

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav českých dějin

Historické vědy – české dějiny

Pavel Bek

Vznik, vývoj a fungování systému sociálního zabezpečení u společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v období let 1836–1907

The origin, development and working of the welfare system at the Company of the Emperor Ferdinand Northern Railway in the period 1836–1907

Teze disertační práce

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

Praha 2014

Záměr práce

Předložená disertační práce na téma Vznik, vývoj a fungování systému sociálního zabezpečení u společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v období let 1836–1907 si klade za cíl vytvořit sondu do sociálního zabezpečení v habsburské monarchii na příkladu soukromé železniční společnosti.

Dané téma jsem si zvolil z několika důvodů. První důvod byl ryze soukromý. Život na železnici mi byl a je blízký, pocházím z rodiny, která na železnici nachází obživu již třetí generaci a sám jsem byl více jak deset let u železnice zaměstnán. Druhý důvod byl odborný. Již při svém studiu historie na Ostravské univerzitě jsem se v semináři hospodářských a sociálních dějin zajímal o mzdové podmínky a sociální zabezpečení zaměstnanců železnic. Bohužel jsem zjistil, že na dané téma neexistuje žádná nová literatura. Snažil jsem se tedy zjistit, jak vlastně sociální zabezpečovací systém v 19. století v habsburské monarchii fungoval a hlavně jaké byly jeho konkrétní projevy a dopady na život lidí. Šlo o jednoduché otázky. Šlo ze zaměstnanecké penze železničáře vyžít? Jaké byly požitky nemocenské pojišťovny? Jak sociální zabezpečovací systém vlastně vznikal a fungoval?

Předložená disertační práce se skládá ze dvou vzájemně propojených částí vznik, vývoj a fungování společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda a vznik, vývoj a fungování sociálního zabezpečovacího systému této společnosti. To vše na pozadí řešení sociálního systému státem v 19. a počátku 20. století.

Výchozím základem mé práce byla především pramenná základna, jež umožnila posunout výzkum novým směrem.

Pro výzkum bylo použito metody sběru a analýzy archivních pramenů, tištěných pramenů a literatury vztahující se k danému tématu a následného srovnání vzniku, vývoje a fungování systému sociálního zabezpečení u státních drah, státní správy, příslušníků ozbrojených sil habsburské monarchie, případně u ostatních soukromých železničních společností v období let 1836 až 1907. Vzhledem ke složitosti a nepřehlednosti sociálního zabezpečovacího systému před rokem 1918, ve kterém měli problém se vyznat i jeho současníci, mi jako nejlepší připadalo provést do něj sondu na příkladu společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda a pokusit se z ní získat co možná nejjasnější obraz jeho fungování. Zároveň si výsledkem výzkumu vytvořit dobrou startovací pozici pro pokračování v dalším bádání.

Dnes nám sociální zabezpečovací systém připadá jako samozřejmost, kterou ani ve svém běžném životě nezaznamenáváme. Tedy až do chvíle, kdy nás postihne nemoc, úraz, případně odchod do důchodu. Většina občanů České republiky čas od času periferně vnímá jakési mediální promluvy politiků o potřebě provést důchodovou reformu, případně reformu

nemocenského pojištění. Neuvědomují si, že sociální zabezpečovací systém zde nebyl vždy a že jako vše na tomto světě podléhal vývoji a vlivům okolí.

Právo člověka na sociální zabezpečení vychází z myšlenkového proudu osvícenských filozofů v 18. století a byly zakotveny v revolucích konce tohoto věku. Je obsaženo v Deklaraci práv člověka a občana Velké francouzské revoluce a v Ústavě Spojených států amerických. Následně bylo dále rozvíjeno a praktikováno. Nakonec bylo také zahrnuto do Všeobecné deklarace lidských práv Organizace spojených národů z roku 1948. V případě České republiky je zahrnuto do ústavního zákona číslo 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod. Sociální zabezpečení je zde zařazeno mezi hospodářské, sociální a kulturní práva.

