřadu. Na tuto osobu platilo ustanovení §11 a přecházela na ní všechna práva a povinnosti.

Stavební povolení, povolení k užívání dráhy a údržba železnice - je obsaženo v ustanovení §30 až §46.

Povolení ke stavbě uděloval žel.správní úřad po dohodě s ministerstvem národní obrany.

Pro jednotlivé části podniku mohlo být vydáno dílčí stavební povolení. Železniční podnik předložil žel.spr.úřadu projekt dráhy. Podle přípravné dokumentace bylo provedeno podrobné šetření, zda projekt na výstavbu železnice není v rozporu s veřejným zájmem a která opatření bude potřeba provést na ochranu trvajících práv a která opatření bude nutné provést jako ochranná proti vzniku požárů.

Za tím účelem bylo prováděno místní šetření. Dokumentace byla veřejně zpřístupněna. Doba vyvěšení, projednání a místního šetření byla vyhlášena dostatečně dopředu v obcích dotčených budoucím provozem dráhy spolu s upozorněním, že námítky k projektu mohou být uplatněny nejpozději při tomto šetření. K námítkám uplatněným později nebylo přihlíženo (prekluze).

Základem pro vyvlastňovací řízení byly výsledky šetření. Místní šetření se dělo komisionálně. Členem komise byl také zástupce vojenské správy.

Vodoprávnímu úřadu však zůstala kompetence rozhodování ve sporných otázkách vodního práva. O odběrech vody, odvádění vody a o využití vodní síly. Ve stavebním povolení byla vždy určena lhůta pro dokončení stavby. Tato lhůta mohla být i prodloužena. Podrobnosti pro místní šetření určuje nař.č. 19/1879 a 57/1880 ř.z.

Stavební řízení probíhalo ve třech etapách. První etapou byla revize trasy.

Končila schválením přípravné dokumentace a trasy dráhy. Druhá etapa byla Staničení – to je stanovení počtu a pojmenování stanic. Třetí etapou byla politická pochůzka. Na ní docházelo k šetření rozsahu potřebného vyvlastnění s ohledem na veřejný zájem a k posouzení námitek z hlediska veřejných subjektivních práv. To byla zejména opatření proti ohni a soukromých trvajících práv (například zajištění přístupové cesty k nemovitosti bude-li stávající užita pro dráhu).

Při stavbě a provozu železnice bylo třeba přihlížet k zájmům obrany státu, k zájmům obcí a k veřejnému zájmu. Její provoz měl co nejméně zatěžovat okolí.

Požárním prostorem byla určena vzdálenost 30m od osy krajní koleje, jak ve svislém tak i vodorovném směru.

Železniční podnik byl povinen strpět, aby trať jiné železniční společnosti překřížila mimo úroveň jeho koleje, anebo aby se připojila. Toto připojení nesmělo současný provoz nijak omezovat. Firma, která žádala o připojení nebo překřížení tratě, hradila náklady spojené s přípojnou službou. Jestliže měla z tohoto připojení prospěch i druhá strana, přispěla na výdaje poměrnou částkou. V případě sporu o výši úhrady rozhodl o náhradě železniční správní úřad.

Změny na nemovitostech v okolí dráhy, které by způsobily, že železniční společnost by musela dalšími náklady ochránit tyto nemovitosti, nebo ochránit zařízení pro provoz železnice, byly hrazeny vlastníkem železnice nebo vlastníkem nemovitosti podle konkrétního případu. O náhradě nákladů v situacích, když se strany nedohodly, rozhodl okresní úřad.

Udělení stavebního povolení bylo správním aktem. Tento akt konkretizoval stavbu po stránce technické. Obsahoval trasu kolejí s definitivní platností. Určoval, jakým způsobem mají být vystavěna šterková lože, koleje, stavby související s dráhou, stavby vodního díla – mosty, propustky, vodoteče, jak budou ochráněna důlní díla.

Železniční úřady byly oprávněny změnit právoplatné stavební povolení nebo si vyžádat změny ve stavebním projektu ve veřejném zájmu. To vše především pro větší bezpečnost provozu a jeho okolí. Povolení obsahovalo i rozsah práv, která budou dotčena stavbou. Byla to práva veřejná i soukromá. Soukromá práva musel stavebník získat smlouvou nebo vyvlastněním.

Železniční správní úřad vydal stavební povolení, ve kterém rozhodl i o věcech,

kteře spadaly do kompetence jiných úřadů.

Pokud bylo kompetentní k vydání rozhodnutí ministerstvo dopravy, tak se rozhodovalo jednoinstančně.

Zemské národní výbory rozhodovaly ve věcech stavebního povolení u drah neveřejných, které nezaústovaly na dráhu veřejnou v první instanci. Při odvolání proti jejich rozhodnutí bylo druhou instancí ministerstvo dopravy.

Provoz mohl být zahájen jen podle povolení, které vydal žel.spr.úřad. Před zahájením provozu dráhy bylo provedeno místní šetření, které prověřilo, zda je železnice postavena dle stavebního povolení. Souhlas s provozem mohl být udělen s výhradou, že kolaudace proběhne až dodatečně.

Za stavbu na dráze se považovala každá stavba, která rozšířila, doplnila, změnila, nebo zabezpečila dráhu (s příslušenstvím, pomocnými a vedlejšími závody). Byla to tedy každá stavba na pozemku, která sloužila provozu dráhy.

V přepravě se mohlo používat pouze vozidel vyrobených podle schválených technických norem a prošla technicko – bezpečnostní zkouškou. Parní kotle a tlakové nádoby podléhaly pravidelným prohlídkám a zkouškám.

Poměr železnice k veřejným pozemním komunikacím, k vodám i k vodním dílům, k dolům na vyhrazené nerosty a k regulačním zájmům významnějších obcí, je upraven §47 až §69.

Styk dráhy a veřejné komunikace obsahuje §47 až §53. Vlastník (správce) veřejné pozemní komunikace (silnice, cesty apod.) byl povinen strpět, aby dráha (stavba na dráze) přešla komunikaci nebo se jí dotkla jiným způsobem. Železniční podnik měl povinnost uvést komunikaci do původního stavu nebo jí zabezpečit proti negativním vlivům provozu. Někdy musel postavit náhradní komunikaci dle stavebního povolení.

Údržbu této komunikace zajišťoval původní vlastník, ale železniční podnik přispíval na tuto údržbu, pokud se náklady na údržbu zvýšily. Koncesionář byl povinen udržovat přejezdy (přechody) do vzdálenosti 2,5m od osy krajní koleje. Údržbu mohl provádět i ve větším rozsahu. Na takto prováděnou údržbu mu byl povinen přispívat dosavadní udržovatel. Pokud nebylo dosaženo dohody o příspěvcích na údržbu, rozhodl o jejich výši železniční správní úřad.

Železniční podnik byl povinen strpět, aby mu silniční komunikace tvořící

dálkové spojení křížila trať. Pokud se křížení týkalo místní komunikace, tuto povinnost měl pouze ve veřejném zájmu.

Náklady, které vznikly železnici, hradil vlastník (správce) komunikace. Nebyla-li učiněna dohoda o nákladech a příspěvku na údržbu, rozhodl silniční úřad (§192, odst.2). Pro křížování tratě a veřejné komunikace byly postaveny nadjezdy a podjezdy. Přejezdy pouze v případech, kdy byly nevyhnutelné a bezpečné. Železniční správní úřad stanovil příslušnou ochranu bezpečného provozu pro přejezdy (označení přejezdu, signalizace, závary).

Jestliže se stavba veřejné komunikace nebo veřejného prostranství dotkla dráhy před vydáním stavebního povolení, tak bylo provedeno komisionální šetření. Členem komise byl zástupce žel.spr.úřadu.

Styk železnice s vodami a vodními díly je obsažen v §54 až §58. Jestliže zkříží koleje a stavba na dráze vody (tekoucí, stojaté) nebo se jich dotkne jiným způsobem, postará se železniční podnik, bez újmy předpisů o vyvlastění, o úpravu přiměřenou dosavadnímu stavu. Zahrnut byl i řádný odtok vody z pozemků sloužících provozu dráhy. Nové stavby, sloužící tomuto účelu, udržoval železniční podnik.

Původní zařízení udržoval dosavadní udržovatel vod. Železniční podnik mu přispíval na údržbu částkou, o kterou se tato navýšila.

V opačném případě, kdy vyvstala nutnost, aby vodní dílo zkřížilo dráhu ve veřejném zájmu, nesmělo to být na úkor bezpečnosti. Železniční podnik toto musel strpět. Vlastník vod nebo vodního díla hradil náklady, které tím vznikly. Nedošlo - li k dohodě o nákladech, rozhodl vodoprávní úřad. Jestliže mosty a propustky byly v nevyhovujícím stavu a neodváděly dostatečně potřebné množství vody, musely být přestavěny nebo jinak upraveny. Tuto povinnost přestavby mohl uložit železničnímu podniku na základě svého rozhodnutí železniční správní úřadu.

Úprava styku dráhy s doly na vyhrazené nerosty je obsažena v §59 až §68. Jestliže to vyžadovala stavba, anebo bezpečnost provozu, byl vlastník nebo majitel báňských propůjček a koncesí povinen strpět omezení a provést opatření k ochraně dráhy. Tato omezení mu byla dána již v udělené báňské propůjčce či báňské koncesi. Povinnosti ukládalo báňské hejtmanství.

Železniční společnosti mohlo být uloženo ve stavebním povolení, že má

vybudovat dráhu zvláštním způsobem. Podniknout příslušná opatření směřující k zabezpečení dráhy a důlního díla. Zde měl rozhodovací pravomoc příslušný železniční správní úřad.

V komisi pro místní šetření k vydání stavebního povolení byl zástupce báňského podniku, pokud se trasa železnice dotkla dolů.

Jestliže bylo nutné, aby báňská společnost nedobývala určitou část nerostného ložiska, patřila mu za toto omezení náhrada. Rovněž mu byly uhrazeny náklady za ponechání ochranného pilíře a náhrada za náklady, které vznikly z důvodů jiných způsobů dobývání nerostů v sousedství ochranného pilíře. Narovnání hrazené železniční společností bylo podmíněno tím, že stavba železnice byla povolena později (rozhodující byl den prvního udělení stavebního povolení), než horní dílo (rozhodující byl den udělení příslušné báňské propůjčky nebo báňské koncese).

O případných sporech ohledně výše požadované částky rozhodoval rozhodčí soud. Podrobnosti stanovila vláda svým nařízením.

Pokud železniční správní úřad rozhodoval o nárocích na náhradu nákladů, bylo jeho rozhodnutí jednoinstanční.

Významnější obec byla povinna sdělit železničnímu správnímu úřadu své rozhodnutí o tom, že chce upravit nebo zřídit územní plán obce. Ten uvědomil příslušnou železniční společnost, pokud se jí tento plán nějakým způsobem dotýkal, nebo mohl v budoucnu kolidovat s plánem na rozvoj dráhy. Do 3 měsíců pak oznámil obci požadavky železnice z hlediska veřejného zájmu. Územní plán obce mohl být potvrzen pouze se souhlasem tohoto úřadu (§69).

Provoz železnice je upraven v §70 až v §96 a to tak, že dráha a její provoz musel být v souladu s udělenou koncesní listinou. Její provoz měl být bezpečný, pravidelný a nerušený v souladu s veřejným zájmem.

Železniční podnik byl povinen ustanovit k řízení provozu ředitele (správce) nebo ředitelství (správu). Výjimkou v ustanovení ředitele (ředitelství) byly případy, kdy osoba oprávněná k provozu (§17, §24, §27, §28) vedla provoz osobně a na vlastní odpovědnost, nebo jestliže byl provoz opatřován jiným železničním podnikem.

Ředitelství (ředitel) zastupoval železniční společnost navenek. Mohl jím být pouze československý státní občan, který měl bydliště v Československé republice a znal úřední jazyk (český jazyk). Ustanovení do funkce podléhalo schválení žel.spr.úřadu. Železniční společnost měla povinnost oznámit tomuto úřadu jména osob oprávněných se podepisovat za společnost. Členem ředitelství (§71) nemohla být ustanovena osoba, která provozovala dráhu země nebo okresu, osoby nevolitelné do zemského nebo okresního zastupitelstva, rady a komise.

Železniční podnik musel mít dostatečný počet způsobilých a vyškolených zaměstnanců k drážní službě. Ti museli ovládat všechny předpisy vztahující se k činnosti, kterou v provozu vykonávali. Zaměstnancem mohl být pouze československý státní občan, který byl znalý státního jazyka. Možná odchylka z tohoto nařízení byla v případě sezónních prací a prací nižšího druhu.

Železniční podnik vydával služební řád. V něm upravil služební poměry svých zaměstnanců z hlediska jejich přijetí, ustanovení na služební místa a mzdového zařazení. Platy měly být srovnatelné s platovými poměry u státních drah.

Služební řád podléhal schválení železničním správním úřadem, který jej projednal s ministerstvem sociální péče.

Určení zaměstnanci byli povinni vykonávat úřední zkoušku před zkušebními orgány žel.spr.úřadu. Služební řád v případě, že dráhu provozuje země nebo okres, se vydával podle ustanovení §53 až §91 zákona o organizaci státní správy. Služební instrukce pro výkon služby vydával železniční podnik.

Zaměstnanci, kteří přicházeli do styku s veřejností, anebo vykonávali činnosti uvedené v §137 – úkony policie na dráze, nosili služební stejnokroj nebo služební odznak.

Podle jakých zásad a pravidel byla vykonávána doprava, stanovilo vládní nařízení. Tyto zásady byly zapracovány v přepravních řádech. Přepravní řády byly vydávány jako vládní nařízení. Přeprava mezinárodní byla prováděna podle mezinárodních smluv.

Rychlost jízdy nesměla překročit největší rychlost, kterou dovoluje bezpečnost dopravy.

Poruchy v dopravě a její příčiny byl povinen odstranit železniční podnik co nejrychleji. Společnost musela zajistit, aby byla jejími zaměstnanci co nejrychleji

poskytnuta první pomoc osobám postiženým nehodou.

Železniční podnik sestavoval jízdní řád s ohledem na provoz, veřejný zájem a s ohledem na využití navazujícího spojení s vlaky sousedních společností i vlastními přípoji. Přepravci jej museli dodržovat. Doprava se řídila dle grafikonu.

Jízdní řády byly vydávány pro veřejnost i pro služební účely. Musely být veřejně přístupné. Jestliže již nevyhovovaly potřebám přepravy, mohl žel.spr.úřad nařídit jejich úpravu.

Cestující neměli nárok na náhradu škody, která by jim vznikla z důvodu zpoždění vlaku.

Železniční podnik měl přepravní povinnost. Byl povinen provést přepravu vždy, když byly splněny přepravní podmínky a pokud přeprava nebyla zakázána.

Podmínky, za kterých provozovaly vnitrostátní přepravu železniční podniky, stanovil železniční přepravní řád (ž.p.ř.) vydaný vládním nařízením. Železniční správní úřad mohl stanovit jednotlivé odchylky od ž.p.ř. pro jednotlivé trati, vzhledem k jejich zvláštním poměrům. Výjimky mohly být stanoveny pro jednotlivé tratě, stanice, vlaky, vozidla a přepravu určitého zboží.

Firmy si stanovily tarify pro výpočty jízdného a přepravného. Jejich změny a zrušení schvaloval žel.spr.úřad. Ten mohl nařídit ve veřejném zájmu, aby společnosti tarify přiměřeně upravily.

Železniční firma byla povinna umožnit jiné společnosti spoluužívání dráhy (nebo její části) za přiměřenou úhradu. Tato náhrada vznikala při styku drah dvou různých podniků, kdy se tyto železniční společnosti dohodly o uspořádání vzájemných provozních poměrů s dělbou o vydání, která ze spoluužívání dráhy vyplynula.

Jestliže strany neuzavřely dohodu nebo jestliže tato dohoda byla v rozporu s veřejným zájmem, rozhodoval o přípojné smlouvě žel.spr.úřad.

Podnik musel vést o všech odvětvích správy účetní knihy tak, aby bylo možné z nich sestavit výsledky hospodaření. Žel.spr.úřad mohl nařídit vedení statistiky. Rovněž byl oprávněn provádět kontrolu účtů, účetnictví a statistiky. Ustanovení, která neplatila pro státní dráhy, jsou uvedeny v §71, §72, §74.

