

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**

Disertační práce

vedoucí práce – Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

2014

Prohlašuji, že jsem disertační práci napsal samostatně s využitím pouze uvedených a řádně citovaných pramenů a literatury a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

Podpis:

Rád bych poděkoval vedoucímu práce prof. PhDr. Milanu Hlavačkovi, CSc., za cenné podněty, připomínky a trpělivost při práci na disertační práci a Bc. Magdalence Buriánkové za neocenitelnou pomoc a morální podporu.

## Abstrakt

Tématem předložené disertační práce je Vznik, vývoj a fungování systému sociálního zabezpečení u společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v období let 1836–1907.

Těžiště výzkumu bylo zaměřeno na vznik a fungování penzijní pokladny, nemocenské pokladny z roku 1874, nemocenské pokladny z roku 1888 a dětského azylového domu železniční společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda.

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.

Výsledky výzkumu jsou následující;

Severní dráha císaře Ferdinanda poskytovala prostřednictvím penzijní pokladny a nemocenské pokladny z roku 1874 a části svých zaměstnanců, jejich vdovám a sirotkům penzijní, nemocenské a částečně také úrazové zabezpečí. Po zřízení později nemocenské pokladny z roku 1888 se nemocenské pojištění rozšířilo na všechny zaměstnance. Tento záchytný systém se v průběhu let stal vzorem pro většinu soukromých železniční společnosti a c. k. Státní dráhy. A naopak Severní dráha si brala za vzor sociální zabezpečení státních úředníků, případně jiných železniční společnosti.

Dětský azylový dům zřízený společností poskytoval dětem a sirotkům zaměstnanců Severní dráhy bezplatné základní vzdělání, možnost přípravy pro práci u Severní dráhy a v neposlední řadou výchovu. Podobný systém vzdělání dětí a sirotků zaměstnanců měly například c. k. Státní dráhy.

Zřízení Penzijní pokladny a azylového proběhlo na základě svobodného rozhodnutí akcionářů. Naopak vznik a vývoj nemocenské pokladny byl vázán na zákon *O nemocenské pojištění dělníků z roku 1888*. A její založení tak patří zasahování státu do vztahu mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem. Její fungování bylo od roku 1888 běžné u všech soukromých a státních železnic.

Vzhledem k tomu, že zkoumaná oblast historie vzniku, vývoje a fungování systému sociálního zabezpečení v tzv. Dlouhém 19. století je v naší historiografii poněkud opomíjen tématem, je předložená disertační práce pouze sondou do celkového systému. Česká historiografie se v minulosti zabývala touto problematikou v období

první československé republiky se stručným historickým přesahem do 19. století a byla více zaměřena na roli státu na vznik, vývoj a fungování sociální zabezpečení.

## **Abstract**

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

The objective of this thesis is *The origin, development and working of the welfare system at the Company of the Emperor Ferdinand Northern Railway in the period 1836–1907*. The research is focused on the origin and working of the Retirement Fund, the Sickness Fund from 1874, Sickness Fund from 1888 and the Childrens' shelter of the Emperor Ferdinand Northern Railway Company.

The method of this research was the archival sources, printed sources and literature collection and analysis and then comparison the origin, development and working of Social Security systems at state railways, state administration, members of Habsburg monarchy armed forces and also at other private railway companies in the period of 1836 – 1907.

The sources confirm that the Emperor Ferdinand Northern Railway provided some employees, their widows and orphans with comprehensive care of pension, sickness security and partly also accident insurance through its funds. The company also offered childrens' shelter service, that provided children and orphans with free of charge upbringing and education with the view to preparing them to work for the Northern Railway. The company was not the only that did it and was inspired by their competitors and also the state, nevertheless it was one of the most progressive and their restraint system became a standard for most of private railway companies and then also for k.k. State Railways.

The social insurance development can be observed either from the state point of view, when the Law on Worker Health Insurance came in force in 1888 and was followed by foundation of the Sickness Fund or from Northern Railways point of view because the foundation of the Pension Fund and the Childrens' shelter was based on the shareholders decision.

In past the Czech historiography dealt with this topic in the period of the First Czechoslovak Republic mentioning only concisely 19th century was more focused on the state role and on welfare system origin, development and function in its frame. This Thesis presents more specific information about historical field so far a bit neglected of the origin, development and working of the welfare system throughout the period of so called long 19th century.