Struktura práce

Moje disertační práce je rozdělena do dvou navzájem se doplňujících částí, přičemž se dá říci, že přechod mezi nimi je logický a v zásadě navazující. Struktura práce je tedy následující:

Vývoj sociálního zabezpečovacího systému v habsburské monarchii

1. Vznik železniční dopravy v Evropě

- 1.1. Formování železniční sítě v zemích Koruny české
- 1.2. Éra koněspřežných železnic a elementární počátky hromadné osobní dopravy – 20. a 30. léta 19. století
- 1.3. Počátky revoluce v dopravě v českých zemích - od poloviny 30. let 19. století do poloviny 19. století (1848/1849)
- 1.4. Rozvoj revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 19. století do poloviny 60. let 19. století (1866/1867)
- 1.5. Rozmach a dovršení revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 60. let 19. století do poloviny 70. let 19. století (1873/1874)
- 1.6. Dokončení železniční sítě, převzetí ústřední role státu v železniční dopravě, podíl zemské samosprávy na stavbě lokálních tratí – od poloviny 70. let 19. století do konce prvního desetiletí 20. století.

2. Vznik a vývoj C. a k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda

- 2.1. C. a k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda
- 2.2. Stavba a provoz Severní dráhy císaře Ferdinanda

3. Sociální systém Severní dráhy císaře Ferdinanda

- 3.1. **Dílenský pořádek a existence nemocenské pokladny**
- 3.2. **Penzijní pokladna C. k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda**
 - 3.2.1. Vývoj penzijního pojištění u železničních společností 1844 až 1907
 - 3.2.2. Historie penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda 1844 až 1907
 - 3.2.3. Členství v penzijním spolku KFNB
 - 3.2.4. Nárok na penzijní požitky a jejich výměra
 - 3.2.5. Financování penzijní pokladny KFNB

- 3.2.6. Tři příklady z praxe
 - 3.2.6.1. Příklad první
 - 3.2.6.2. Příklad druhý z roku 1905
 - 3.2.6.3. Příklad třetí - Jeden podnik dva penzijní systémy
 - 3.3. **Nemocenská pokladna Severní dráhy císaře Ferdinanda 1874**
 - 3.3.1. Rozdělení pojištěnců
 - 3.3.2. Požitky nemocenské pokladny
 - 3.3.3. Podnikový lékař Severní dráhy císaře Ferdinanda
 - 3.4. **Nemocenská pokladna pro zřízence a dělníky c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda 1888**
 - 3.4.1. Členství
 - 3.4.2. Financování nemocenské pokladny
 - 3.4.3. Požitky nemocenské pokladny
 - 3.4.4. Podnikový lékař Severní dráhy císaře Ferdinanda
 - 3.4.5. Správa nemocenské pokladny
 - 3.5. **Dětský azylový dům Severní dráhy císaře Ferdinanda**
 - 3.5.1. Správa azylového domu
 - 3.5.2. Každodennost azylového domu
 - 3.5.3. Život chovanců v ústavu
4. **Závěr**

Metoda práce

Předložená disertační práce se skládá ze dvou vzájemně propojených částí vznik, vývoj a fungování společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda a vznik, vývoj a fungování sociálního zabezpečovacího systému této společnosti. To vše na pozadí řešení sociálního systému státem v 19. a počátku 20. století.

Výchozím základem mé práce byla především pramenná základna, jež umožnila posunout výzkum novým směrem.

Pro výzkum bylo použito metody sběru a analýzy archivních pramenů, tištěných pramenů a literatury vztahující se k danému tématu a následného srovnání vzniku, vývoje a fungování systému sociálního zabezpečení u státních drah, státní správy, příslušníků ozbrojených sil habsburské monarchie, případně u ostatních soukromých železničních společností v období let 1836 až 1907. Vzhledem k složitosti a nepřehlednosti sociálního zabezpečovacího systému před rokem 1918, v které měli problém se vyznat i jeho součastníci, mi jako nejlepší připadalo vypracovat sondu, jejímž výsledkem by byl pokud možno co nejjasnější obraz fungování tohoto systému. Zároveň si výsledkem výzkumu vytvořit dobrou startovací pozici pro pokračování v dalším bádání.

Pramenná základna

Výše uvedenému výzkumnému záměru mé disertační práce odpovídá i pramenná základna. Jak bylo napsáno na začátku, vlastního posunu v bádání této problematiky bylo dosaženo při použití a využití archivních pramenů.