Vnitřní kontrola dle §98 až §100 byla povinností firmy. Železniční podnik byl povinen dodržovat zákonná ustanovení o drahách, předpisy podle nich vydané a ustanovení obsažená v koncesních listinách. Měl povinnost dodržovat pořádek na dráze a rovněž dohlížet na to, aby zaměstnanci řádně a pečlivě konali službu. Přímý dohled vykonával ředitel (správce) nebo ředitelství (provozní správa), popřípadě k tomu určené orgány.

Co se týkalo dopravy, obsahoval zákon předpisy o jejím výkonu, rychlosti, poruchách v provozu a o jízdních řádech. Úprava jízdních řádů patřila pod vládní nařízení č.167/1937 Sb.

Pro přepravu vnitrostátní byly vydány následující provádějící právní normy: přepravní řád, vládní nařízení o tarifech a tarifních slevách.

Mezinárodní přeprava se řídila těmito smlouvami: Mezinárodní úmluvou o přepravě zboží po železnici – M.Ú.Z. a Mezinárodní úmluvou o přepravě zboží a zavazadel - M.Ú.C.

Tarify za přepravu stanovila společnost s ohledem na veřejný zájem s přihlédnutím k rentabilitě podnikání. Tarify schvaloval železniční správní úřad. Ten mohl nařídit jejich změnu. Jízdní řády a tarify i pro mezinárodní přepravu musely být veřejně přístupné. To se uskutečňovalo vydáváním jízdních řádů a tarifních podmínek formou sešitů, listů, knih a jejich zveřejňováním v tarifním věstníku.

Železniční podnik byl oprávněn trestat zaměstnance pro porušení služebních povinností tresty pořádkovými a disciplinárními, podle ustanovení služebního řádu. V některých případech mohl být svěřen výkon kárné pravomoci také autonomním sborům (disciplinárním), složeným podle zásady paritního zastoupení železničního podniku a zaměstnanců.

Ustanovení pro vlastníky, jiné uživatele pozemků v okolí dráhy a pro osoby, které chtěly podnikat v obvodu dráhy, byla značně omezující.

V okolí železnice bylo zakázáno vykonávat činnosti, které rušily činnost zabezpečovacích a dorozumívacích prostředků a způsobovaly mimo jiné nebezpečí

vzniku požáru.

Platil všeobecný zákaz staveb v okolí dráhy, a to ve vzdálenosti 12m od krajní osy koleje a 6m od nádraží – tyto výměry byly stanoveny jako ochranné pásmo dráhy. Zakázané stavební pásmo bylo i nad tunelem. Výjimky povoloval železniční správní úřad.

Dále zákon vyznačil požární pásmo, které bylo ve vzdálenosti 60m od osy krajní koleje.

Pozemky v okolí dráhy nesměly být užívány tak, aby došlo k sesuvu půdy, sesypání kamenů, pádu předmětů na trať, zatopování tratí a dalšího ohrožení provozu. Žel.spr.úřad mohl výslovně označit pozemky, kterých se to týkalo ve stavebním povolení. Mohl také nařídit provedení nezbytného opatření při ohrožení provozu dráhy, na náklady vlastníka pozemku. Pokud se strany o náhradě nedohodly, rozhodl okresní úřad (§101 - §106).

Policejní zákazy a příkazy obsahovala ustanovení zákona o vzájemném styku mezi veřejností a drahou v §107 až v §111. Veřejnost, která užívala služeb dráhy nebo s ní vešla do styku, musela dodržovat předpisy, které upravovaly železniční dopravu, pořádek a bezpečnost železničního provozu.

Rovněž byla povinna uposlechnout pokynů železniční společnosti, které byly veřejně známé, a pokynů zaměstnanců této dráhy při výkonu služby.

Cestující museli vystupovat a nastupovat pouze na stanovených místech a na určené straně. Bylo zakázáno nastupovat a vystupovat z rozjetého vlaku, otevírat za jízdy dveře a vyklánět se při jízdě z oken.

Veřejnost směla vstupovat pouze na místa pro ni vyhrazená a na přechody v mezích předpisů k tomu vydaných.

Bezpečnostní orgány při výkonu služby, orgány veřejné správy, orgány poštovní správy, směly vstupovat do drážního prostoru za podmínek stanovených žel.spr.úřadem po společné dohodě s příslušnými ministerstvy.

Do železničního obvodu směli vstupovat zaměstnanci při výkonu své služby a osoby vybavené povolením příslušné železniční společnosti.

Přechod přes dráhu byl povolen pouze na vyhrazených místech. Na přejezdech a přechodech bylo přikázáno dbát výstražných znamení a poloh závor. Řidiči motorových

vozidel zde museli zmírnit rychlost, nebo zastavit.

Osoby pečující o zvířata je musely udržovat v dostatečné vzdálenosti od dráhy.

Bylo zakázáno poškozovat trať, stavební a technická zařízení, výstroj a příslušenství dráhy. Klást na koleje předměty, přestavovat výhybky, otevírat závory, napodobovat návěsti a konat činnosti ohrožující bezpečný provoz dráhy.

Prostranství, která přiléhala ke stanici a byla určena pro příchod a odchod, se musela používat vždy pouze k těmto účelům.

Železniční podnik byl povinen vyvěšovat svá nařízení, příkazy, zákazy, předpisy a vyhlášky tak, aby byly veřejnosti dostupné. Jestliže však nesplnil tuto povinnost a byla způsobena tímto opomenutím škoda osobě, která užila dráhu, tak za tuto škodu nenesl odpovědnost. Pro tato oznámení k veřejnosti muselo být užito státního jazyka.

Věci ztracené nebo zapomenuté byly důsledně odděleny a zákon přesně definoval, co je věcí zapomenutou a co věcí ztracenou, právě tak v §112 – až v §115 určoval další způsob nakládání s takovou věcí.

Jestliže našel někdo zapomenutou věc v železničním vozidle, místnostech pro veřejnost nebo jinde v železničním obvodu, kde se obvykle věci odkládají, jednalo se o věc zapomenutou. Věci nalezené, zapomenuté nebo ztracené byl povinen ten, kdo ji našel, odevzdat vlastníkově, anebo železniční službě.

Za nalezení ztracené věci patřilo nálezné. Za odevzdání zapomenuté věci nálezné nenáleželo.

Jestliže našel věc ztracenou zaměstnanec při výkonu své služby, patřilo nálezné železniční společnosti. Polovinu z toho odvedl zařízením sociální péče železničního podniku, druhá polovina náležela zaměstnanci. Pokud odmítl nálezce nálezné nebo nebylo možné vlastníka předmětu najít dle adresy, kterou udal, patřilo nálezné zařízením sociální péče železniční společnosti.

Za odevzdanou věc zodpovídala společnost jako schovatel a vydala věc ztracenou nebo nalezenou až po zaplacení nálezného a nákladů vzniklých podniku úschovou věcí. Nebyla-li věc vydána do 3 měsíců, byla prodána ve veřejné dražbě.

Věci podléhající zkáze nebo bezcenné byla oprávněna prodána ihned a částku po sražení svých nákladů uschovala bezúročně vlastníkově věci po dobu 3 let. Pak připadla

společnosti.

Povinnosti, které měla dráha k státní správě poštovní a telegrafní, ustanovení v zájmu obrany státu, ustanovení o přepravě četnictva, jsou obsaženy v §116 až §123.

Dělí se na předpisy v době míru a na předpisy v době branné pohotovosti státu (z.č. 131/1936 Sb.). Železniční podnik byl povinen přepravovat poštovní zásilky, zaměstnance, kteří zásilky doprovázeli, a dozorčí orgány.

Poštovní správa mohla užívat zvláště upravených vozů. Za tyto služby poskytla přiměřenou náhradu. Pokud se nebyly o náhradě schopny strany dohodnout samy, rozhodl o výši částky žel.spr.úřad po dohodě s ministerstvem pošt a telegrafů.

Vojenská správa při vybudování, udržování a provozu drah zastupovala zájem obrany státu, sledovala stav a výkonnost drah. Požadavky z výše uvedeného hlediska předkládala žel.spr.úřadu. Ten je nařídil železniční společnosti provést podle platných stavebních a technických předpisů.

Železniční podnik byl povinen přepravovat vojsko a vojenské zásilky. Jejich přeprava se prováděla přednostně, pokud o to požádal oprávněný vojenský orgán.

Dráha byla vždy povinná na žádost vojenské správy provést výcvik vojenských osob v železniční službě.

K usnadnění spolupráce mezi vojenskou správou a železničním podnikem mohla vojenská správa umístit své zástupce u železničního podniku. Za branné povinnosti státu byly vytvořeny společné orgány, pokud to bylo nutné.

Vojenská správa mohla provádět šetření na drahách, zda jsou plněny úkoly související s obranou státu. Nemohla však přímo zasahovat do železničního provozu. Za plnění povinností při obraně státu odpovídalo vedení železničního podniku a vlastníci koncese pro provozování dráhy.

Platila povinnost mlčenlivosti pro vedení železničního podniku a pro zaměstnance ohledně opatření v zájmu obrany státu. Vládním nařízením mohlo být rozhodnuto o zavedení některých předpisů zákona o obraně státu (§18 z.č. 131/1936 Sb., Zákon o obraně státu), které se vztahovaly na podniky důležité pro obranu státu i na vybrané železniční podniky. Tyto předpisy platily potom místo tohoto zákona.

Za branné povinnosti státu měl být přednostně přepravován i materiál potřebný k výrobě válečné výstroje a výzbroje, věci potřebné k výživě obyvatelstva a evakuační transporty. Provoz soukromé dráhy mohl být převzat na základě rozhodnutí vojenské správy do státní správy.

Železniční podnik měl povinnost respektovat přednostní užívání telegrafního a telefonního spojení pro vojenské účely. Vojenská správa měla právo přímého užívání těchto spojení, pokud nebyly bezprostředně nutné k zajištění bezpečného provozu na dráze. Na pozemcích a sloupech patřících železniční společnosti byly vedeny i vojenské kabely pro spojení telefonní a telegrafní. Žel.spr.úřad mohl po dohodě s ministerstvem národní obrany nařídit železniční společnosti, aby vytvořila ozbrojené strážní oddíly.

Za přepravu vojska a vojenských zásilek se platilo zlevněné jízdné nebo přepravné, které stanovil železniční správní úřad po dohodě s ministerstvem národní obrany. Vládní nařízení stanovilo, v kterých případech patří železničnímu podniku náhrada za plnění povinností při obraně státu a za branné povinnosti státu.

Provádění státního dozoru a dohledu nad drahami (§124 - §44) vykonával železniční správní úřad. Je to nejvyšší odborný správní úřad ve věcech drah. Avšak takto označený správní úřad se u nás nevyskytoval. Jednalo se tedy o legislativní označení. Náležitosti, které patřily do jeho agendy, vykonávalo ministerstvo. Od roku 1945 to bylo ministerstvo dopravy zřízené dekretem prezidenta republiky č.1/1945 Sb.

Železniční správní úřad rozhodoval jednoinstančně, pokud rozhodovalo ministerstvo. V případech, kdy kompetence žel.spr.úřadu vykonávaly příslušné národní výbory, bylo rozhodování dvojinstanční. To se týkalo zejména věcí drah pro přepravu nevěřejnou.

Státní výsost ve věcech drah vykonával, nestanovil-li zákon jinak, železniční správní úřad, jenž zejména dozíral, aby vybudování, udržování a provoz byl v souladu se zákonným ustanovením o drahách, předpisům podle nich vydaným a ustanovením koncesní listiny a aby nic neohrožovalo dráhu nebo bezpečnost a pořádek na ní. Železniční správní úřad vykonával také všechny úkony státního dozoru nad drahami, které byly přikázány jinými předpisy, nedotčenými tímto zákonem, úřadům jiného pojmenování například (ministerstvo železnic, generální inspekce, železniční dozorcí úřad a pod.). Železniční správní úřad ve smyslu tohoto zákona bylo ministerstvo

železnic.

Do pravomoci železničního správního úřadu náleželo kromě jiného zejména to, co je uvedeno v §124: Řízení věcí železničních ve státě, péče o zdokonalení a rozvoj drah, příprava, po případě též účast na sjednávání mezinárodních smluv ve věcech železničních, podle okolností přímé sjednávání jiných dohod ve věcech drah se zahraničními činiteli. Dále spolupůsobení při sjednávání mezinárodních smluv, které se jakýmkoliv způsobem dotýkají drah, všechny věci, které souvisely s poměrem československých železničních správ k cizině, ač neběží-li o pravidelný styk sousedních železničních správ nebo styk železničních správ, které byly v přímém styku dopravním, nebo nešlo-li o věci, které vyžadovaly diplomatické intervence. Zejména schvalování smluv a úmluv mezi Československými a cizími železničními správami. Schvalování jejich členství v mezinárodních železničních sdruženích a kongresech. Účast při zasedání a poradách těchto institucí, příprava legislativních opatření, která se dotýkala poměrů drah. Všechna jednání o převzetí drah již vybudovaných nebo drah, které teprve budou vybudovány, do vlastnictví (zahrnujíc v to též uskutečnění práva nápadu dráhy podle §14 a §15, jakož i právo výkupu dráhy podle §16) nebo do provozu státu a provádění příslušných úmluv, při čemž bylo nutné postupovat v dohodě s ministerstvem financí. Vydávání v mezích zákonných ustanovení směrnic týkající se vybudování, udržování a provozu dráhy. Stanovování nebo schvalování normálních konstrukcí a typů staveb, zařízení a předmětů, které jsou součástí dráhy, jejího zařízení a výstroje, jakož i způsob jejich užití. Schvalování změn ve vybudování, udržování a provozu dráhy, které se od původních konstrukcí a zařízení nebo od normálních konstrukcí a typů odchyľují, nebo které by měly v zápětí změnu provozních podmínek. Zejména pak schvalování užívání nových konstrukčních principů a změn v užití schválených konstrukcí a typů, schvalování nebo stanovení pro dráhu (její část) změny způsobů provozu, jakož i povolovat, aby dráha (její část) byla zrušena, nebo aby provoz na dráze (na její části) byl zastaven. Dále vypracovává základní směrnice o vzájemném užívání vozů různých drah. Sleduje, aby zájem obrany státu na drahách byl zabezpečen. Jedná s ministerstvem národní obrany o věcech, které se týkají vojenského užití, a pohotovosti drah pro obranu státu. Vydává směrnice o výkonu služby. Sleduje, aby věci osobní u drah byly uspořádány a vedeny způsobem, který je v souladu se zákonným ustanovením, jakož i potřebě železniční služby, a aby sociální péče byla prováděna

podle platných předpisů a aby byla podle potřeby a poměrů zdokonalována a rozšiřována. Vše bez újmy pravomoci ministerstva sociální péče, založené jinými zákonnými ustanoveními. Rovněž upravoval v dohodě s ministerstvem veřejného zdravotnictví a tělesné výchovy v mezích zákonných ustanovení zdravotně policejní službu týkající se drah, počítajíc v to i službu záchrannou, vykonával tuto službu vlastními orgány, jakož i dohlížel na to, aby byla vykonávána v mezích platných předpisů. Upravovat v dohodě s ministerstvem zemědělství v mezích zákonných ustanovení veterinárně policejní službu týkající se drah. Vykonávat podle dohody s tímto ministerstvem některé úkony této služby vlastními orgány a dohlížet na jejich plnění. Organizovat, sestavovat a vydávat celkovou statistiku drah.

Příkazy a zákazy všeobecné povahy ve věcech drah byly oprávněny vydávat národní výbory dle pokynů žel.spr.úř. (§125).

Žel.spr.úřad prováděl dozor nad tím, aby železniční podnik a jeho zaměstnanci zachovávali přesně zákonná ustanovení o drahách, předpisy podle nich vydané a ustanovení koncesní listiny. Za tím účelem směl provádět šetření v terénu dráhy i v železničním podniku a požadovat předložení patřičných písemností a podání vysvětlení.

Abyste bylo vynuceno splnění některé povinnosti, která vyplývá ze zákonných ustanovení o drahách, z provádějících předpisů a koncesní listiny, mohl železniční správní úřad uložit drážní firmě pokutu až do 100.000 Kč. Při opakovaném uložení pokuty za nesplnění povinností pak do 250.000 Kč. Nejdříve však musel pohrozit uložení pokuty a určit přiměřenou lhůtu ke splnění povinností.