## Obsah

Úvod .....	9
Vývoj sociálního zabezpečovacího systému v habsburské monarchii .....	11
Prameny .....	15
Literatura .....	18
1. Vznik železniční dopravy v Evropě .....	21
1.1. Formování železniční sítě v zemích Koruny české .....	23
1.2. Éra koněspřežných železnic a elementární počátky hromadné osobní dopravy – 20. a 30. léta 19. století.....	24
1.3. Počátky revoluce v dopravě v českých zemích - od poloviny 30. let 19. století do poloviny 19. století (1848/1849).....	26
1.4. Rozvoj revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 19. století do poloviny 60. let 19. století (1866/1867) .....	28
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).....	29
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 .....	30
2. Vznik a vývoj C. a k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda .	33
2.1. C. a k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda .....	35
2.2. Stavba a provoz Severní dráhy císaře Ferdinanda.....	37
3. Sociální systém Severní dráhy císaře Ferdinanda .....	44
3.1. Dílenský pořádek a existence nemocenské pokladny .....	46
3.2. Penzijní pokladna C. k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda .....	47
3.2.1. Vývoj penzijního pojištění u železničních společností 1844 až 1907 .....	47
3.2.2. Historie penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda 1844 až 1907	54
3.2.3. Členství v penzijním spolku KFNB .....	60
3.2.4. Nárok na penzijní požitky a jejich výměra.....	65
3.2.5. Financování penzijní pokladny KFNB .....	81
3.2.6. Tři příklady z praxe .....	99
3.2.6.1. Příklad první .....	99
3.2.6.2. Příklad druhý z roku 1905 .....	99
3.2.6.3. Příklad třetí - Jeden podnik dva penzijní systémy .....	100
3.3. Nemocenská pokladna Severní dráhy císaře Ferdinanda 1874 .....	111
3.3.1. Rozdělení pojištěnců .....	111
3.3.2. Požitky nemocenské pokladny .....	112
3.3.3. Podnikový lékaři Severní dráhy císaře Ferdinanda.....	114
3.4. Nemocenská pokladna pro zřizovatele a dělníky c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda 1888.....	117
3.4.1. Členství.....	117
3.4.2. Financování nemocenské pokladny .....	119
3.4.3. Požitky nemocenské pokladny .....	120
3.4.4. Podnikový lékaři Severní dráhy císaře Ferdinanda .....	123
3.4.5. Správa nemocenské pokladny .....	123
3.5. Dětský azylový dům Severní dráhy císaře Ferdinanda .....	128
3.5.1. Správa azylového domu .....	130
3.5.2. Každodennost azylového domu .....	132

3.5.3. Život chovanců v ústavu .....	133
4. Závěr.....	137
Seznam zkratek.....	143
Prameny a literatura.....	144
Přílohy .....	158



## Úvod

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,<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Srovnej. Sociální péče u československých státních drah, Praha 1928, s. 5.

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.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Článek 30 – právo na hmotné zabezpečení ve stáří, při nezpůsobilosti k práci a při ztrátě živitele. Zdeňka GREGOROVÁ, Důchodový systém, Brno 1998, s. 15–19.

## Vývoj sociálního zabezpečovacího systému v habsburské monarchii

Sociální zabezpečovací systém v habsburské monarchii v průběhu 19. Století nabýval formy státní a/nebo podnikové, které se v průběhu let vzájemně ovlivňovaly a doplňovaly. Sociální zabezpečovací systém v habsburské monarchii v průběhu 19. století nabýval dvě formy státní a/nebo podnikové, které se v průběhu let vzájemně ovlivňovaly a doplňovaly.

Neobjevil se však z čista jasna. První základy pro vznik podnikové formy státního zabezpečovacího systému můžeme sledovat již ve středověku, kdy funkci sociálního zabezpečení uskutečňovaly například hornická bratrstva.<sup>3</sup>