Jedním z hlavních archivních pramenů, z kterého jsem čerpal při své práci, byl fond Severní dráhy císaře Ferdinanda uložený v Rakouském státním archivu ve Vídni. Fond uceleně zachycuje období let 1836 až 1887 a částečně 1888 až 1906. Celkem obsahuje 843 kartónů.

Druhý archivní materiál vztahující se k dějinám KFNB je fond Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda uložený v Národním archivu v Praze. Fond obsahuje materiál pro období let 1851 až 1906. Ale nejucelenější je období let 1888 až 1906. Zřejmě rozděleno v rámci archivní odluky. Jako vedlejší lze využít fond: Policejní ředitelství Praha I. – presidium 1893–1899. V kterém jsou uloženy žádosti na povolení penzijních dělnických spolků a schválení jejich stanov. Například pro firmu Ringhoffer na Smíchově.

Archivní fondy v Praze a ve Vídni týkající se Severní dráhy císaře Ferdinanda jsou sice přístupné, avšak velmi nepřehledné. Materiály úřední povahy z produkce KFNB se v nich hledají velice těžce a musí se přistoupit k metodě postupného procházení kartonu po řadě. V případě fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda v Rakouském státním archivu se badateli po nějaké době podaří proniknout do systému spisové služby společnosti, a je možné se střídavými úspěchy vyhledávat potřebný pramenný materiál ke studiu.

Podobně je na tom fond Generálního ředitelství–Báňské dráhy v podnikovém archivu OKD. Tento fond čítá cca 600 kartónů, které jsou pouze částečně uspořádané a při bádání nastává podobný problém jako u fondů Severní dráhy císaře Ferdinanda ve Vídni a fondu Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v Praze.

Přesto se dá v těchto pramenných základnách najít mnoho informací k tématu vzniku, vývoje a fungování sociálního systému u Severní dráhy císaře Ferdinanda. Nacházejí se zde předpisy penzijního fondu, předpisy nemocenské pokladny, protokoly z valných hromad akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda z rozmezí let 1845 až 1907.

V těchto fondech se nacházejí dokumenty úřední povahy z produkce Severní dráhy císaře Ferdinanda, dále předpisy penzijního spolku, nemocenské pokladny a v neposlední řadě také protokoly z valných hromad akcionářů společnosti.

Prvořadým pramenným materiálem se staly předpisy penzijního spolku a nemocenské pokladny, které mi umožnili proniknout do systému fungování jejich fungování.

Bylo z nich možné zjistit výši příspěvků členů do těchto pokladen, dále výši ročního příspěvků Severní dráhy císaře Ferdinanda. Kromě toho zde obsažené údaje umožnili popsat penzijní a nemocenské požitky, na které měli členové a jejich rodinní příslušníci nárok.

Předpisy nemocenské pokladny dovolují zjistit také povinnosti a pravomoci podnikových lékařů a rozsah jejich působnosti.

Ze stejného pramene je možné zmapovat správu nemocenské pokladny, pravomoci a povinnosti výboru nemocenské pokladny a vytvořit si jasnou představu o fungování samosprávy v rámci nemocenské pokladny. Jsou zde také stanoveny podmínky členství.

Díky protokolům z valných hrad bylo možno zpracovat i takovou problematiku jako byly příjmy a výdaje penzijní ústavu. Nacházejí se zde údaje o okolnostech vzniku penzijního ústavu, případně nemocenské pokladny.

Ze stejného pramene můžeme vyextrahovat znění úprav penzijních, nebo nemocenských předpisů.

V protokolech se nacházejí informace vhodné ke zjištění počtu členů penzijní pokladny, bohužel pouze ve vybraném období padesátých let. Velice spolehlivě však je z něj možné zjistit počty penzionovaných zaměstnanců, vdov a sirotků pobírajících penzijní požitky v rozmezí let 1855 až 1905.

Ve fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda ve Vídni se nachází schematismy této společnosti z let 1860 a 1890. Jsou zde jmenné seznamy zaměstnanců a v případě schematismu z roku 1860 také seznam penzionovaných zaměstnanců, vdov a sirotků. Součástí seznamu jsou výše vyplácených penzijních požitků. Tyto údaje jsem ve své práci využil.