Výnos z udělených pokut plynul do státní pokladny. Pokud nebyla sjednána náprava, mohl žel.spr.úřad uvalit nucenou správu na železniční podnik. Nucená správa byla prováděna na účet podniku. V případě, že dráha již nevyhovovala zejména bezpečnosti prováděné přepravy, vyzval žel.spr.úřad podnik k nápravě. Nebylo-li opatření k nápravě v přiměřené lhůtě uskutečněno, zařídil nápravu úřad na náklady firmy.

Železniční správní úřad měl kárnou pravomoc proti vedoucím orgánům a proti zaměstnancům. Kárná pravomoc vůči ředitelům, členům ředitelství, zmocněnci

podniku, podnikateli, osobám tvořícím správní a dozorčí orgány právnické osoby spočívala v uložení těchto kárných trestů: 1. napomenutí, 2. důtka, 3. peněžitý trest do výše 1.000 Kč, 4. odstranění z účasti na vedení podniku, 5. propuštění (pokud to byla osoba ve služebním poměru).

Tresty, označené pod bodem č. 1, 2 a 3, ukládal železniční správní úřad. Tresty, pod bodem č. 4 a 5, ukládal železniční disciplinární výbor (§132) na návrh úřadu.

Tento výbor však mohl uložit po posouzení provinění i mírnější trest uvedený pod č. 1, 2, 3. Před uložení sankce bylo provedeno náležité šetření. Rozhodnutí vydávaly nálezem, který musel být řádně zdůvodněn. Kárné opatření nevyklučovalo potrestání i podle jiných zákonů. Pokuty udělené žel.spr.úřadem byly odvedeny ústavům a zařízením sociální péče železničního podniku.

Kárná pravomoc vůči zaměstnancům dráhy (§128) byla ta, že v odůvodněných případech je bylo možno postihnout napomenutím nebo důtkou. Jinak se služební provinění zaměstnanců řešily prostředky v pravomoci železničního podniku.

Dalším kárným orgánem byl železniční disciplinární výbor, který se skládal z předsedy a 12 ti členů jmenovaných na období 3 let. Předsedou byl soudce z povolání. Pět členů byly úředníci žel.spr.úřadu a ostatní členové byli vybráni ze zaměstnanců nestátních železničních drah. Předsedu a členy jmenoval ministr, jemuž příslušel dohled nad dráhami.

Proti výroku železničního disciplinárního výboru bylo možno podat stížnost k nejvyššímu správnímu soudu.

Jestliže nedošlo k nápravě ze strany železniční společnosti ani po užití §127 a §128, mohl žel.spr.úřad uvalit na železnici nucenou správu. Správa spočívala v tom, že tento správce byl oprávněn sjednat a činit opatření k zjednání nápravy. Na takto ustanoveného správce dozíral žel.spr.úřad. Ten mohl i rozhodnout, jakým způsobem bude nucená správa prováděna. Správa byla vedena na účet a nebezpečí železniční společnosti (§133).

Vládní komisař, který byl ustanoven, aby vykonával zvláštní dohled nad železniční společností, měl právo účastnit se jednání a schůzí správního orgánu. K jeho oprávněním patřilo i zastavit s okamžitou platností výkon rozhodnutí nebo usnesení orgánu firmy.

Železniční správní úřad do 30 ti dnů jeho rozhodnutí, které muselo být řádně odůvodněno, buď potvrdil, nebo zrušil. K oprávnění vládního komisaře patřilo i nahlížení do účetních záznamů a statistik a mohl rovněž požadovat jakákoli vysvětlení (§134).

Příspěvky na státní dozor hradila železniční společnost. Podnik zdarma přepravoval orgány železničního správního úřadu, vojenské železniční orgány a vládní komisaře a umožňoval jim přístup k telegrafu a jinému dorozumívacímu zařízení.

Pro dráhy státní neplatilo ustanovení o železničních vojenských orgánech, donucovacích opatření státní správy, kárných opatření, vnucené správě i opatření na opravy na účet železničního podniku. Ustanovení o činnosti železničního správního úřadu se týkaly státních drah, jen pokud zvláštní zákony nestanovily něco jiného (§141 - §144).

Bezpečnostní úřady a orgány měly povinnost dohlížet na to, aby uživatelé dráhy dodržovali všechny předpisy a nařízení vztahující se k dráze. Zaměstnanci měli vykonávat dozor, který náležel policii pouze subsidiárně. Ti, kteří byli určeni pro službu v určitém obvodu, měli právo zjišťovat totožnost osob, které se dopustily trestního činu, porušení předpisů a neuposlechnutí napomenutí pracovníka dráhy.

V případě nutnosti mohli osobu zadržet a odevzdat jí bezpečnostnímu orgánu nebo příslušnému úřadu. Zaměstnanci dráhy byli při výkonu policie povinni se řídit předpisy určenými pro bezpečnostní orgány a náležela jim zákonná ochrana pro členy sboru stráže bezpečnosti. Skládali přísahu do rukou žel.spr.úřadu. Železniční společnosti mohly za mimořádných poměrů utvořit své ozbrojené strážní oddíly. Členové těchto oddílů byli oprávněni nosit ve službě zbraň (OSOŽ).

Stíhání přestupků vůči bezpečnosti, klidu a pořádku na dráze náleželo okresním (státně policejním) úřadům. Trestem byla pokuta do výše 5.000 Kč nebo trest odnětí svobody v délce do 14 dnů. Závažnější přestupky vždy řešil soud (§140).

Činnosti vedlejších drah byly upraveny v §146 až §186, a protože se nejednalo o hlavní tratě a tyto dráhy byly provozovány na hranici finanční únosnosti, byly pro ně

stanoveny úlevy nejen přímo v zákoně, ale i v udělené koncesi.

Další úlevy jim mohl udělit žel.spr.úřad. V podstatě se jednalo o stejné úlevy pro dráhy drobné i vedlejší. Většinou byly koncesionáři vyššími územními samosprávnými celky nebo movití občané obcí.

Provozovatelem přepravy byly větší železniční společnosti nebo státní dráhy. Stát se mohl vzdát práva nápadu a toto právo přešlo na vyšší územní celky.

Pro dráhy vedlejší platila ustanovení tohoto zákona s těmito odchylkami, které mohly být stanoveny již v koncesní listině, ve vládním nařízení, nebo rozhodnutím železničního správního úřadu, dle zásad stanovených vládním nařízením.

Koncesionáři mohla být dána úleva z ustanovení o zakázaném pásmu a požárním pásmu. Dráhy vedlejší mohly užívat bezplatně veřejné pozemní komunikace (veřejné prostranství), jestliže byla k tomu způsobilá a nebyl provozem dráhy ohrožen provoz na této komunikaci (prostranství). Za to, že je mohly užívat, byly povinny řádně se o ně pečovat. Měly povinnost čistit a odstraňovat následky živelných pohrom, přispět na nové stavby na veřejné komunikaci (prostranství), jejichž potřeba vznikla v důsledku vybudování dráhy vedlejší. Dále povinnost vybudovat zařízení k odvrácení negativního působení železnice na veřejné komunikace a zabezpečit aby přeprava nerušila provoz na veřejné komunikaci (prostranství).

Dráhy vedlejší neměly povinnosti schovatele u věcí ztracených nebo zapomenutých. Měly pouze povinnost tyto věci odevzdat do 8 dnů místnímu úřadu příslušnému k přijímání nálezů. Mohly být osvobozeny od příspěvků na úhradu nákladů při provádění státního dozoru. Byly osvobozeny od všech kolků a poplatků ze smluv a podání, dokud nebyl zahájen provoz dráhy. Úleva od poplatkové povinnosti platila i pro druhou smluvní stranu.

Za udělení koncese a za sepsání koncesní listiny nemusely platit kolky a poplatky. Po zahájení provozu byly osvobozeny od plateb kolků a poplatků, a to diferenciovaně po dobu 7 let a 25 let.

Železniční podnik drah vedlejších byl osvobozen od daně výtěžkové (zákon č. 76 Sb. ze dne 15. 6. 1927 o přímých daních) na 25 let ode dne, kdy byl zahájen provoz byť jen na první části tratě. Vláda mohla přiznat společnosti i další výhody.

Státní správa mohla převzít podnik a provozovat přepravu za náhradu

skutečných provozovacích vydání. V případě drah vedlejších mohla dát delší lhůtu společnosti na úhradu provozních schodků a poskytnout finanční zálohu na zaplacení ročních úroků a umoření prioritních obligací, hypotečních nebo zástavních půjček, které byly použité se souhlasem státní správy na investice, nebo jiné vydání společnosti.

Po uplynutí koncesní doby nebo při výkupu dráhy státem, bylo jmění společnosti započítáno na tyto státní pohledávky. Ustanovení o výhodách a osvobozeních od poplatků a kolků a daních neplatilo pro dříve udělené koncese.

Pro dráhy drobné (§159 až §168) platila stejná ustanovení, jako pro dráhy vedlejší. Výkon státní správy se omezil na úkony, které souvisely s udělením koncese, výstavbou dráhy, dodatečných zařízení a výstroje. Dále na dohled nad bezpečností na dráze, plněním povinnosti udržovat provoz a na plnění přepravní povinnosti. Prováděla rovněž dozor na plnění závazků vyplývajících z povinnosti ochrany majetku v okolí dráhy před škodlivými účinky dráhy a s výkonem tarifní výsosti. Stát se mohl již v koncesní listině nebo kdykoliv předtím vzdát práva výkupu. Osvobození od daně výdělkové a od kolkových poplatků se poskytovalo ještě ve větším rozsahu.

Provoz dráhy pro omezenou dopravu veřejnou a dráhy pro přepravu neveřejnou, je upraven v §174 až §186. Koncese pro tuto skupinu drah se udělovala na 30 let a mohla být prodloužena. Koncesi udělil žel.spr.úřad po dohodě s ministerstvem národní obrany. Tyto železnice se dělily na nezaústěné a zaústěné do dráhy jiné. V prvním případě se neudělovala koncese, stačilo stavební povolení vydané zemským úřadem. Ten rozhodoval v 1. instanci, pro odvolání je 2. instancí žel.spr.úřad. Předpisy tohoto zákona, které se používaly pro železnice uvedené, jako dráhy s omezenou přepravou veřejnou, anebo přepravou neveřejnou, citoval zákon v §183.

Změna v zařazení tratí byla možná na základě povolení žel.spr.úřadu po dohodě s ministerstvem vnitra.

Pro přenosné dráhy nebylo třeba povolení. Jestliže se ale použily při provozu vozidla s motorovým pohonem, musel příslušný zemský úřad v zákoně ONV (okresní národní výbor) stanovit bezpečnostní podmínky pro provoz. Jestliže zasáhly do integrity vodního díla, vod, pozemních komunikací, musel vydat souhlas se stavbou ONV,

případně jiný kompetentní úřad.

Pro státní dráhy platil tento zákon s následujícími odchylkami. Pro výstavbu a provoz státních tratí se nevydávala koncese. Dráhy se zřizovaly zákonem. Kapitál nutný k výstavbě železnice se zajišťoval finančním zákonem. Stát neskládal jistotu (§9). Neplatilo pro něj ustanovení o řídicích orgánech a vnitřní kontrole. O státním dohledu pouze pokud zvláštní zákon nestanovil něco jiného.

Pro dráhy provozované svazky územní samosprávy, zpravidla se jednalo o dráhy vedlejší, nebo drobné, platil tento zákon s následujícími výjimkami. Jestliže provozovala dráhu obec, země, okres, nemohly být členy ředitelství osoby nevolitelné do zastupitelských orgánů územních samospráv. Vedení dráhy podléhalo schválení žel.spr.úřadu. Neplatilo pro ně ustanovení o donucovacích opatřeních a disciplinárním řízení (užije se zákona 125/1929 Sb.).

Nucená správa nebyla prováděna podle železničního zákona. Byly vyjmuty z tarifní výsosti a dohledu nad vedením účetnictví, pouze předkládaly roční bilanci žel.spr.úřadu.

Vládní komisař byl přítomen jednání zastupitelstva v případě, že se projednávaná věc týkala železnice.

Zvláštní ustanovení o přikazování pravomocí železničnímu správnímu úřadu a zemského úřadu a vynutitelnost těchto jejich rozhodnutí je rozvedena v §187 až §194, jednalo se o přikázání pravomoci - decentralizaci.

Působnost železničního správního úřadu pokud je vykonávána ve věcech státní výsosti, může být přenesena na služebny výkonné služby drah státních, politickým úřadům, jednotlivým zaměstnancům služeben výkonné služby drah státních i nestátních (komisaři pro výkon veřejné železniční správy). Jestliže ale se jednalo o nařízení s působností na celém území, muselo být vydáno pouze jako vládní nařízení.

Správní akt vydaný na základě výkonu přenesené působnosti, musel být označen úřadem nebo osobou, která prováděla výkon státní správy, a vyznačeno, že se vydává jménem žel.spr.úřadu nebo zemského úřadu při výkonu přenesené pravomoci.

Zákon vyjmenovává ve svém ustanovení §186, kdy je možné z hlediska

hospodárnosti a účelnosti přenést pravomoc žel. spr. úřadu na jiné subjekty (§187).

Vykonatelnost pravomocného rozhodnutí nebo opatření bylo možné vynutit politickou nebo soudní exekucí.

Směrnice, pokyny a jiné podobné úpravy všeobecného charakteru se uveřejňovaly ve věstníku, kde byly zpřístupněny i přepravní opatření a vyhlášky. Platnost nabývaly dnem zveřejnění (§189).

V pochybnostech, zda se jedná o dráhu, která podléhala režimu tohoto zákona, rozhodl o jejím podřazení žel.spr.úřad, po dohodě s ministerstvem národní obrany a s ministerstvem průmyslu obchodu a živností.

Odvolacím orgánem v případě vydaných správních aktů nižší instance byl žel.spr.úřad. Jestliže bylo nutné vyjádření i jiných ministerstev, rozhodl žel.správní úřad až po dohodě s nimi.

Ministerstvo národní obrany mohlo úkony podle tohoto zákona přenést na vojenská velitelství (úřady).

Úprava dle §195 ve znění zákona č.30/1878 ř.z.

Přípustnost práva vyvlastňovacího dle §365 občanského zákona byla dána železničnímu podniku, který měl udělenou koncesi k vybudování a provozu dráhy, nebo jehož obecná prospěšnost byla uznána žel.spr.úřadem.

Předmět a rozsah vyvlastnění v §2 až §3 je stanoven tak, že vyvlastňovací právo dočasného nebo trvalého charakteru mohlo být použito pouze pro účely vybudování a provozování dráhy.

Vyvlastňovaly se pozemky, soukromé vody, atd. Zákon dával výčet vyvlastňovacích práv příkladmo. Zřizovaly se podle tohoto zákona věcná práva na nemovitostech, tzv. břemena. Dále se rušila věcná práva váznoucí na nemovitostech určených k vybudování dráhy a jejímu provozu.

Vlastníkovi nemovitostí mohlo být nařízeno zdržet se určitého jednání, nebo určité jednání strpět, a tím omezit výkon jeho vlastnického práva. V tomto případě se jednalo o ochranné pásmo dráhy, kde bylo zakázáno skladovat obilí, těžit zeminu, dolovat nerosty, lámat kameny nebo zřizovat provozy, které by mohly dráhu ohrozit nebo poškodit.

Pozemky potřebné pro vybudování dráhy byly určeny nejenom obvodem kolejiště, ale i dalšími provozními zařízeními určenými pro provoz dráhy (výtopny, kovářny, skladiště, stanice). Rovněž bylo možné vyvlastnit pozemky, na kterých se nacházely potřebné materiály k budování železniční cesty. Dočasně zabrat pozemky nebylo možné, pokud by byly jejich užíváním trvale změněny. Nebylo možné ani dočasně vyvlastnit pozemky určené k trvalé zástavbě budovami. Vlastník takového pozemku měl právo žádat, aby jej železniční společnost koupila, jestliže jej užívala déle jak 6 měsíců od zahájení provozu, nebo více jak 2 roky, byl-li pozemek postoupen až po zahájení provozu.

Předmět a rozsah odškodnění dle §4 - §10 byl stanoven tak, že náhrada se poskytovala za veškerou majetkovou újmu a to v plném rozsahu, která odpovídala odškodnění dle §365 občanského zákoníku.

Vyvlastněným byl ten, jemuž náležela nemovitost nebo věcná práva ležící na nemovitosti a vztahující se k nemovitosti jiné.

Odškodnění se poskytovalo se zřetelem k újmě, kterou bude muset vlastník nemovitostí nahradit uživatelům, nájemcům.