Dalším pramenným zdrojem k předloženému tématu sociálního zabezpečovacího systému jsou tištěné prameny. V našem případě se jedná hlavně o Österreichisches Eisenbahn-Jahrbuch autora Ignatze Kohna, později Konta, vycházející v rozmezí let 1868 až 1889. Autor zde nashromáždil historické a statistické údaje o všech soukromých a státních železnicích v habsburské monarchii. Z těchto údajů jsem získal přehled o historii železničních společností v monarchii, jejich hospodářských a finančních záležitostech, vysledoval rozvoj železniční infrastruktury ve všech zemích habsburské monarchie.

K tištěným pramenům můžeme přiřadit také organizační předpis a domovní řád azylového domu Severní dráhy císaře Ferdinanda ve Valticích. Tyto prameny mi umožnili, nahlédnout každodennosti azylového domu. Byl jsem schopen zrekonstruovat vzdělávací výchovný systém, který v ústavu fungoval, systém trestů odměn, práv a povinností chovanců. V nespolední řadě jsme z tohoto důležitého pramene, získal informace o správě azylového domu ze strany Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Všechny výše uvedené prameny byly nepostradatelným pomocníkem, který pomohl posunout bádání v této problematice kupředu. Drtivá většina pramenů pak byla použita poprvé.

Výsledky výzkumu

Z předloženého výzkumu na téma vzniku, vývoje a fungování zabezpečovacího systému u Severní dráhy císaře Ferdinanda v letech 1836–1907 vyplývají následující závěry.

Zabezpečovací systém pro zaměstnance, jejich ženy a sirotky Severní dráhy císaře Ferdinanda byl ve sledovaném období tvořen nemocenskou pokladnou z roku 1839, penzijní pokladnou, nemocenskou pokladnou z roku 1874, nemocenskou pokladnou z roku 1888 a azylovým domem ve Valticích.

Podle *Dílenského pořádku a vybudování nemocniční pokladny*, existovala již v roce 1839 v dílnách KFNB nemocenská pokladna pod patronací ředitelství podniku. Zaměstnanci dílen odváděli do nemocenské pokladny 1 krejcar ze svého týdenního platu, za což měli v případě nemoci nebo úrazu zajištěnou finanční podporu ve výši poloviny jejich denního platu. V případě úmrtí zaměstnance měli pozůstalí nárok na pohřebné ve výši 24 zl. k. m. Pokud byla v pokladě nemocenského ústavu dodatečná hotovost, mohla z ní být placena polovina nákladů na lékařské ošetření postiženého zaměstnance. Účetní záležitosti spravovala KFNB a přímý dozore nad nemocenskou pokladnou vykonával ředitel dílen.

Nemocniční pokladna z roku 1839 jeví znaky kombinace nemocenského a úrazového zabezpečení. Bohužel se v žádném z dalších pramenů nepodařilo vystopovat pokračování tohoto ústavu.

Penzijní pokladna byla zřízena rozhodnutím akcionářů společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v roce 1844. V období před rokem 1851 jí spravoval samosprávný orgán tvořený sekretářem, technickými a administrativními úředníky KFNB. V roce 1851 převzala celou penzijní pokladnu do správy společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, která tak zajišťovala finanční a organizační správu ústavu. Fungování penzijní pokladny určovaly penzijní předpisy z let 1846, 1851, 1873, 1883, 1893 a jejich dodatky. Penzijní pokladna byla financována příspěvky členů, příspěvky podniku, výnosy z pronájmů vlastněných realit a nakoupených akcií a také z úročení takto získaného kapitálu.

Členem penzijní pokladny se mohl stát pouze zaměstnanec, který dosáhl definitivy. Pod penzijní zabezpečení spadaly také vdovy a sirotci těchto zaměstnanců. K povinnostem členů patřilo odvádět příspěvky do penzijní pokladny. Penzijní požitky u penzijního ústavu Severní

dráhy císaře Ferdinanda se dělily na penze, vdovské penze, odbytné, výchovné příspěvky a pohřebné.

Výměra penzí byla závislá na odsloužené době a posledním ročním pobíraném platu. V období let 1846 až 1851 tak mohl zaměstnanec pobírat penzi, v případě, že odsloužil více jak 25 let, v maximální výši $\frac{2}{3}$ svého posledního pobíraného ročního platu. Od roku 1851 byla tato výměra změněna a penzionovaný zaměstnanec mohl po odsloužení čtyřiceti let pobírat penzi v plné výši svého posledního platu.

Vdovy po zaměstnancích, kteří byli členy penzijní pokladny, měly nárok na vdovskou penzi, nebo jednorázové odbytné. Výše těchto požitků se v průběhu existence penzijního ústavu KFNB měnila. Výměra byla opět odvislá od doby služby manžela a jeho posledního pobíraného ročního platu, nebo penze. V období let 1846 až 1851 mohla dosáhnout výše $\frac{1}{2}$ posledního ročního příjmu manžela, maximálně však 500 zlatých k. m. ročně. Od roku 1851 pak byla výměra vdovské penze ustálena na výši $\frac{1}{3}$ posledního ročního příjmu manžela, maximálně však 600 zlatých k. m. ročně. Odbytné bylo od roku 1851 stanoveno na výši $\frac{1}{4}$ posledního ročního příjmu zemřelého.

V případě úmrtí člena penzijní pokladny měli pozůstalí nárok na pohřebné, jednorázový penzijní požitek určený na zaplacení pohřbu. Jeho výše se opět stanovila dle posledního ročního platu nebo penze zemřelého. Minimálně činila 15 zlatých, nejvíce $\frac{1}{2}$ posledního příjmu.

Dalším penzijním požitkem byla dočasná podpora z penzijní pokladny, tento požitek mohli pobírat zaměstnanci, kteří byli dlouhodobě neschopní služby, případně utrpěli úraz ve službě. Nahrazoval úrazové pojištění a zabezpečoval postiženého před chudobou.

Sirotcí měli právo na výchovné příspěvky, které se opět odvíjely od posledního ročního platu, nebo penze otce, nejdříve byl stanoven na 5% z této částky a od roku 1893 na 10%. Pobírání výchovného příspěvku bylo ukončeno dosažením určitého věku, v roce 1873 nastaven na 16 let u dívek a 18 let u chlapců, v roce 1893 pak na 18 let u dívek a 20 let u chlapců.

V roce 1893 byla penzijní pokladna rozdělena na dvě části A a B, které spolehlivě fungovaly zaměstnancům až do zestátnění KFNB v roce 1906, kdy byly předány kStB. Ani poté nezakly a fungovaly odděleně od penzijního zabezpečení státních drah. Penzijní pokladna měl znaky kombinace nemocenského a úrazového zabezpečení. Zajišťovala tak v kombinaci s nemocenskými pokladnami z roku 1874 a 1888 svého člena před upadnutím do chudoby.

Z příkladu dva a tři vyplývá, že penzijní zabezpečení poskytované penzijní pokladnou KFNB bylo pro rodinu zaměstnance zcela dostačující. V porovnání s horníkem zaměstnaným

v dolech Severní dráhy se jeví jako lepší. Představa penze ve výši 100% posledního ročního pobíraného platu je prostě neuvěřitelná.

Nemocenská pokladna pro zaměstnance Severní dráhy císaře Ferdinanda z roku 1874 byla zřízena na základě živnostenského zákona z roku 1859. Fungování nemocenské pokladny zajišťoval předpis pro nemocenskou pokladnu z téhož roku. Její členové byli rozděleni na tři kategorie podle zaměstnaneckého poměru vůči společnosti. Zaměstnanci, kteří příslušeli do této nemocenské pokladny, museli odvádět příspěvky, které jim byly vyměřovány na základě jejich příjmu.

Z tohoto ústavu jim vyplývaly tři základní nemocenské požitky, a to nemocenská podpora, pohřebné a bezplatná lékařská péče. Finanční podpora v době nemoci mohla v případě první kategorie členů dosáhnout plného měsíčního příjmu po dobu tří měsíců, v případě druhé kategorie jednoho plného měsíčního příjmu po dobu jednoho měsíce. Finanční podpora se vztahovala také na manželku a děti, kterým v případě hospitalizace zaměstnance, příslušel nárok na ½ jeho finanční podpory. Do finanční podpory bylo zahrnuto také pohřebné, které se vyplácelo manželce a dětem podle kategorií členů. V případě první kategorie ve výši ½ posledního měsíčního platu, v případě druhé a třetí kategorie pak minimálně 15 zlatých. V případě úmrtí při nehodě ve službě bylo vypláceno pohřebné bez rozdílů kategorií ve výši 60 zlatých.