Vyvlastnit bylo možné pouze v nezbytné míře a za náhradu. Jestliže železniční podnik vyvlastňoval pouze část pozemku, přihlédlo se při stanovení náhrady za tuto část k tomu, o co se snížila cena zbývající části pozemku, a náhrada se poskytla i za toto zmenšení nevyvlastňovaného majetku. Cena se nenavyšovala z důvodu zvláštní oblíby pro vlastníka. Ke zvýšení ceny nemovitosti při vyvlastnění nedocházelo ani zhodnocením nemovitosti výstavbou železnice ani se nepřihlíželo k okolnostem způsobeným v úmyslu zvýšit cenu za vyvlastněný majetek. Odškodnění za postoupené nemovitosti bylo hrazeno hotově, při dočasném záboru se hradil nájem.

Jestliže došlo při dočasném záboru ke škodě na užívané nemovitosti, byla tato škoda zaplácena po skončení dočasného záboru. Jestliže nebylo možné zjistit celou způsobenou škodu, která měla být zapravena, byla každý rok hrazena újma, kterou bylo možno přesně stanovit vzhledem k rozsahu zjištěného poškození. Do doby 3 let od dočasného nebo trvalého vyvlastnění byla stanovena s konečnou platností výše částky určené jako náhrada.

Železniční podnik byl povinen, požádal-li o to vyvlastňovaný, složit jistotu za všech odškodnění, která vyvlastňovanému náležela. Stát jistotu neskládal. Na žádost některé ze stran mohl výši částky určit soud. Ke stanovení její výše mohl přizvat znalce.

Vyvlastňovací řízení dle §11 - §42 se skládalo ze zjištění předmětu a rozsahu vyvlastnění. Následovalo posouzení výše odškodnění a vlastní výkon vyvlastnění.

Železniční společnosti předložily pro vydání stavebního povolení příslušnému úřadu podrobný projekt dráhy spolu s výkupovým plánem, se seznamem pozemků a žádaných práv pro stavby dráhy. Pozemky byly uvedeny včetně katastrálních území a požadovaných zabraných výměr.

Po prozkoumání žádosti o udělení stavebního povolení a jejich příloh, nařídil úřad politickou pochůzku dráhy. Tuto pochůzku prováděla komise. Ke komisnímu jednání byli přizváni starostové obcí, kterých se bude dráha dotýkat a železniční podnik.

Pochůzku zpravidla vykonávala stejná komise, jako při udělování povolení pro stavbu. Komise byla složena ze zástupce zemského úřadu, který komisi vedl, ze zástupce úřadu příslušného k vydání stavebního povolení a ze zástupce politického úřadu (§13). Před vyhlášením pochůzky musely železniční společnosti předložit zemskému úřadu seznam jmen a bydlišť vyvlastněných a jejich zástupců pro každé katastrální území.

Jestliže byly pozemky zapsány v pozemkové knize, bylo třeba uvést i číslo knihovní vložky (§14). Seznamy pozemků, jména dotčených vlastníků a výkupní plány musely být veřejně k nahlédnutí nejméně 15 dní před politickou pochůzkou. V oznámení o provádění pochůzky musela být uvedena lhůta pro ústní nebo písemné námítky proti vyvlastnění (§14). Ti, kteří nesouhlasili s vyvlastněním, byli pozváni osobně před komisi. Na námítky vznesené po ukončení šetření v obci již nebylo přihlíženo (§15). Jestliže byly vzaty námítky zpět, anebo došlo k dohodě s vlastníky, bylo to zaznamenáno v protokolu o jednání. Při místním šetření se nestanovila cena za vyvlastněné pozemky.

Zemský úřad po přezkoumání spisů vydal vyvlastňovací nález nebo nálezy. Jestliže bylo nutné vyřešit otázky náležející do kompetence žel.spr.úřadu, počkal zemský úřad s vyvlastňovacím nálezem do vyřešení této otázky. Vyvlastňovací nálezy se doručovaly účastníkům. Proti tomuto rozhodnutí mohly podat odvolání obě dvě

strany. Tedy jak vyvlastňovaný, tak vyvlastňující. Pokud nebylo vyhověno námitkám učiněným při místním šetření (§18).

O odvolání rozhodovalo ministerstvo vnitra po dohodě se žel.spr.úřadem a jinými ministerstvy, v jejichž okruhu působnosti patřila dotčená věc.

Po nabytí právní moci vyvlastňovacího nálezu byly osoby povinny se zdržet změn na vyvlastňovaném předmětu a zemský úřad zaslal žádost o zápis poznámky o vyvlastnění do pozemkové knihy. Tímto zápisem byla odstraněna možnost tvrzení kohokoliv, že o vyvlastnění nevěděl (§20).

V případě nutnosti bylo možné vést i oddělené jednání o vyvlastnění (§21, §16, §20). Od řízení, směřujícího k určení předmětu a rozsahu vyvlastnění, mohlo být upuštěno, došlo-li k dohodě stran.

Výši odškodnění určil soud, nebo mohla být stanovena dohodou vlastníka a železničního podniku. Pokud na předmětu vyvlastnění vázla práva i jiných osob, měla tato dohoda platnost pouze tehdy, byla-li odškodněna i tato práva nebo byl dán souhlas s dohodou těmito třetími osobami ve veřejné nebo notářské listině.

Soud stanovil výši odškodnění za vyvlastnění na žádost vyvlastňovaného nebo železničního podniku (§23 - §35). Tato žádost o výši odškodnění mohla být podána do roka od nabytí právní moci vyvlastňovacího nálezu. Příslušný k řízení byl okresní soud, v jehož obvodu se uskutečnilo vyvlastnění. Jednou žádostí bylo možno žádat o určení výše odškodnění za všechna práva vyvlastňovaná v obvodu tohoto soudu (§24).

Soud rozhodoval v nesporném řízení. Přizval si k ocenění náhrady znalce (možno i dva) ze seznamu znalců. Strany mohly vznést námitky vůči osobám znalců do zahájení šetření. K takto vzneslým námitkám se přihlíželo, pokud byly oprávněné.

Znalecký posudek v sobě musel obsahovat rovněž ocenění práv třetích osob. Pokud se vyvlastňovala pouze část pozemku, musela se ocenit i újma na zbytku nemovitosti způsobená jeho oddělením (§26).

Rozsah vyvlastnění mohl být rozšířen o objekty, které nebyly předmětem dohody nebo vyvlastňovacího nálezu, pokud o to požádaly obě strany. Účastníci mohli uzavřít dohodu o náhradě před soudem – soudní narovnání (§29). Jestliže k takové dohodě nedošlo, rozhodoval soud. Odpor proti rozhodnutí soudu byl možný ve lhůtě 15 ti dnů od doručení. O rekrusu rozhodoval vrchní soud (§31).

Na pozdní zaplacení jistiny se vztahovalo ustanovení o zákonných úrocích (§34). Na výkon rozhodnutí o odškodnění bylo možné použít předpisy exekučního práva, při nesplnění povinností ze strany železniční společnosti (§37).

O uspokojených nárocích třetích osob, pokud se zapisovaly do veřejné knihy, byla v těchto knihách zapsána poznámka.

Nucený výkon vyvlastnění je upraven v §36 až §46. Exekuce byla provedena na základě pravomocného vyvlastňovacího rozhodnutí – správního aktu nebo dohody dle (§22 a §27). Výkon exekuce provedl okresní úřad.

Železniční podnik byl povinen prokázat, že splnil závazky plynoucí mu z dohody, anebo rozhodnutí o vyvlastnění. Výkonu rozhodnutí o vyvlastnění nebránilo ani to, když věc mezitím přešla na jinou osobu, nebo došlo k jiným právním změnám na předmětu.

Ke zrušení vyvlastňovacího nálezu došlo na základě žádosti. Železniční společnost mohla dát žádost o jeho zrušení na zemský úřad do jednoho roku od vydání nálezu, pokud nedošlo k výkonu vyvlastnění. Vyvlastňovaný mohl o totéž požádat po uplynutí lhůty jednoho roku, pokud nebylo vyvlastnění vykonáno. Překážkou, ke zrušení tohoto nálezu, je soudní řízení o určení náhrady za vyvlastnění. Zemský úřad vydal rozhodnutí, proti kterému se bylo možno odvolat. Jestliže došlo ke zrušení vyvlastňovacího nálezu, vymazala se poznámka o vyvlastnění učiněná v knihovní vložce.

Řízení o vyvlastnění za mimořádných poměrů bylo možné, žádal-li to veřejný zájem. Co je veřejným zájmem stanoví §40 příkladmo. Zkrácené vyvlastňovací řízení uvádí §41 následně. Žádost se podávala zemskému úřadu dle §21. Ten stanovil vedoucího řízení a za přítomnosti stran vydal po skončení jednání vyvlastňovací nález. Odvolání proti tomuto nálezu nemělo odkladný účinek. Železniční podnik mohl požádat o určení výše odškodnění soud, zároveň však musel prokázat, že se jedná o vyvlastnění dle §41. Při ustanovení znalce pro ocenění nebyl soud vázán seznamem znalců. Místní šetření soudu za účasti znalce se konalo den po vydání nálezu.

Náklady za vyvlastňovací řízení hradila železniční společnost, pokud nevzešly

z neoprávněného podnětu strany.

Tato ustanovení zákona neplatila pro dráhu, na kterou se vztahovaly právní předpisy o vyvlastnění obecného horního zákona.

V novém a vlastně prvním železničním zákoně „Zákon o drahách“ je komplexně upravena materie předpisů staré monarchie i nově vzniklých předpisů České republiky na tomto úseku zákonodárství.

Zákon pojal do svého obsahu a novelizoval svými ustanoveními z.č. 1/1852 ř.z. Provozní řád železniční, zákon č.238/1854 ř.z. Koncesní zákon, zákon č. 149/1910 ř.z. Zákon o drahách nižšího řádu, Zákon o ručebním závazku železnic č. 27/1869 ř.z., zákon č.147/1902 ř.z. O odpovědnosti drah, nařízení č. 25/1859 ř.z. o zamezení a odstranění kolizí mezi podniky horními a železničními, zákonné předpisy o užívání veřejných silnic a cest ke zřízení železnic, rovněž zákon o železniční přepravě č.110/1927 Sb. a zákon č. 30/1878 ř.z. zákon o vyvlastnění pro účely vybudování a provozu drah.

Obdobné zákonné normy platily i na zbytku území monarchie, pokud výše jmenované právní předpisy neměly celostátní působnost.

Aby byla zaručena jednotnost železničního práva na celém území České republiky, došlo k vydání zákona č.86/1937 Sb.

5. Smíšený systém provozování železnice po vzniku samostatného státu

Rakouské právní předpisy, tedy i předpisy obsahující železniční právo, byly převzaty do právního řádu nového státu zákonem ze dne 28. října 1918 z.č.11 Sb. zákonů a nařízení.

Systém vlastnictví a provozování železnice v monarchii nebyl jednotný, ale smíšený. Železnici provozovali soukromníci, ale i stát. Tento model byl i na našem území.

Existovaly železnice, které vlastnil a provozoval jeden soukromoprávní subjekt, např. dráha Buštěhradská. Pak tu byly i soukromé dráhy, které provozoval stát. To byla většina drah místních. Z hlavních železnic to byla Košicko – Bohumínská trať, kterou v roce v roce 1921 stát vykoupil. Přepravu na soukromé železnici mohla provozovat také

jiná železniční společnost.

Dále u nás rovněž existovaly státní dráhy cizí země, které tento stát provozoval na našem území např. saská dráha z Liberce do Žitavy. Její provoz byl upraven mezinárodní smlouvou. Nakonec zde byly státní, teď již československé dráhy, které vlastnil a provozoval stát.⁴⁶

Vznikem nového státu se projevila i potřeba změnit směřování dopravní obslužnosti země. V České republice se vybudovalo severojižní nasměrování hlavních tratí železnice, které vedly z našeho území do Rakouska a Maďarska, a proto bylo nutné vybudovat nové spojovací dráhy a otočit směr dopravy o 90°.⁴⁷

Druhou éru státních drah datujeme do období již samostatné Československé republiky tedy od 28. 10. 1918. Byly označovány jako Československé státní dráhy ve zkratce ČSD.

Rakouské státní dráhy byly po válce rozděleny dle územní teritoriality. Po skončení 1. světové války byly tratě rozděleny mezi nástupnické státy a Rakousko. Toto dělení ale neprobíhalo jednoduše. Otázky státních hranic s Polskem a Rakouskem zůstaly nedojednány právě z důvodu vedení železničních tratí. Nakonec bylo na konferenci v Saint Germain rozhodnuto, že hranice na jihu Čech s Rakouskem budou končit za Českými Velenicemi, a to z důvodu železniční stanice v Českých Velenicích a nově vytvořené hranice na Moravě pojmu i vinařskou oblast Valtice. Pro definitivní podobu hranic s Polskem byla uzavřena dohoda dne 28. 7. 1920 ve Spa.

Tratě na území nového československého státu nekopírovaly historické hranice a v některých případech dokonce samy i některé nové hranice vytvořily.

Převedení rakouských státních drah včetně jejich vozového parku, závazků a pohledávek trvalo 14 let a byla za tím účelem vytvořena zvláštní komise ve Vídni. V této komisi byly zastoupeny všechny nástupnické státy po rozpadu Rakouska –

⁴⁶ Srov. Havelka J., Československé železniční právo, Všečeka a spol. Praha 1922, str.30 až 32

⁴⁷ Srov. Polák Milan - Praha a železnice Nádraží, nádražíčka a zastávky, Vydalo MILPO MEDIA s.r.o. Praha 2005, str. 28

Uherska.

Převzetí vozového parku mělo být provedeno dle inventarizace, která proběhla před 4. listopadem 1918. Vozový park se měl dělit podle počtu kilometrů tratí vedených po území nově vzniklých států.⁴⁸

Nástupnické státy nepřebíraly pouze dopravní koleje, budovy a přepravní vozy včetně lokomotiv, ale i závazky. Tyto závazky se skládaly z dluhů státních železnic, které byly zajištěné hypotékami a závazky státních železnic plynoucí z akcií a jiných cenných papírů.

Rovněž byly poměrně rozděleny i rezervy z fondů např. penzijního pro železničáře.

„Byl zprvu převzat správní a hospodářský systém rakouský. Nová éra byla zahájena zákonem č.404/1922 Sb., vl. nař. č. 206/1924 Sb. (normy o podnikovém hospodaření) a zák. č. 86/1937 Sb.“⁴⁹

ČÁST TŘETÍ

Vývoj právní úpravy po roce 1945

Kapitola čtvrtá

Změna systému výstavby a provozu

1. Zákon č.97 ze dne 12.července 1950 – Zákon o drahách

Zákon má 54 paragrafů, je rozdělený do pěti částí a pěti dílů. Nabyl účinnosti dne 1. června 1951.

Zákonodárná iniciativa národního shromáždění vyústila ve schválení zákona o drahách, který byl nutný z hlediska jiného společenského uspořádání poměrů ve státě. Hned v úvodu zákona jsou označeny dráhy jako významný dopravní prostředek, jenž je třeba plánovitě zřizovat a provozovat, aby co nejlépe a nejhospodárněji mohly železnice plnit úkoly v rámci jednotného hospodářského plánování.

⁴⁸ Srov. Ringes Vladimír - Stezkou dějin naší dopravy, Vydalo Dopravní nakladatelství Praha 1958, str. 68 - 75

⁴⁹ Slovník veřejného práva československého svazek V, Nakladatelství Rovnost, Brno 1948, str.868

Co je předmětem zákona, je uvedeno v §1. Jde o označení toho, co je myšleno pod pojmem dráhy. Zákon sem řadil železnice, lanové dráhy, a to jak podzemní, tak visuté a trolejbusové dráhy. V případě pochybností, zda se jedná o dráhu podle tohoto zákona, rozhodovalo o podřazení tratě ministerstvo dopravy po dohodě s ministerstvem národní obrany a průmyslu spolu se státním úřadem plánovacím.

Dráhy jsou rozděleny na ty, které jsou veřejné a neveřejné. Veřejné přepravují podle přepravních podmínek a neveřejné pouze obstarávají přepravu pro potřeby podniku nebo provozovatele (§2, §3).

Dráhy pro přepravu veřejnou se dělily na celostátní a místní. Celostátní tvořily souvislou síť hlavních a vedlejších tratí celostátního významu. Místní veřejné uspokojují přepravu v místě potřeby, v obci nebo mezi blízkými obcemi.