Bezplatná lékařská péče se skládala z nároku na bezplatné lékařské ošetření, zaplacení léčení a pobytu v nemocni, úhradu všech léčiv a chirurgických pomůcek a vyplacení finanční podpory po dobu pracovní neschopnosti.

Zaměstnanec, který utrpěl úraz ve službě, měl nárok na lékařskou péči a vyplacení nemocenské podpory.

Pro zajištění lékařské péče svých zaměstnanců měla Severní dráha císaře Ferdinanda podnikové lékaře, kteří měli vyčleněný určený okrsek své působnosti.

Členské příspěvky se v případě nemocenské pokladny z roku 1874 neplatily, protože byla spojená s penzijní pokladnou Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Nemocniční pokladna z roku 1874 měla jasné znaky kombinace nemocenského a úrazového zabezpečení. Ústav zanikl se zřízením nemocenské pokladny z roku 1888.

Nemocenská pokladna 1888 byla založena na základě zákona *O nemocenské zabezpečení dělníků* z roku 1888. Členství v této nemocenské pokladně se týkalo všech zaměstnanců KFNB vyjma horníků, kteří podléhali hornímu zákonu. Členství vznikalo přijetím do zaměstnání u společnosti a člen byl hned od počátku zahrnut do nemocenského pojištění. Financování pokladny bylo založeno na členských příspěvcích a příspěvcích KFNB, které

byly v obou případech vyměřovány podle ročního platu, nebo denní mzdy člena. Z takto nakumulovaného kapitálu se získával další příjem do pokladny ve formě úroků z uložených peněz.

Pro případ příliš velkých výdajů byl vytvořen rezervní fond, z kterého se měly v případě nouze čerpat finance na výplatu požitků nemocenské pokladny nebo na zaplacení příspěvků propuštěných zaměstnanců bez příjmu.

Z tohoto ústavu jim plynuly tři základní nemocenské požitky, a to nemocenská podpora, pohřebné a bezplatná lékařská péče. Nemocenská podpora byla vypočítána buď na základě ročního platu, nebo z denní mzdy člena nemocenské pokladny. Vypočtená nemocenská dávka nemohla být v žádném případě nižší než průměrné mzdy a platy v místě obvyklé. Na druhé straně nesměla překročit 4 koruny za pracovní den. Členka v šestinedělí měla nárok na vyplácení nemocenské podpory po dobu čtyř týdnů.

Zaměstnanec, který odešel z pracovního poměru u KFNB, byl až do získání nového zaměstnání stále člen nemocenské pokladny se všemi právy a povinnostmi.

V případě úmrtí člena pokladny bylo jeho pozůstalým nebo osobám, které zařizovaly jeho pohřeb vyplaceno pohřebné ve výši dvojnásobku denního platu zemřelého. Pokud zemřelý neměl příbuzné a žádná jiná osoba se o jeho pohřeb nepostarala, zorganizovala pohřeb buď pokladna, nebo domovská obec dotyčného.

Bezplatná lékařská péče se skládala z nároku na bezplatné lékařské ošetření, zaplacení léčení a pobytu v nemocni, úhradu všech léčiv a chirurgických pomůcek a vyplácení finanční podpory po dobu pracovní neschopnosti.

Doba pobírání požitků nemocenské pokladny byla odvislá od doby, po kterou byli členové zaměstnání u společnosti. V případě zaměstnance zaměstnaného u KFNB více jak pět let to bylo 52 týdnů.

Pro zajištění lékařské péče svých zaměstnanců, měla Severní dráha císaře Ferdinanda podnikové lékaře, kteří měli vyčleněný určený okrsek své působnosti.

Správa nemocenské pokladny vykazovala znaky volené samosprávy. V čele nemocenské pokladny stál jedenáctičlenný pokladní výbor. Předsedu a pět jeho členů dosazoval podnik, zbylých pět si volili členové. Úlohou pokladního výboru bylo kontrolovat hospodaření nemocenské pokladny, rozhodovat o pokutách a trestech, spolupracovat s ředitelstvím KFNB na výběru podnikových lékařů, vykonávat nemocenskou kontrolu, zastupovat nemocenskou pokladnu v soudních sporech a v neposlední řadě navrhnout změny stanov.

Nemocniční pokladna z roku 1888 ve srovnání s nemocenskou pokladnou z roku 1874 nesla také znaky kombinace nemocenského a úrazového zabezpečení. Avšak navíc měla mnohem

propracovanější systém nemocenské podpory, která se vztahovala na všechny zaměstnance podniku. V roce 1906 byla nemocenská pokladna Severní dráhy císaře Ferdinanda předána do majetku c. s k. Státních drah na základě zákona o zestátnění z 31. října 1906.

Azylový dům ve Valticích byl zřízen společností KFNB u příležitosti šedesáti let nástupu na trůn císaře Františka Josefa I v roce 1898. Úkolem tohoto ústavu bylo zajistit dětem a sirotkům zaměstnanců základní vzdělání a v případě zručných chovanců následně zaměstnání u Severní dráhy císaře Ferdinanda. Výběr vhodných dětí měla na starost správní rada podniku. Správa azylového domu plně spadala pod ředitelství a správní radu společnosti. Ta také rozhodovala o přijetí vhodných chovanců. Finanční zajištění chodu tohoto ústavu leželo zcela na bedrech podniku. Každodenní život azylového domu byl řízen organizačním předpisem a domovním řádem. Po zestátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda byl azylový dům ve Valticích předán kkStB. Po roce 1918 ho převzaly Československé státní dráhy.

Azylový dům sloužil po určitou dobu života chovance jako jeho domov, v kterém požíval zabezpečení před případnou chudobou.

Ze skutečností uvedených v předložené disertační práci vyplývá, že společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda v průběhu let 1836 až 1907 vybudovala plně funkční systém sociálního zabezpečení. Byl plně srovnatelný se všemi tehdy fungujícími systémy podnikového a státního sociálního zabezpečení v Předlitavsku. Zaměstnanci společnosti, kteří byli jeho členy, mohli jeho požitky zkombinovat tak, že byli plně zabezpečeni pro případ nemoci, úrazu a penze.

Na samotný konec je třeba podotknout, že pokud hypoteticky nastoupil železniční úředník do služeb Severní dráhy císaře Ferdinanda ve věku 20 let (využil-li protekce) a splnil všechny předepsané podmínky penzijního fondu, tak měl po odpracování 40 let nárok na penzi ve výši svého posledního platu. Horník na tom byl o poznání hůře, ten pokud vydržel 40 let pracovat na jednom dole, tak získal nárok na 8/10 svého posledního platu. K tomu je možné napsat jen jedno. Dobře již bylo.

Prameny a literatura:

Archivní prameny (výběr):

Podnikový archiv OKD, Ostrava fond:

Generální ředitelství – Báňská dráha;

Národní archiv, Praha fond:

Ředitelství pro tratě Severní dráhy Ferdinandovy;

Österreichisches Staatsarchiv in Wien – Archiv für Verkehrswesen fond:

Kaiser–Ferdinands–Nordbahn

Publikované prameny (výběr)

Pensions-Normalien der k. k. a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846.

Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883.

Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen, Wien 1892.

Protokoll über die Verhandlungen der am 31. März 1847 abgehaltenen fünfzehnten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1847.

Protokoll über die Verhandlungen der am 19. Mai 1851 abgehaltenen zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1851.

Protokoll über die Verhandlungen der am 21. Mai 1860 abgehaltenen XXXIII General-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1860.

Protocoll über die Verhandlungen der am 18. Mai 1872 abgehaltenen XLVII. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1872.

Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1882 nebst Rechnungsbeilagen und Statistik, Wien 1883.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1891 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1892.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1904 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1905.

Kranken-Normale der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Linie, Wien 1874.

Statut der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888.

Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter k. k. priv. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889.

Organisations-Statut für das Kinderasyl, Wien 1901.

Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Wien 1902.

Schematismus der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1860, Wien 1860.

Beamten-Schematismus der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für 1890/1891, Wien 1890.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1868.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1872.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1880.

KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1888/1889.

Ročenka státních a soukromých drah československé republiky na rok 1920, Praha 1920.

Tisk:

Časopis českého úřednictva železničního.

Československý časopis historický

Hospodářské dějiny

Zájmy strojevůdce

Základní literatura (výběr)

ARTL, Gerhard, GÜRTLICH, Gerhard H., ZENZ, Hubert, Allerhöchste Eisenbahn, 170 Jahre Nordbahn Wien-Brünn, Wien 2009.