Pro tratě místní a pro vedlejší celostátní mohly být uděleny úlevy pro jejich provoz, údržbu a stavbu. Jestliže nastala změna těch poměrů, které jsou rozhodné pro zařazení tratě do určité skupiny drah, rozhodlo o tom ministerstvo dopravy po dohodě se státním úřadem plánovacím spolu s ministerstvem národní obrany a vnitra. Jejich shoda je podmínkou pro uskutečnění této změny (§4).

Zásadní změna je obsažena v §5. Zde bylo nekompromisně stanoveno, že dráhu celostátní může vybudovat pouze stát nebo národní podnik pro drážní dopravu (ČSD n.p.). Místní železnici kromě státu nebo národního podniku může vystavět a provozovat ještě jiný národní podnik nebo podnik komunální. Místní tratě pro městskou dopravu uvedenou v §27 zpravidla postavil a provozoval komunální podnik.

Místní železnici nebo její část bylo možné převést mezi provozovateli uvedenými v §5 nebo vzhledem k obecnému zájmu a potřebám národního hospodářství i na jinou právnickou osobu. K tomu, aby došlo k převodu práva provozování, byl nutný souhlas ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy o tom rozhodlo až po sdělení stanoviska státního úřadu plánovacího, ministerstva národní obrany a ministerstva financí (§6).

Aby vznikla nová železnice nebo její části bylo nutné zařadit tento požadavek do jednotného hospodářského plánu. Jestliže byla nová trať zařazena do plánu, bylo možné

začít se stavbou. Pro vlastní vybudování a provoz bylo zapotřebí povolení k přípravným pracím, projednání stavebního návrhu, zařazení do ročního prováděcího plánu dopravy a souhlasu k užívání dráhy (§7).

Na základě povolení k přípravným pracím, které udělilo ministerstvo dopravy se souhlasem ministerstva národní obrany, mohl státní podnik konat i na cizích nemovitostech potřebná vytyčovací, geologická a místní šetření pro přípravnou projektovou dokumentaci dráhy. Podrobněji byla upravena výstavba dráhy v prováděcích zákonech, kterými byly vládní nařízení č.37/1951 Sb. a zákon č. 280/1949 Sb.

Náhradu za vyvlastňované nemovitosti stanovila vyhláška státního úřadu plánovacího č.228/1951 Sb.

Dle vládního nařízení č.37/1951 Sb. bylo nutné si vyžádat povolení k přípravným pracím od ministerstva dopravy. To jej vydalo po dohodě s ministerstvem vnitra. Byla-li způsobena škoda při těchto pracích, byl oprávněn poškozený požadovat její náhradu, a to do 30 dnů ode dne, kdy zjistil rozsah škody, nejpozději však do 1 roku od jejího vzniku. Lhůta byla prekluzivní (§8).

Ještě předtím, než byla stavba dráhy nebo její části zařazeny do ročního prováděcího plánu dopravy, byla provedena komisionální pochůzka po trati, která prověřila, zda stavební návrh neodporuje obecnému zájmu, jak jsou dotčena trvalá majetková práva a jaké organizačně technické a stavební opatření bude nutné zřídit na dráze a v jejím okolí.

Řízení ve věcech souvisejících s projednáním stavebního návrhu vykonával dopravní správní úřad – krajský národní výbor. Ten prostřednictvím okresních národních výborů vyrozuměl žadatele a ty, jejichž práva mohla být stavbou dráhy dotčena.

Vyvlastňované byli komisaři povinni upozornit na to, že připomínky a námítky mohou vznést nejpozději při tomto šetření. K pozdějším uplatněným připomínkám a námítkám již nebylo přihlíženo.

Při místním šetření nebylo přihlíženo k připomínkám a námítkám, které nesouvisely se stavebním návrhem a byly v rozporu se stavebními a technickými normami.

Požadavky majetkové, tím bylo myšleno náhrady za postupovaná práva, nebyly

předmětem místního šetření.

Při této pochůzce bylo možné provést drobné změny v přípravné stavební dokumentaci, které bylo možno zapracovat do realizačního projektu. Povolující správní orgán následně rozhodl o vydání stavebního povolení.

Ve vládním nařízení č. 37/1951 Sb. jsou uvedeny podrobné náležitosti žádosti k povolení přípravných prací. V žádosti musel být uveden směr dráhy, a to výčtem nejvýznamnějších míst, které měla železnice spojoval. Žadatel označil její příslušnost ke skupině drah, odůvodnil potřebu pro národní hospodářství a uvedl, kdy mají být započaty přípravné práce a do kdy budou tyto práce ukončeny. Rovněž přiložil potvrzení o zařazení vypracování projektu do plánu projekčních prací (§9).

Ministerstvo dopravy po souhlasu ministerstva národní obrany poté zařadilo stavební návrh do ročního prováděcího plánu dopravy. O tomto rozhodnutí vyrozuměl žadatele dopravní správní úřad. Tím, že byla železnice zařazena do plánu výstavby, vzniklo žadateli právo postavit dráhu podle projednaného stavebního návrhu, vyvlastňovat v nezbytně nutném rozsahu, přepravovat osoby a věci a vykonávat i v pomocných závodech jako vedlejší činnost samostatně všechny práce související s přepravou (§10).

Úprava vyvlastnění ve prospěch železničního podniku byla roztříštěna do více právních norem, a to zákona č. 280/1949 Sb., úředního listu č.108/1952 Ú.l. a vládního nařízení č. 93/1950 Sb.

Vyvlastnění bylo upraveno v ustanovení zákona č. 280/1949 Sb. Zákon O územním plánování a výstavbě v §20 – opatřování potřebných nemovitostí a práv.

Nemovitosti a práva, která byla potřebná k uskutečnění jednotného hospodářského plánu, podrobného nebo zastavovacího plánu, která byla nutná i k provedení sanace, bylo možné vyvlastnit, jestliže nedošlo k dohodě s vlastníky.

Vyvlastňovat nebylo možné nemovitosti ve vlastnictví státu, které sloužily k jeho obraně nebo k potřebám vojenské správy.

K žádosti o vyvlastnění bylo nutné připojit (dle §8 z.č.108/1952 Ú.l., Zvláštní ustanovení pro vyvlastnění k účelům drah) výkupní plány v měřítku podrobného polohopisného plánu, sestavené odděleně a dle katastrálních území. V nich bylo nutno

vyznačit nemovitosti dotčené vyvlastněním, jejich parcelní čísla a rozsah navrhovaného vyvlastnění. Dále seznamy žádaných pozemků a práv, sestavené opět odděleně podle katastrálních území. V těchto seznamech bylo třeba uvést i soud, v jehož obvodu se pozemky nacházejí a čísla knihovnic vložek. Listiny obsahovaly také výměry pozemků, jména a bydliště osob, proti kterým směřovala žádost o vyvlastnění.

Jestliže státní podnik doložil, že nabídl vyvlastňovanému náhradu a ten jí ve lhůtě 15 ti dnů nepřijal, mohlo být rozhodnuto okresním úřadem o vyvlastnění.

Malé odchylky ve výměře žádaných pozemků nebyly důvodem pro zahájení nového řízení. Vyvlastňovacím výměrem bylo možné omezit nebo převést vlastnická práva. Rovněž bylo možné nařídít postoupení, omezení, nebo zrušení jiného věcného práva.

Rozhodnutím zanikala všechna práva třetích osob, pokud nebylo stanoveno jinak. Vyvlastnění bylo možné provést ve prospěch státu, svazků lidových samospráv, státních, národních a komunálních podniků. Ve prospěch jiných osob pouze jestliže se jednalo o stavbu zařazenou do jednotného hospodářského plánu nebo jestliže se jednalo o sanační úpravu.

Vyvlastňovat bylo možné pouze v nezbytném rozsahu a to pozemky, prameny a jiné soukromé vody. Bylo možné zřídit služebnosti, jiná věcná práva a opatření omezující výkon vlastnického práva nebo jiného práva na pozemku a také zrušit práva, jejichž výkon se vztahoval k určitému místu.

Na vyvlastněných pozemcích byly postaveny tratě a nemovitosti související s provozem železnice. Pozemky se vyvlastňovaly i pro uložení výkopové zeminy a stavební sutě odstraňované v souvislosti se stavbou.

Rovněž se užilo tohoto institutu k získání věcí movitých, např. šterku, kamení a násypových hmot. Vyvlastňovací právo prozatímního užívání se nevztahovalo na budovy, obytné prostory a pozemky v případě, že by se jejich podstata změnila dočasným užíváním trvale a nezvratně.

Náhrada byla stanovena pevně a to vyhláškou č.228/1951 Sb. státního úřadu plánovacího. Okresní národní výbor rozhodl o vyvlastnění i o náhradě za vyvlastněná práva, a to na návrh oprávněné osoby.

Jestliže nebyla některá ze stran s jeho rozhodnutím o náhradě srozuměna, tak na návrh některé z nich rozhodl o této náhradě soud v řízení nesporném. Lhůta k podání

návrhu na zahájení řízení byla 30 dnů od doručení rozhodnutí.

Vlastník pozemku, který ho přenechal k trvalému užívání, byl oprávněn žádat, aby železniční podnik vykoupil pozemek, jestliže jej užívá déle než 6 měsíců od zahájení provozu nebo více jak 2 roky, jestliže bylo postoupeno užívání pozemku až po zahájení provozu.

Před uvedením dráhy do provozu se mohly tratě použít pouze ke stavebním účelům, a to na základě povolení dopravního stavebního úřadu. Pravidelný provoz železnice byl povolen až po provedení technicko - bezpečnostních zkoušek. Souhlas s uvedením do provozu vydal dopravní správní úřad (§11).

Řízení o zrušení dráhy stanovila vláda svým nařízením. Bylo obdobné jako u projednání stavebního návrhu dle §9. Rozhodnutí o ukončení provozu a zrušení železnice vydalo ministerstvo dopravy po dohodě se státním úřadem plánovacím a ministerstvem národní obrany (§12).

Výstavba dráhy je podrobně popsána v §13 - §17. Železnice musí být postavena dle obecných předpisů o stavbách, silnicích, vodách a vodních dílech s výjimkou předpisů o řízení.

Zvláště bylo upraveno řízení ohledně rozsahu sporného vodního práva, o povolení k odběru vody, svádění odpadních vod a využití vodní síly.

Stavby na dráze byly ty, které doplňovaly, rozšiřovaly, měnily nebo zabezpečovaly provoz. Patřily sem rovněž pomocné závody, budovy i stavby na pozemcích, které sloužily k provozu. Jestliže stavbu na železnici neprováděl drážní podnik, platilo pouze ustanovení §9 a §11.

Drážní podnik byl povinen učinit taková opatření, aby nebyla způsobena škoda na přilehlých nemovitostech.

Pokud vlastník nemovitostí provedl po projednání návrhu na výstavbu železnice úpravy na své nemovitosti a v důsledku toho byl povinen provést ochranná opatření na zamezení negativního vlivu provozu, musel si tyto zvýšené náklady hradit sám. Jestliže byla vina i na straně dráhy, byly náklady poměrně rozděleny (§15).

Dráha mohla, jestliže to vyžadoval veřejný zájem, křížit jiné tratě, veřejné

silnice, veřejné cesty, elektrická, plynová a jiná vedení, vody, vodní díla a důlní území, a to v nejnútnejším rozsahu. Podrobnosti k jednotlivým případům byly upraveny vládním nařízením č. 37/1951 Sb. Podle tohoto předpisu, jestliže železnice přerušila nebo omezila nějakým jiným způsobem veřejné komunikace, postavil drážní podnik náhradní silnici nebo jí přeložil.

Pokud byl novou stavbou znemožněn přístup k nemovitosti, byla povinnost na straně železničního podniku vybudovat novou přístupovou cestu.

Křížení tratí s pozemní komunikací bylo prováděno buď ve výšce kolejí, nebo mimoúrovňově. V případě mimoúrovňového křížení byly vystavěny nadjezdy, podjezdy, lávky a podchody. Pro úrovňové křížení železnice bylo předepsáno zabezpečení ohrazením, závorami, výstražnými světelnými zařízeními, výstražnými kříži nebo střežením.

O způsobu zabezpečení rozhodoval okresní národní výbor. Povinnost udržovat přejezdy do vzdálenosti 2,5m od osy koleje náležela železničnímu podniku. Nadjezdy komunikace nad drahou spravoval a udržoval správce pozemní komunikace.

Podjezdy pozemních komunikací byly ve správě a údržbě drážního podniku. Ten údržbu prováděl na své náklady.

Železniční provoz měl na označených přejezdech přednost před jiným provozem. Jestliže užívala trolejbusová doprava pozemní komunikaci, byl její provoz podřízen silničním předpisům.

O styku dráhy s báňským prostorem se rozhodovalo již ve stavebním povolení, kde byl stanoven způsob ochrany železnice a důlních zařízení.

Kontakt dráhy s jiným vedením byl možný kolmo k ose koleje, a to pod drážním tělesem nebo nad ním.

Pro styk s vodami a vodními díly bylo stanoveno, že tratě místní a vedlejší veřejné mohou vést po hrázích, jestliže jsou tyto hráze k tomu způsobilé. Pokud by přestaly vyhovovat mosty a propustky dráhy odtoku vod, tedy jestliže se změnily odtokové poměry a toto zařízení již na plynulý odtok vod nepostačuje. V případě, že by byla tato zařízení nedostatečně vystavěna a nestačila by odvádět potřebné množství vody, uložil dopravní správní úřad drážnímu podniku, aby mosty a propustky pod drahou přestavěl nebo jinak upravil (§16).

V provozu se mohlo používat pouze typizovaných vozidel, která jsou technicky

schválená pro provoz dráhy (§17).

Přeprava na železnici se musela uspořádat tak, aby byla bezpečná, pravidelná a nerušená.

Drážní podnik byl povinen zahájit provoz ihned, jakmile mu byl k tomu udělen souhlas dle §11. Podrobnosti k povolení zahájení dopravy byly obsaženy v prováděcím nařízení č.37/1951. Byly to především technicko – bezpečnostní zkoušky, revize drážních zařízení, kontrola protipožárních opatření, prohlídky tratí, mostů silničních a cestních s případnou zatěžkávací zkouškou.

Cizí zařízení vybudována železničním podnikem jako vyvolaná investice se převedla do správy a údržby provozovatelů těchto zařízení.

Výjimky z povinností nebo stavební úlevy uděloval dopravní správní úřad. V případě trvalých výjimek a úlev bylo příslušné rozhodnout, jak o těchto výjimkách, tak i o zrušení provozu ministerstvo dopravy se souhlasem státního plánovacího úřadu a ministerstva národní obrany (§18).

Za vedení provozu dráhy odpovídal vedoucí podniku, který dráhu provozoval nebo jím pověřená osoba (§19). Zaměstnanci museli být státně způsobilí, spolehliví, znalí služebních předpisů a vycvičení ve službě. Železniční podnik jich měl mít dostatečný počet k zabezpečení provozu.

Ministerstvo dopravy mohlo pro některé zaměstnance stanovit zvláštní podmínky. Jestliže byla nutná úřední zkouška stanovená jinými předpisy, byla vykonána před zkušebními orgány, které ustanovil dopravní správní úřad.

Zaměstnanci drážního podniku museli nosit ve službě nebo při styku s veřejností stejnokroj nebo služební odznak. Jejich povinností bylo dohlížet na bezpečnost a nerušenost drážní dopravy. Při výkonu služby mohli zjišťovat totožnost osob, které se dopustily nedovoleného jednání nebo trestného činu. Mohli tuto osobu i zadržet a odevzdat bez zbytečných průtahů orgánům národní bezpečnosti nebo příslušnému úřadu.

Ministerstvo národní bezpečnosti, se souhlasem ministerstva dopravy a národní obrany, mohlo pověřit ostrahou dráhy zvláštní oddíly. Tyto oddíly se sestavovaly ze zaměstnanců drážního podniku a mohly při výkonu služby použít zbraně.

Vyhláškou vydanou ministerstvem národní bezpečnosti po dohodě s ministerstvy dopravy a národní obrany byla upravena služba těchto oddílů určených k ostraze dráhy a použití zbraně (§33).

Zásady, podle kterých byla vykonávána doprava, stanovil ministr dopravy nařízením. V tomto nařízení bylo přihlédnuto k odlišným podmínkám pro trolejová vozidla na veřejných silnicích a cestách. Podrobnosti v mezích těchto zásad upravoval dopravní správní úřad (§21).

Drážní podnik sestavoval jízdní řády. Přihlížel přitom k potřebám veřejnosti a hospodářským potřebám. Dopravní správní úřad nařídil jejich změnu, pokud nevyhovovaly potřebám cestujících veřejnosti a hospodářským potřebám. Dodržovat jízdní řády bylo povinností drážního podniku. Cestující neměli nárok na náhradu škody, která by jim nedodržením jízdního řádu přepravcem vznikla.

Ministr dopravy stanovil nařízením zásady pro tvorbu jízdních řádů, jejich změny a způsob jakým se budou zveřejňovat (§22).

Přepravní povinnost byla dána tímto zákonem. Státní podniky byly povinné provádět přepravu na dráze, pokud byly splněny přepravní podmínky a nebránily jim v tom nepředvídatelné okolnosti nebo se nejednalo o zákaz přepravy. Vnitrozemská přeprava a její podmínky byly upraveny přepravním řádem, který vydávala vláda svým nařízením. Dopravní správní úřad mohl učinit drobné změny přepravního řádu. Pokud je vláda neprovedla svým nařízením do dvou let od provedení změny, tak pozbyly platnosti.

Do přepravního řádu mohly být převzaty zásady mezinárodních smluv o drážní dopravě. V přepravním řádu mohly být stanoveny sankce za porušení jeho ustanovení.

Podnik místní dráhy vydával vlastní přepravní řád, jestliže mu to uložil dopravní správní úřad. K jeho platnosti bylo nutné schválení od dopravního správního úřadu.

Stanovení cen jízdného a přepravného a podmínek pro výpočet jejich výše bylo v kompetenci železničního podniku. Při určování sazeb byl vázán cenovými předpisy, zásadami podnikového hospodaření a jednotným hospodářským plánem. Tarify schvaloval dopravní správní úřad, ten mohl nařídít železničnímu podniku jejich úpravu.

Nařízením stanovil ministr dopravy postup při výpočtu jednotlivých tarifů a

způsob jejich zveřejňování.

Sdruženou přepravu mohl provádět drážní podnik s jiným podnikem pro veřejnou přepravu. V případě potřeby byla drážním podnikům sdružená přeprava nařízena. O nařízení společné přepravy rozhodovalo ministerstvo dopravy se souhlasem státního plánovacího úřadu (§26).

Železniční podnik byl povinen stanovit sazby jednotlivých náhrad za způsobené narušení provozu a za poškození a znečištění svých zařízení (§24).

Podmínky provozování drah pro veřejnou přepravu byly shodné s podmínkami pro ostatní obory městské dopravy (§27). Předpisy pro výkon jednotlivých služeb sestavoval drážní podnik a některé z předpisů, u kterých si to dopravní správní úřad vyhradil, podléhaly jeho schválení ještě před jejich zveřejněním. Přípomínky a změny dopravního správního úřadu byl povinen železniční podnik zapracovat do předpisů (§28).

Dráha byla povinna umožnit jinému železničnímu podniku užívat jeho železniční cesty a zařízení za přiměřenou náhradu. Toto užívání muselo být v souladu s obecným a hospodářským zájmem. Při vzájemném styku drah se musely železnice dohodnout o úpravě přípojové a přechodové služby a o vzájemném užívání vozidel. Náklady se měly poměrně rozdělit. Pokud nedošlo k dohodě stran, anebo uzavřená dohoda odporovala obecnému zájmu, rozhodl o podmínkách úhrady, technických podmínkách a o vzájemném užívání vozidel dopravní správní úřad (§29).

Omezení v užívání pozemků v okolí dráhy a podnikání v okolí dráhy upravoval rámcově §30. Konkrétnější úpravu poskytovalo vládní nařízení č.37/1951. Znění zákona obecně stanovilo, že v okolí dráhy nesmí být podnikáno nic, co by mohlo ohrozit bezpečnost dráhy, jejího zařízení, pravidelnost a nerušenost jejího provozu. Zdůrazňovalo zákaz rušení činnosti sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, nesměly být omezeny rozhledové poměry na trati a na přejezdech. Platil zákaz činností, které mohly způsobit nebezpečí vzniku ohně.

Dopravní správní úřad mohl jmenovitě označit pozemky, kterých se to týkalo. Rovněž bylo v jeho kompetenci nařídit odstranění takového nebezpečí i železničnímu

podniku na účet vlastníka nebo toho, kdo závadu způsobil.

Zakázaný prostor a požární prostor byl stanoven vládním nařízením. Ochrana proti požáru se prováděla jen u provozů spojených se zvýšeným rizikem požáru. Požární pásma byla stanovena obmyšlenou střechou ve výšce 10m nad osou koleje a sklonem od této osy ve vzdálenosti 30m od osy koleje. O nutnosti opatření k zabezpečení provozu rozhodl příslušný úřad po předložení stanoviska dopravního správního úřadu.

Zakázaný prostor byl prostor ve vzdálenosti 60m od osy koleje a 30m od budovy nádraží, vždy však nejméně 60m od osy krajní koleje. Vlastníkům pozemků mohla být v tomto zakázaném prostoru ukládána různá omezení, například odstranění staveb a zařízení, která bránila rozhledovým poměrům. Patřilo sem například zřízení protipožárního příkopu v lese a povinnost zvláštního způsobu zemědělského hospodaření na pozemcích v sousedství dráhy. Rovněž mohl být uložen zákaz činností, které by způsobily sesouvání půdy, padání kamení a jiných předmětů na trať.

Toto omezení ukládal okresní národní výbor dle Nařízení vlády č.37/1951, na základě návrhu železničního podniku

Styk s veřejností měl upravit drážní podnik. Zákon kladl důraz na ochotné, jednoduché, rychlé a účelné jednání.

Veřejnost byla povinna zachovávat obecné předpisy a pokyny vyhlášené železničním podnikem nebo udělené zaměstnanci železničního podniku při výkonu služby. Dále byla veřejnost povinna být opatrná a zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provoz dráhy.

Vstup do vyhrazeného obvodu dráhy upravilo vyhláškou ministerstvo dopravy po dohodě s příslušnými ministerstvy (§31, §32).

Vojenská správa spolupůsobila od začátku stavby železnice. Vznášela požadavky na udržování, provozování a výkonnost tratí z hlediska obrany. Zda jsou její připomínky realizovatelné z technického hlediska, posuzoval dopravní správní úřad. Následně mohl uložit železničnímu podniku jejich provedení. Železniční podnik byl povinen dodržovat a provádět opatření nebo nařízení, které mu uložil dopravní správní úřad v zájmu obrany vlasti (§34). Přepravu vojska a vojenských zásilek prováděla železnice za snížené tarify.

Kontrolu výcviku vojenských osob ve výkonné službě drah zajišťovala vojenská správa. Jakým způsobem bude prováděna kontrola vojenskou správou a součinnost správních úřadů dráhy a vojska, stanovilo ministerstvo dopravy po dohodě s ministerstvem vnitra.

Vláda mohla svým nařízením stanovit, že dráha nebo určitá její část spadá pod účinnost předpisů o obraně státu, které se vztahují na podniky důležité pro obranu vlasti.

Povinnosti železničního podniku v době zvýšeného ohrožení státu uzákonila vláda nařízením. Vojenská správa mohla převzít provoz na jakékoliv dráze, anebo žádat, aby byl provoz předán národnímu železničnímu podniku. Dopravní správní úřad mohl volně disponovat dráhou a používat její zaměstnance k zajištění provozu. Železniční podniky byly povinny umožnit využívání sdělovacího zařízení vojenskou správou. Zákon tedy upravoval povinnosti k obraně vlasti v době míru a v případě ohrožení státu odděleně (§35, §36).

Pro přepravu příslušníků a zásilek Sboru národní bezpečnosti a Sboru vězeňské stráže platily snížené tarify obdobně jako pro přepravu vojska a vojenských zásilek. Ustanovení o přepravě vojska, Sboru příslušníků národní bezpečnosti, Sboru vězeňské stráže a jejich zásilek platila pro místní dráhy pouze tehdy, jestliže byly stavebně vybudovány tak, aby byly schopny přepravu uskutečnit (§37, §38).

Drážní podnik byl povinen přepravovat poštovní zásilky a zaměstnance pošt, kteří zásilky doprovázejí a příslušné dohledové orgány. Podrobnosti upravilo svým nařízením ministerstvo dopravy po dohodě s ministerstvem pošt (§39).

Dráhy pro neveřejnou přepravu se dělily na dráhy s možností přímého přechodu na veřejnou dráhu, což byly vlečky vedoucí ze závodů a dráhy, ze kterých nebylo technicky možné přejít na dráhy veřejné. Byly to tratě vnitropodnikové nebo spojující dva závody. Na tratě vnitropodnikové se ustanovení tohoto zákona nevztahovala.

O vybudování a zahájení provozu na neveřejných drahách nebo na jejich částech platilo přiměřeně ustanovení §7 až §11 s tím rozdílem, že požadavek na vybudování těchto drah nebyl uplatněn v ročním plánu dopravy. Musel být zařazen do hospodářského plánu pro odvětví průmyslu, ke kterému náležel závod požadující

výstavbu neveřejné dráhy (§40, §41).

Podniky, provozující dráhy pro přepravu neveřejnou, mohly obstarávat přepravu i pro jiné osoby, jestliže to bylo ve veřejném zájmu. Po předchozím povolení nebo na základě rozhodnutí ministerstva dopravy mohly přepravovat nejenom své zaměstnance a zboží, ale přepravovat i jiné zboží a cizí zaměstnance (§42).

Podmínky pro stavbu, údržbu a provoz dráhy pro přepravu neveřejnou byly podstatně jednodušší než pro dráhy veřejné.

Dopravní správní úřad prováděl dozor nad bezpečností provozu, aby byl ochráněn majetek v okolí dráhy před jejími škodlivými účinky. Dále dohlížel, aby byl provoz zajišťován zaměstnanci způsobilými k obsluze dráhy a tím zajistil jednotnost při budování a provozu dráhy. Podrobnosti stanovila vláda nařízením (§43).

Ustanovení tohoto zákona se na dráhy přenosné nevztahovaly. Pokud by se měly dráhy přenosné dotknout veřejné komunikace, vod a vodních děl, byl k tomu nutný předchozí souhlas příslušného úřadu (§45).

K provedení úprav v přepravě a provozu na základě mezinárodních smluv o železničním styku bylo vydáno nařízení ministra dopravy po dohodě se zúčastněnými ministry (§47).

Státním dozorem ve věci drah byl dopravní správní úřad, který vykonával dozor nad dodržováním ustanovení tohoto zákona a prováděcích předpisů státním podnikem a jeho zaměstnanci. Kontrolu provozních zařízení mohl provádět na místě.

Dopravní správní úřad mohl k odstranění závad bezpečného provozu udílet příkazy a zákazy železničnímu podniku, neměl však oprávnění zasahovat přímo do provozu, ledaže by hrozilo nebezpečí z prodlení. O podrobnostech k provádění státního dozoru bylo vydáno vládní nařízení (§48).

Dopravními správními úřady ve věcech drah bylo ministerstvo dopravy, krajské národní výbory a okresní národní výbory. Decentralizace pravomocí mezi jednotlivými dopravními správními úřady byla provedena vládním nařízením. Úkolem ministerstva byl výkon vrchního státního dozoru, řídicí činnosti a výkon veřejné správy s celostátní

působností, pokud je vyžadována jednotnost rozhodnutí a nařízení pro celé území. Výkon vrchního dozoru ministerstva nad národním podnikem pro železniční dopravu byl omezen pouze na případy, kdy se zájmy tohoto podniku střetly s veřejnými zájmy nebo se zájmy jiných dopravních podniků.

Přenesení pravomocí ve výkonu veřejné správy na krajské národní výbory bylo provedeno ministerstvem dopravy po dohodě s ministerstvem vnitra a to vyhláškou zveřejňovanou v příslušném úředním listě. Ministerstvo mohlo pověřit výkonem veřejné správy i jiné správní orgány, kterým nenáležel výkon státního dozoru nad drahami (NV) a to opět vyhláškou, která byla zveřejněna (§49).

V §50 jsou výčtem uvedeny další úkoly ministerstva dopravy, které nevyplývaly z předchozích ustanovení, a to tzv. zvláštní úkoly. V pravomoci ministerstva dopravy bylo účastnit se přípravy hospodářských plánů drážní dopravy a kontroly jejich plnění podle platných předpisů o hospodářském plánování. Připravoval mezinárodní smlouvy ve věcech drah, popřípadě účastnil se jejich sjednávání a spolupůsobil při sjednávání jiných mezinárodních smluv ve věcech železnic. Schvaloval smlouvy mezi československými drážními podniky a zahraničními dopravními podniky, pokud jimi mohly být dotčeny důležité obecné zájmy. Schvaloval členství drážních podniků v mezinárodních drážních sdruženích. Vydával podrobné ustanovení o stavebním a provozním zařízení drah. Vykonával podle příslušných předpisů místo orgánů tam uvedených, úřední vyzkoušení a prohlídky parních kotlů lokomotiv a tlakových nádob, které byly součástí vozidel a jsou v drážním provozu. Sledoval, aby zájem obrany vlasti na drahách byl zabezpečen a jednal s ministerstvem národní obrany o věcech, které se týkaly plánování, výstavby, údržby a provozu drah, za účelem jejich pohotovosti a vojenského užití pro obranu vlasti. Upravoval v dohodě s příslušnými ústředními úřady zdravotnickou dozorčí službu na drahách, počítajíc v to i službu záchrannou a službu veterinárně-dozorčí. Organizoval, zpracovával a vydával celkovou statistiku drah, a to v dohodě se státním úřadem plánovacím a státním úřadem statistickým.

Řízení dopravních správních úřadů včetně exekučního řízení byly, pokud tento nebo jiný zákon nestanovil něco jiného, vedeny podle ustanovení předpisů platných pro správní řízení (§51).

S nabytím platnosti tohoto zákona byly zrušeny tyto právní normy: Zákon č.

373/1919 Sb., o doplnění sítě železničních drah místních, zákon č. 690/1920 Sb., o převzetí soukromých železnic do správy státní, zákon č. 56/1931 Sb., o úpravě některých právních a finančních poměrů soukromých místních drah ve státním provozu, zákon č. 86/1937 Sb., o drahách (železniční zákon), i s přílohou k jeho §195 s výhradou ustanovení odstavce 3, vládní nařízení č. 278/1941 Sb., o přikázání pravomoci železničního správního úřadu a zemského úřadu, ve znění nařízení ministra dopravy a techniky č. 54/1944 Sb., nařízení ministra spravedlnosti č. 175/1942 Sb., o báňsko-železničním rozhodčím soudu.

I nadále zůstaly v platnosti § 112 až §115, § 166 a §205 zákona č. 86/1937 Sb., o drahách (železničního zákona), s tou změnou, že ustanovení § 200 odst. 1 bude znít: „Dražní podnik odpovídá za škody na osobě svých zaměstnanců, kteří jsou pojištěni pro případ pracovního úrazu podle předpisů o národním pojištění důchodovém, jen podle předpisů zákona o národním pojištění o ručení zaměstnavatelů (podnikatelů) a třetích osob za škody způsobené pracovním úrazem“.

2. II. světová válka a období státních drah v letech 1939 - 1945

Druhá světová válka přinesla změny i na poli železniční dopravy. Na základě vládního nařízení č.178/1939 Sb. vznikly protektorátní dráhy Čech a Moravy v čele s generálním ředitelem, který byl přímo podřízený ministru dopravy.

Československé státní dráhy tak byly začleněny do říšských drah. Změnily název na Českomoravské dráhy označeny zkráceně jako BMB – ČMD, Böhmisch Mährische Bahnen – Českomoravské dráhy.

Tratě na celém našem území byly obsazovány Německem počínaje dnem 15. 3. 1939. Obsazování železnic docházelo za vydatné vojenské asistence německé armády, kdy úředníci německých drah přebírali jednotlivé stanice do své správy. Změněny byly i názvy nádraží a bylo zavedeno dvojjazyčné označení stanic.

Po skončení druhé světové války byly zničeny nejenom některé tratě, ale poškozen i vozový park a lokomotivy. Náklady na obnovu zničených železnic byly

odhadnuty na 10 miliard korun. Skutečná cena za válkou zničené železnice byla více než 20 miliard Kčs.⁵⁰

Na celém území nefungovala pravidelná železniční spojení a důležitá nádraží byla vybombardována. Většina lokomotiv, ale i vozového parku, byla zavlčena na jiná státní území při převážení vojsk a vojenského materiálu na frontu.