CZEDIK, Alois, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen, Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat-und Staatsbahnen 1824–1910, I. Band, Tetschen, Wien, Leipzig 1913.

EBERT, Kurt, Die Anfänge der modernen Sozialpolitik in Österreich, Wien 1975.

KELLER, Václav (red.), Deset let Československých státních drah 1918–1928, Praha 1928.

KELLER, Václav (red.), Čeští železničáři v odboji za války a o převratu, Praha 1928.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. I. Band, Wien, Teschen, Leipzig 1898.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, V. Band, Das Eisenbahnwesen Österreichs in seiner allgemeinen und technischen Entwicklung 1898–1908 I. Band, Wien, Teschen, Leipzig 1908.

- GREGOROVÁ, Zdeňka, Důchodový systém, Brno 1998.
- Hlavačka, Milan, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990.
- HLAVAČKA, Milan a kolektiv, České země v 19. století, Proměny společnosti v moderní době I., Praha 2014.
- HLAVAČKA, Milan, CIBULKA, Pavel et alii, Chudinství a chudoba jako sociálně historický fenomén, Praha 2013.
- HONS, Josef, Dějiny dopravy na území ČSSR. Bratislava 1975.
- HONS, Josef a kol., Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990.
- JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk: Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie, Praha 2007.
- JANÁČEK, František, Největší zbrojovka monarchie, Škodovka v dějinách, dějiny ve Škodovce 1859–1918, Praha 1990.
- JANÁK, Jan, Příčiny vzniku předlitavské sociální správy, Brno 1970.
- KÁRNÍKOVÁ, Ludmila, Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754–1914.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha 1991.
- MACHAČOVÁ, Jana, MATĚJÍČEK, Jiří, Nástin sociálního vývoje českých zemí 1781 – 1914, Praha 2010.
- Österreichische Bürgerkunde. Handbuch der Staats- und Rechtskunde in ihren Bezeichnungen zum öffentlichen Leben, erste Band, Wien 1910.
- PELIKÁN, Jan, Za cílem života, Praha 1928.
- PURŠ, Jaroslav, Průmyslová revoluce v českých zemích, Praha 1960.
- RÁKOSNÍK, Jakub, TOMEŠ, Igor a kol., Sociální stát v Československu, právně-institucionální vývoj v letech 1918 – 1992, Praha 2013.
- Sociální péče u Československých státních drah, Praha 1928.
- ŠTĚPÁN, Miloslav, Přehled dějin československých železnic 1824–1948, Praha 1958.
- TRÖSTER, Petr a kol.: Právo sociálního zabezpečení, Praha 2013.
- URBAN, Otto, Kapitalismus a česká společnost, Praha 2003.
- VOCELKA, Karl, Österreichische Geschichte, München 2007.
- Články, časopisecké a sborníkové studie (výběr):
- HLAVAČKA, Milan, Dopravní revoluce v českých zemích, in: Hospodářské dějiny 12/1984, s. 227–263.

HLAVAČKA, Milan, Dopravní revoluce v českých zemích, in: Československý časopis historický 37, 1989, s. 666–681.

DEYL, Zdeněk, K buržoaznímu pojetí sociální politiky v letech 1918–1938, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 2/1974, s.148–166.

DEYL, Zdeněk, Sociální politika Československa ve druhé polovině třicátých let, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 10/1986, s.229–252.

DEYL, Zdeněk, Vývoj dělnického sociálního pojištění v Československu v letech 1924–1938, in: Československý časopis historický 24, 1976, s. 508–534.

DEYL, Zdeněk, O významu kolektivních smluv v Československu 1918 – 1938, in: Československý časopis historický 36, 1988, s. 843–855.

DEYL, O významu kolektivních smluv v Československu 1918 – 1938, in: Československý časopis historický 37, 1989, s. 44–58.

KŘEPELOVÁ, Vlasta, Sociální situace horníků v Čechách před I. světovou válkou, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 2/1974, 126–127.

MARTÍNEK, Miloslav, Přehled vývoje sociálního zákonodárství v českých zemích v letech 1879–1918, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 3/1976, 13–44.

MARTÍNEK, Miloslav, Rakouské zákonodárství v oblasti chudinství, zdravotnictví a sociální správy, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 4/1977, s. 63–85.