Dvouletý plán obnovy přinesl výsledky i na železnici, která pro svoje navrácení do stavu před válkou potřebovala podle odborných posudků nejméně pět let. Společným velkým úsilím státu a železničních zaměstnanců, kteří se podíleli na obnově zdarma, bylo dosaženo obnovení přepravy na železnici v plném rozsahu do konce roku 1945.⁵¹

2. Znárodnění dopravy

Po únoru 1948 byly nastoleny v našem státě změny vlastnictví. Ústava 9. května 1948 byla ústavním základem pro znárodnění nejenom železniční dopravy. Výrobní prostředky se staly národním majetkem. V ústavě bylo stanoveno, že doprava železniční, pravidelná doprava silniční a letecká doprava mohou být jen národním majetkem.

Na základě zákona č. 311/1948 Sb., který nahradil dosavadní zákon č.404/1922 Sb., vznikly Československé státní dráhy, národní podnik, a následně zákonem číslo 148/1950 Sb. vznikly Československé státní dráhy (ČSD).

Snahy o decentralizaci řízení českých drah vedly v r. 1949 k vytvoření Ústředního ředitelství Československých státních drah, n.p. V roce 1952 bylo zřízeno opět ministerstvo železnic a to vládním nařízením č.33/1952 Sb. a byla tímto nařízením provedena reorganizace železnic. Vládní nařízení se opíralo i o §1 zákona č.47/1950 Sb. o úpravách v organizaci veřejné správy a §42 odst.1 zákona č.241/1948 Sb. o prvním pětiletém plánu rozvoje Československé republiky (zákon o pětiletém plánu). Tímto nařízením se Československé státní dráhy, národní podnik, zrušily bez likvidace a

⁵⁰ Srov. Hrubý J., Kopecký D., Maurenz J., Kellner K., Skála P., Šlechta S., Železnice v Československé dopravní soustavě, NADAS Praha 1989, str. 76 - 80

⁵¹ Srov. Polák Milan, Praha a železnice nádraží, nádražíčka a zastávky, MILPO MEDIA s.r.o. Praha 2005, str. 65 - 75

majetek spravovaný národním podnikem ČSD přešel do majetku státu spravovaného ministerstvem železnic.

Ministerstvo dopravy však zrušeno nebylo. Vládním nařízením č.77/1953 byla ukončena činnost ministerstva železnic a dráhy opět patřily pod ministerstvo dopravy a spojů.

S příchodem nového státního režimu bylo nutné změnit, anebo jinak přizpůsobit zákonné předpisy novým podmínkám. Současné předpisy jako nevyhovující byly tedy nahrazeny novými. Tyto právní normy obsahovaly již nově vzniklé pojmy, poplatné své době. Tak doznal kompletní úpravy i zákon o drahách z roku 1937 a byl nahrazen novým zákonem o drahách z roku 1950.

Další změnou byl i nově zřízený státní plánovací úřad, který měl za úkol centrálně plánovat výkony národního hospodářství a samozřejmě i dopravy. Tento úřad plánoval opravy železnic, nově budované tratě, nákupy nového vozového parku, upravoval ceny za vyvlastněné pozemky. Dalo by se říct, že vedl, plánoval a koordinoval dopravní politiku v celém státě. Hospodářské plány se sestavovaly jako pětileté plány, tzv. pětiletky. Státním plánováním nedocházelo k excesům v dopravě a železniční přeprava byla doplňována dopravou autobusovou. Hromadná nákladní přeprava byla koordinována a velké přepravy byly upřednostňovány ve prospěch drah.

Nový zákon upravoval dráhy jako národní majetek bez účasti soukromých subjektů provozujících přepravu na železnici. Proto v něm chybělo například ustanovení o koncesích. Byl výsledkem právníkové dvouletky a začal platit od 1. 7. 1951.

Závěr

V této rigorózní práci jsem podala základní historický a faktografický přehled od prvopočátků vývoje železniční dopravy na území tehdejší Rakousko-Uherské monarchie, ze které posléze vzešla i Československá republika.

Práce se zaměřuje na vývoj právního uvažování a s tím i souvisejících postojů vídeňského císařského dvora a průkopníků z řad šlechty, která viděla v nově nastupující éře drážní dopravy (především parostrojní provoz) významný prvek akcelerace

průmyslové výroby a zrychlení obchodu se zbožím. Velkým inspiračním zdrojem ponaučení se stala první parní lokomotiva a stavba první parostrojní železnice ve staré Anglii.

Avšak budování drah se ukázalo jako nesmírně finančně nákladné, organizačně složité, vyžadující soustředění a do té doby nevídané nasazení kvalifikované pracovní síly, materiálů a stavebních prostředků. Ty mohl nejlépe koordinovat vedle schopného bankéře a průmyslníka především zkušený dopravní stavitel inženýr, který byl zárukou úspěšného vybudování celé drážní stavby.

Stará latinská moudrost „EX NIHILO NIHIL FIT“ – což v překladu znamená „Z ničeho nic nevznikne“, platí nejméně třikrát na poli podnikání v oboru drážní dopravy. Již stavba první koněspřežné dráhy byla postavena na základě výhradního privilegia, které bylo prvním právním aktem na poli povolení ke zřízení a provozování první formy železničního podniku mezi Čechy a Rakouskem. Tudíž bez právního základu v civilizované a vědeckotechnicky založené společnosti by velmi těžko šlo uvažovat o progresivním rozvoji a udržení podnikatelského prostředí v nově se rodícím oboru podnikání na poli výstavby a provozování zpočátku koňské a posléze parostrojní železnice.

Protože pokrok nelze zastavit a doprava drážní se značně rozvíjela, bylo nutno provést unifikaci předpisů, a to nejen pro budování a provoz nových železnic a s tím spojených podpor státu na tomto poli podnikání. Přibývaly regulace předpisových ustanovení pro osobní a nákladní přepravu, zabezpečení a organizaci jízd vlaků (návěstní, dopravní a zabezpečovací předpisy), odpovědnost provozovatelů drah (jak státních, tak ve stejné míře i soukromých), služebních předpisů, zajištění a výkon dohledu nad drahami, které jako základní právní norma v sobě obsahovala nařízení císařské z roku 1852.

Zejména role burzy a nadnárodního kapitálu přinesla do rámce podnikatelského prostředí Rakousko - Uherské monarchie vznik železniční společnosti jako první, ryze soukromoprávní, formy podnikání v tomto oboru v povolené zákonné formě akciové společnosti na základě říšského zákona z roku 1852.

Nové právní normy, které upravovaly vznik železnic, byly koncese. Stát do nich zapravoval povinnosti pro železniční podnikatele, ale rovněž tak i povinnosti, které měl stát vůči koncesionářům. Regulační role státu se uplatňovala zejména při udělování

garancií, které měly napomáhat rozvoji zejména místních drah. Místní dráhy nebylo třeba podceňovat, protože zejména ony dotvořily dopravní síť železnic na území dnešního státu. Další regulační role státu se projevila při takzvané sekvestraci železnice. V praxi to znamenalo, že pokud železniční společnost dostala od státu garancie, musela se podvolit státnímu dohledu a potažmo i řízení její železnice, pokud vykazovala ztrátové hospodaření. Jako poslední roli si stát ponechal právo předkupní a v pozdější době, jestliže garantoval určitou železnici i právo bezúplatného převodu dráhy a jejího zařízení určeného k provozování dráhy po uplynutí koncesní doby.

Rakousko - Uherská monarchie byla na svou dobu prakticky existujícím soustátím dvou dominujících státních útvarů nesoucích je i ve svém pojmenování a kromě toho byla tvořena národy usilujícími o svou samostatnou státní svébytnost. Především aspekt jednotné vojenské politiky (kompatibilita přechodu hnacích vozidel a vozů na styku státních a soukromých drah, drah účelových, důlních, městských apod.) a výstavba strategicky důležitých tratí (pro potřeby výjimečného stavu a mobilizace státu) byly důvodem toho, že se podnikatelským subjektem na železnici v monarchii v roce 1842 stal přímo stát. Od této doby lze vypočítat naprosto osvědčenou historickou skutečnost, že stát započal přímo ovlivňovat (zde je tedy regulační role státu) rozvoj podnikání v železniční dopravě a cílenými intervenčními zásahy usměrňovat transparentnost podnikatelského prostředí poplatného své době.

Nelze rovněž upřít vybudovaným železnicím jejich zásluhu na vytvoření státních hranic, tak jak je známe dodnes po vzniku nového státu. Nadále si stát osoboval právo zasahovat do železniční politiky, a to například zákonem č.690/1920 Sb., kdy si vyhradil právo přebírat železnice do státní správy, nebo zákon č. 373/1919 Sb., kdy stát uzákonil, že nadále bude budovat železnice on sám, ale pouze za přispění zájemníků do takzvaného zřizovacího fondu.

V kapitole třetí, druhé části této práce podávám v naznačeném historickém kontextu výklad zákona č. 86 z roku 1937, o dráhách, který na svou dobu upravoval velmi vyváženým způsobem z hlediska hospodárné a efektivní státní správy provoz na dráze jako přepravu veřejnou, tak i neveřejnou, přípravné práce pro zřízení dráhy, udělení koncese, vybudování a udržování dráhy, poměr k veřejným pozemním komunikacím, k vodám i k vodním dílům, k regulačním zájmům významnějších obcí,

vzájemné vztahy mezi drahou a obecnstvem, úkony státní výsosti, o železničním správním úřadě, dozor nad železničními podniky a vyvlastnění. Tento zákon byl poměrně obsáhlý a upravoval celou materii železničního práva, která byla roztříštěně upravena v právních předpisech platných v různých zemích monarchie. Zvláštní úpravu měly vždy předpisy platné na Slovensku.

Další úprava zákona o drahách a to zákon č. 97/1950 Sb. již kompletně tuto materii neupravoval a odkazoval ve svých ustanoveních na nižší právní normy.

Když se dráha postavila, tedy byla postavena dnes by se řeklo infrastruktura, tak je jí třeba hospodárně využívat, aby byla všeobecně prospěšná nejširší veřejnosti a výdělečná alespoň na mezi rentability, řečeno jinak alespoň k pokrytí minimálně provozních nákladů, aby se mohla udržovat a dále rozvíjet. Hospodářský rozvoj oblastí vždy perspektivně a proporcionálně rozvíjela právě železnice. Napomáhala rozvíjení přirozenému rozvoji podnikání v oblastech a dalo by se říct potažmo i v nejzapadlejších koutech, které svou spádovou oblastí inklinovaly k dané dráze.

Železnice samotná potřebovala pro zabezpečení svého provozu – svojí údržby, dopravního provozu a přepravního provozu, zdatných schopných a přemýšlivých lidí. Byly to lidé, kteří museli umět ve svých funkcích a všech provozních profesích (závorář, hláskař, průvodčí, výpravčí, pochůzkář, posunovač) sloužit ve prospěch železnice. Rovněž museli ovládat státní jazyk a být příslušně tělesně zdatní a smyslově způsobilí. Po základním provozním výcviku, kterým museli projít a složit příslušné zkoušky a v přirozené služební průpravě s apelem na zdvořilé a přirozené vystupování stran nejširší cestující veřejnosti, byl takovýto adept železničářského povolání schopen prakticky vykonávat a zastávat tyto základní profese v poměrně krátké době.

Postupným vývojem techniky (lepší a složitější lokomotivy), důmyslnější zabezpečovací zařízení, telegraf, později dálnopis, bylo potřebné sjednotit právní předpisy a dosáhnout jednotnosti na celém našem území.

Významným prvkem k zajištění vnitřní i vnější bezpečnosti uzavřeného provozního systému státního podniku ČSD, bylo vytvoření a fungování OSOŽ (ozbrojený sbor ochrany železnic). Tento sbor zajišťoval elementární bezpečnost železnic, ochranu jejich majetku, dá se říct až po zábranu a zamezení specifických škod (přeprava nebezpečného zboží, vykolejení vlaku, podemletí tratě). Byla to přirozená ochrana

svébytných a bezprostředních zájmů provozovatele nebo vlastníka železnice. Zde šlo o vlastní hlídanou uzávěru železničního prostoru vlastními silami a prostředky, kdy byl možný bezprostřední a účelný zásah. Dá se říci, že to byl významný atribut při průchodu a zajišťování železničního provozu.

Velkým přínosem poválečné éry rozvoje železniční dopravy po konsolidaci válkou zničených železnic a jejího provozování, byla etapa úspěšného rozvoje samostatného oboru železničního zdravotnictví s důrazem na dopravní psychologii a samostatný rozvoj propracovaného systému profesní přípravy. Garantem odborné a profesní způsobilosti zaměstnanců se staly ústavy podnikové výchovy, kdy do nejexponovanějších dopravních profesí železničního provozu byli na základě odborného psychologického vyšetření přijímáni příslušní zaměstnanci. Odborná průprava a způsobilost prakticky ve všech provozních odvětvích železničního provozu byla zajišťována systémem pravidelného školení a periodických zkoušek případ od případu formou mimořádných zkoušek např. po mimořádné události, anebo po přeřazení zaměstnance.

Zákony na železnici musely být napsány stručně, jasně a srozumitelně. Zejména zákony stavebně technické a provozní. Protože při vzniku mimořádné události – nehody nebo indiciím nasvědčujícím, že by mohlo přijít k této události, by právě ony měly tvořit základní vodítko a mantinely, jak rychle, účinně a cíleně postupovat při jejím odvrácení.

Proto poukazuji a zevšeobecňuji tu skutečnost, že velmi nadčasový zákon č. 86/1937 Sb., zákon o drahách na svou dobu velmi pokrokově ošetřil veškeré stavebně technické, provozní a mezinárodní aspekty provozování drah pro přepravu veřejnou, pro omezenou přepravu veřejnou a přepravu neveřejnou, způsobem nanejvýš žádoucím stupněm dosaženého a očekávaného rozvoje hospodářského a politického uspořádání poměrů naší první republiky. Tato kontinuita na poli železničního podnikání byla přerušena ztrátou státní suverenity po dobu 2. světové války, v období protektorátu Čechy Morava. I když v této době byla rovněž zajišťována nejnútnejší provozní obnova dráhy s prvky civilní obrany, jako byl bunkr v Berouně, a byly posilovány některé seřaďovací stanice z důvodu přesunů vojenských transportů strategických a zásobovacích zejména zbrojním průmyslem, jako byly Škodovy závody v Plzni.

Železniční provoz se řídil podle předpisů platných za předválečné doby. Provoz železnic byl podřízen velení vojenské branné moci.

Poválečný vývoj od šedesátých let byl především zaměřen na obnovu a masové nasazování elektrifikace tratí ČSD, i když parní provoz skončil definitivně až v osmdesátých letech. Dochází k enormnímu nárůstu nákladní dopravy, která je neodůvodněně upřednostňována vůči dopravě osobní. Dá se říci, že na to konto jsou vybudována velká seřadovací nádraží, kde se prakticky odvíjí tzv. vlakotvorba (sestava, seřadování a směrování nákladních vozů, tvorba nových vlaků). Parní provoz na vedlejších tratích nahradil provoz motorový – diesel elektrický.

Dalším poválečným vývojem v padesátých letech docházelo k velkému rozvoji budování drah pro přepravu neveřejnou, tzv. vleček jakožto drah, z nichž je možný přímý přechod na dráhy pro přepravu veřejnou dle odst.1 písm.a) zákona č. 97/1950 Sb. Zde chci vyzdvihnout ten význam, že pro koncového uživatele železniční přepravy v roli příjemce zboží tak bylo možno dopravit ucelený vlak přímo do místa určení, a to způsobem z domu do domu, čili bez zbytečných vedlejších překládek a vícenákladů.

Z tohoto kontextu plyne jednoznačně historické i soudobé ponaučení, že stát se nemůže jako zodpovědný vlastník bezdůvodně zříkat své národohospodářské role vůči „páteřním systémům ekonomické infrastruktury“ (železnice, silnice, rozvodová soustava elektřiny a plynu, telekomunikační centra apod.) nacházející se na jeho výsostném území. Je zřejmé, že v současné době se pomalu zeslabuje vliv vojenský, avšak nelze vše popustit jen „neviditelné ruce trhu.“ Klíčový strategický průmysl a prvky dopravní infrastruktury daného státu musí fungovat vždy spolehlivě dohromady. Z tohoto důvodu nelze upřednostňovat např. jen výstavbu dálnic a koridorových tratí bez vazby na místní železnice a komunikace, kdy např. rozvoj pražského metra je specifický dopravní systém plně podléhající politické a ekonomické správě této aglomerace.

Stát by se měl opět ujmout své regulační role a nedopustit, aby se veřejná služba, kterou železnice zcela určitě je, stala již pouze historickým pojmem.

Seznam použité literatury

Mojmír Krejčířík - Po stopách našich železnic, Vydalo nakladatelství dopravy a spojů Praha 1991

Hons Josef - U kolébky železničních drah – Život a dílo Jana Pernera, Vydalo Dopravní nakladatelství Praha 1956

Svoboda Miloš - Začalo to koněspřežnou, Vydalo Nakladatelství Nadas Praha 1968

Hrubý Josef, Kopecký Dobroslav, Maurenz Jiří, Kellner Karel, Skála Pavel, Šlechta Svatopluk - Železnice v Československé dopravní soustavě, Vydalo nakladatelství NADAS Praha 1989

Hons Josef a kolektiv - Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Vydalo Nakladatelství dopravy a spojů Praha 1990

Kučerová L., Hajn I. - Historií a krajem koněspřežky, Vydalo Bazilika o.p.s., České Budějovice 2008

Havelka Jiří Dr. - Československé železniční právo, Vydalo nakladatelství Všetečka a spol. Praha r.1922

Polák Milan - Praha a železnice Nádraží, nádražíčka a zastávky, Vydalo MILPO MEDIA s.r.o. Praha 2005

Ringes Vladimír - Stezkou dějin naší dopravy, Vydalo Dopravní nakladatelství Praha 1958

Slovník veřejného práva československého svazek V, Vydalo Nakladatelství Rovnost, Brno 1948

Malý Karel a kolektiv autorů - Dějiny českého a československého práva do roku 1945, Vydalo nakladatelství Linde Praha a.s. 1999

Chmelař A., Tyl K. - Komentář k železničnímu zákonu, Vydalo nakladatelství Československý kompas ak.spol. Praha 1938

Schreier Pavel - Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, vydalo Nakladatelství Miloš Uhlíř Baset 2004

Schreier Pavel - Příběhy z dějin našich drah, Vydala Mladá fronta a.s. 2009

Prameny práva:

Zákon č.1/1852 ř.z. Nařízení císařské, dané dne 16.listopadu 1851, jímžto se vydává provozovací řád železniční pro všechny země korunní

Zákon č.238/1854 ř.z. Zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby
Zákon č.112/1877 ř.z. Zákon jenž se týče železnic garancie používaných
Zákon č.30/1878 ř.z. Zákon jenž se týče vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy po nich
Vyhláška č.16/1896 ř.z. Vyhláška, že zřízeno bylo železniční ministerium a že vydán byl nový organizační statut pro státní železniční správu v království a zemích na říšské radě zastoupených
Zákon č. 149/1910 ř.z. Zákon o drahách nižšího řádu
Zákon č.373/1919 Sb. Zákon o doplnění sítě železniční stavbou drah místních
Ústava 9. května 1948
Zákon č.690/1920 Sb. Zákon o převzetí soukromých železnic do státní správy
Zákon č.86/1937 Sb. Zákon o drahách (železniční zákon)
Zákon č.97/1950 Sb. Zákon o drahách
Vládní nařízení č.37/1951 Sb. Vládní nařízení o vybudování a provozu drah

Seznam příloh

Seznam příloh k I. části

Privilegium pro F.A.Gerstnera

Cirkulář krajského komisaře F.Hönigera

Gerstnerovo oznámení

Zákon č.238/1854 ř.z. Zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby

Zákon č.1/1852 ř.z. Nařízení císařské, dané dne 16.listopadu 1851, jímžto se vydává provozovací řád železniční pro všechny země korunní

Zákon č.11/1870 ř.z. Listina o koncesi, daná dne 6. prosince 1869

Mapa koňské dráhy Linec – České Budějovice

Železniční mapa prvních hlavních drah na území ČR

Částečný výpis z knihovny vložky železniční knihy

Železniční projekt – část podélný pohled na Výpravní budovu v žst. Suchdol nad Lužnicí

Vyhláška u upisování akcií

Sazba platů

Ukázka z jízdního řádu rok 1913

Seznam příloh k II. a III. části

Vyvlastňovací úmluva

Železniční mapa České republiky

Tranzitní koridory České republiky

Udržovací obvody Správy dopravní cesty a Stavebních správ

Evropská železniční síť

Legal regulation of the railway construction and operation in czech lands

Resumé

Tak jako každý právní předpis měl svůj důvod, proč bylo nutné jej vytvořit, tak i pro železniční zákony hovořila řada důvodů pro to, aby vznikly. Od prvních právních předpisů, kterými byly privilegia, se železniční zákony zdokonalovaly a profilovaly problém, jehož materií obsahovaly a upravovaly. Každá nová doba si vyžaduje svou právní úpravu.

Privilegia obsahovala výsady udělené panovníkem pro první žadatele k vybudování a provozování železnice. Byla udělována na dobu určitou s možností prodloužení, pokud se prokáže, že činnost vykonávaná na základě tohoto výsadního oprávnění je k obecnému prospěchu. Obsahovala jak povolení ke stavbě železnice a budov sloužících pro její provoz, tak i k jejímu provozu včetně dalších pokynů jak má oprávněný postupovat při její výstavbě (např. řídit se příslušnými zákony pro stavbu veřejné silnice) a propůjčovala mu výsadu monopolního přepravce na konkrétním území.

Obecným právním předpisem, který upravoval povolování stavby a provozu železnice byl zákon o udělování koncesí pro soukromé železniční stavby, tzv. koncesní zákon. Tento právní předpis č. 238/1854 ř.z. již konkrétně stanovil pravidla pro udělování povolení ke stavbě, reparační náhrady za veřejné komunikace, právo státní správy regulovat přepravní tarify, rovněž odkazoval na speciální zákon o provozování železnic č.1/1852 ř.z. Po skončení doby, na kterou byla koncese udělena, přecházelo na stát bezúplatně vlastnické právo k železnici. Zákon rovněž stanovil případy, kdy státní správa může uvalit nucenou správu na železnici, a to jestliže železniční společnost nedbá napomenutí příslušných úřadů nebo se neřídí zákonem o provozování železnic. Zákon o provozování železnic č.1/1852 ř.z. upravoval organizaci na železnici, přepravu, zabezpečení železničního provozu a odpovědnost železniční společnosti, včetně jejich zaměstnanců za železniční provoz.

V roce 1877 byl stát nucený vydat zákon o nucené státní správě na železnici, byl to zákon č.112/1877 nazývaný sekvestrační zákon. Tento upravoval právo uvalit státní správu na řízení železničního provozu v případech, kdy železniční společnost dostala státní záruku na zúročení kapitálu vloženého do stavby a provozu železnice a stát této

společnosti finanční prostředky z důvodu jejího ztrátového provozu poskytoval. Další právní normou kterou potřebovala železnice byl z.č.30/ 1878 ř.z. Tento zákon upravoval vyvlastnění pro železnici, která byla uznána jako veřejně prospěšná.

Se vznikem nového státu vznikla i potřeba nových právních norem. Protože však již byla vystavěna rozsáhlá síť hlavních železničních tahů, šlo hlavně o právní úpravu povolování místních drah. Takovým zákonem byl zákon č. 373/1919 Sb. o doplnění sítě železniční stavbou drah místních. Tato právní norma stanovila, že nadále již bude pouze stát stavět dráhy, a to v případě drah místních za přispění interesentů, a to nejméně ve výši 30% pořizovacích nákladů. Na politiku státu, že železnice veřejné by měly být ve státním vlastnictví, navazoval zákon č.690/1920 Sb. Ten obsahoval ustanovení o převzetí soukromé železnice do státní správy, pokud se tak děje ve státním zájmu, nezanikala tímto zákonem však práva koncesionářů.

Novým a vlastně prvním takto označeným zákonem, který kompletně upravoval železniční právo kdysi platné na území bývalé monarchie a sjednocoval ho pro potřebu nového státu byl zákon č. 86 z roku 1937 označený jako „Zákon o drahách“. Byl poměrně obsáhlý, měl 214§ a přílohou zákona byla právní úprava vyvlastnění. Rozdělil dráhy na dráhy pro přepravu veřejnou a pro přepravu neveřejnou. Rovněž stanovil, že se bude vztahovat i na dráhy lanové, visuté, trolejbusy a obdobná zařízení podobná dráze.

Znárodněním dopravy, jejímž ústavním základem byla Ústava 9. května 1948, vznikla potřeba tyto nové společenské poměry upravit i novou právní normou, která by odpovídala novým potřebám státní politiky dopravy. Tímto právním předpisem byl „Zákon o drahách“ č. 97/1950 Sb. Tento zákon upravil výstavbu a provozování nových železnic tak, že dráhu celostátní může budovat a provozovat pouze stát nebo národní podnik pro drážní dopravu a místní dráhu kromě státu ještě jiný komunální podnik nebo národní podnik. Obsahoval pouze §54 a většinou odkazoval na úpravu prováděnou nižšími právními normami. Železniční doprava a výstavba nových drah se stala plánovaná s ohledem na hospodářskou potřebu státu a od počátku výstavby nebo obnovy železnice spolupůsobila zásadním způsobem i vojenská správa.

Legal regulation of the railway construction and operation in czech lands

Das Resümee

So wie jede Rechtsvorschrift seinen Grund für Erstellung hatte, so sprachen auch viele Gründe dafür, die neuen Bahnvorschriften zu erstellen. Von den ersten Vorschriften, die Privilegien waren, verbesserten und profilierten die Bahngesetze das Problem, dessen Materialien sie erhalten und bearbeitet haben. Jeder neue Zeitraum verlangt ihre eigene rechtliche Ausgestaltung.

Die Privilegien haben solche Vorrechte erhalten, die von dem Herrscher der ersten Bewerber zur Bau und Betreibung der Bahn erteilt wurden. Die Privilegien wurden auf die bestimmte Zeit erteilt aber mit einer Möglichkeit, sie zu verlängern, wenn es begründet wird, dass diese durgeführte Tätigkeit zum Gesamwohl dient. Diese Privilegien enthielten sowohl die Bewilligungen zu dem Bau der Bahn und zu ihr angehörigen Gebäuden, die zu ihrem Betrieb dienen sollten als auch die Bewilligung zu dem Betreiben der Bahn einschließlich andere Instruktionen, wie der Berechtigte bei ihrem anderen Bau vorgehen soll (z.B. betroffene Gesetze für den Bau der öffentlichen Landstraße folgen soll) und die Privilegien verliehen ihm das Vorrecht des Monopolverträgers auf bestimmtem Gebiet. Die allgemeine Rechtsvorschrift, die die Genehmigung für den Bau und die Betreibung der Bahn modifizierte, war das Gesetz über die Erteilung der Konzession für die Privatbahnen, das sog. KonzessionsGesetz. Dieses Gesetz hat schon die allgemeinen Regeln für die Erteilung der Baugenehmigung, den Reparationsersatz für die öffentlichen Verkehrswege, das Recht auf die Verringerung des Verkehrstarifs aus der Seite der Staatsverwaltung festgelegt und hat ebenso auf das spezielle Gesetz für die Betreibung der Bahn N. 1/1852 Reichsgesetzes hingewiesen. Das Gesetz hat auch festgelegt, dass nach dem Ablauf der Konzessionszeit, geht der Besitz der Bahn zu dem Staat unentgeltlich über. Das Gesetz hat auch solche Fälle hingerichtet, in denen die Staatsverwaltung auf die Bahn eine zwanghafte Verwaltung erheben kann und das in dem Fall, wenn die Bahngemeinschaft auf die Ermahnung betreffendes Amtes nicht achtet, oder richtet sich mit dem Gesetz über die Betreibung der Bahn nicht. Das Gesetz über die Betreibung der Bahn N. 1/1852 des Reichsgesetzes hat die Organisation auf der Bahn, den Transport, die Versicherung des Bankverkehrs und die Verantwortung der Bahngemeinschaft, einschließlich ihrer Angestellten für den Bahnverkehr festgelegt. Im Jahre 1877 wurde

der Staat gezwungen, ein Gesetz über die zwanghafte Verwaltung der Bahn erlassen. Das war das Gesetz N. 112/1877, genannte auch als das Sequestrationsgesetz. Dieses Gesetz hat das Recht die zwanghafte Verwaltung auf die Steuerung des Bahnverkehrs zu erheben. Und das in den Fällen, wenn die Bahngemeinschaft eine Staatsgarantie für die Verwertung von dem Staat bekommenem Kapital in den Bau und die Betreibung der Bahn bekommen hat und der Staat dieser Gemeinschaft finanzielle Mittel wegen ihrer schlechten Betreibung gewährt hat. Das weitere Gesetz, das die Bahn gebraucht hat, war das Gesetz N.30/1878 des Reichgesetzes. Dieses Gesetz hat die Einteilung der Bahn geregelt, die als gemeinnützlich erkannt wurde.

Mit der Entstehung eines neuen Staates ist auch ein Bedürfnis nach neuen Gesetzen entstanden. Weil schon ein ausgedehntes Bahnnetz aufgebaut wurde, ging es hauptsächlich um die Bearbeitung der Genehmigung der Lokalbahnen. Das Gesetz war das Gesetz N. 373/1919 Slg. über das Auffüllen des Bahnnetzes mit dem Bau von Lokalbahnen. Dieses Gesetz hat festgelegt, dass weiterhin nur der Staat die Bahnen aufbauen wird und wenn es um die Lokalbahnen handelt, werden die Bahnen mit der Beihilfe von den Interessanten und das mindestens in der Höhe von 30% der Einrichtungskosten gebaut. An die Staatspolitik, dass die öffentlichen Bahnen im Staatseigentum sein sollten, hat das Gesetz N. 690/1920 Slg. geschlossen. Dieses Gesetz hat die Anordnung über die Übernahme der Privatbahnen mit der Staatsverwaltung enthalten, wenn es in dem Staatswohl ist. Mit diesem Gesetz erlöschen die Rechte der Konzessionsnehmer nicht. Als ein neues und eigentlich auch als erstes sog. Gesetz, das das Bahnrecht, das damals auf dem Gebiet der Monarchie gültig war, komplett modifizierte und vereinigte für den Bedarf eines neuen Staates, war das Gesetz N. 86 aus dem Jahre 1937, bezeichnete als das Gesetz über die Bahnen. Dieses Gesetz hat auch die rechtliche Regelung der Enteignung zum Zweck der Aufbau und Betreibung der Bahn N. 30/1878 des Reichgesetzes übernommen. Es war ziemlich umfangreich, es hatte 214§ und die Anlage des Gesetzes war die Regelung des Enteignungen. Das Gesetz hat die Bahn in den öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehr geteilt. Ebenso hat es festgelegt, dass auch die Seilbahnen, Schwebbahnen, Oberleitungsbusse und ähnliche Anlagen, die der Bahn ähnlich sind, sich auf dieses Gesetz beziehen. Mit der Enteignung der Bahn, ihrer grundgesetzlicher Grund die Verfassung aus dem 9. Mai 1948 war, ist ein Bedarf entstanden, diese neuen gesellschaftlichen Verhältnisse auf der

Bahn mit einem neuen Gesetz zu regulieren. Dieses Gesetz war das Gesetz über die Bahnen N. 97/1950 Slg. Dieses Gesetz hat das Aufbauen und die Betreibung so reguliert, dass die ganzstaatliche Bahn nur der Staat, oder nur VEB für den Eisenbahnverkehr betreiben kann. Und die Lokalbahn außer dem Staat noch Komunalbetrieb oder Nationalbetrieb. Es hat 54§ enthalten und meistens hat es auf die Regelung verwiesen, die die niedrigeren Normen geregelt haben. Der Eisenbahnverkehr und das Aufbauen den neuen Bahnen wurden von dem Gesetz als geplant bestimmt und bezogen sich auf den wirtschaftlichen Bedarf des Staates. Von dem Beginn des Aufbaus oder der Erneuerung der Bahn hat auch die Militärverwaltung mit grundsätzlicher Art und Weise mitgearbeitet.

Seznam klíčových slov

| | | |
|-------------|-------------------|---------------|
| Dráha | die Bahn | Line |
| Železnice | die Eisenbahn | Railway |
| Sekvestrace | die Sequestration | Sequestration |
| Koncese | die Konzession | Concession |
| Vyvlastnění | die Enteignung | Expropriation |