V druhé polovině 18. století došlo za vlády Marie Terezie a jejího syna Josefa II. v habsburské monarchii k velkým reformám, které nejenže zlepšily chod státu jako takového, ale jako vedlejší produkt vytvořily velkou skupinu státních úředníků závislých čistě na výdělku od státu. Vznikla nová skupina, byrokracie. V dobách, kdy vysoké státní úřady zastávali představitelé šlechty, jejichž zdrojem příjmů byly výnosy z vlastních dominií, nemusel stát řešit jejich zabezpečení po odchodu ze státní služby. Problém nastal v případě nových nearistokratických byrokratů. Proto byl již od dob panování Marie Terezie pro ně postupně vytvářen zabezpečovací systém. V první fázi byla snaha povýšit je do šlechtického stavu a obdarovat je statky. To se však záhy projevilo jako neudržitelné, protože s rozvojem státu se úspěšně rozrůstal počet byrokratů, nikoliv tak volných statků. Proto byl v roce 1771 za vlády Marie Terezie vydán penzijní normál pro vdovy a sirotky státních zaměstnanců a o deset let později za vlády císaře Josefa II. penzijní normál pro státní zaměstnance. Tyto penzijní předpisy založili na území Čech, Moravy a Rakouského Slezska základ státního sociálního zaopatření.<sup>4</sup>

Se zrušením nevolnictví v roce 1781, s rozvojem průmyslové výroby a později s nástupem procesu Průmyslové revoluce se v 19. století objevil problém, jak zajistit velkou masu lidí pracujících ve všech průmyslových odvětvích pro případ nemoci, úrazu a stáří. Stát se k problematice stavěl nejprve ryze liberálně, přesně dle zásady *laissez faire-laissez passer* (volně přeloženo *nechme věci vyvíjet se vlastní cestou a lidi starat se o sebe*). Stát se přímo staral pouze o své zaměstnance, úředníky, vojáky, jejich vdovy a sirotky. Zabezpečení zaměstnanců v soukromém sektoru bylo na

---

<sup>3</sup> Petr TRÖSTER a kol., Právo sociálního zabezpečení, Praha 2013, s. 19–20.

<sup>4</sup> Tamtéž, s. 20.

počátku věci přístupu zaměstnavatele, případně samotných zaměstnanců. Záleželo jen na zaměstnavateli, zda založí podpůrný či penzijní spolek nebo nemocenskou a úrazovou pokladnu. Nebo vše dohromady. Případně, zda se sami zaměstnanci nezačnou, ať již bez úředního posvěcení nebo prostřednictvím založeného podpůrného spolku, sdružovat a v případě nemoci, úrazu, úmrtí nebo odchodu do penze podporovat. Také existovala možnost se proti nepřízni osudu pojistit, tak tomu bylo například ve Francii a Anglii.<sup>5</sup>

Podnikatelé, kteří se chtěli odpovídající způsobem postarat o své zaměstnance, mohli využít dekretu dvorské kanceláře z roku 1837 a zabezpečit finančně své zaměstnance v případě nemoci pod dobu jednoho měsíce. Další legislativní úpravy umožňovaly/ukládaly podnikatelům zakládání penzijních nebo nemocenských pokladen, dělo se tak na základě císařského rozhodnutí z 14. října 1843, dále dekretu dvorské kanceláře z 5. listopadu téhož roku a císařského patentu číslo 253/1852 číslo 253 ř. z., později na základě zákona číslo 134/1867 ř. z. V průběhu padesátých a šedesátých let začal platit nový horní zákon číslo 146/1854 ř. z., který ukládal majitelům dolů, aby buď založili bratrskou pokladnu, nebo aby se za tímto účelem spojili s jiným podnikatelem. Do legislativního vývoje zapadal živnostenský řád číslo 227/1859 ř. z., na jehož základě musel majitel závodu s více jak dvaceti dělníky zajistit nějakou formu nemocenské podpory, ale teprve novela živnostenského zákona číslo 39/1883 ř. z., ukládala založit nemocenskou pokladnu všem majitelům živnostenských podniků, nebo se k nějaké připojit.<sup>6</sup> Zároveň začala od roku 1883 fungovat kontrolní instituce živnostenských inspektorů kontrolujících pracovní podmínky v dílnách, továrnách a železničních společnostech.<sup>7</sup>

V druhé polovině osmdesátých let se v tehdejší Předlitavsku začalo jednat o možnosti vzniku nemocenského a úrazového pojištění zaměstnancům, což souviselo s podobným procesem v sousedním sjednoceném Německu. Zde bylo v roce 1883 uzákoněno povinné nemocenské pojištění, 1884 úrazové a 1889 invalidní, pod souhrnným označením Bismarckova reforma tak byl vytvořen model sociálního pojištění, který se stal vzorem pro systémy v Evropě a v Rakousku-Uhersku.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Petr TRÖSTER a kol., Právo ... c. d. s. 20.

<sup>6</sup> Jan JANÁK, Příčina vzniku předlitavské sociální správy, Brno 1970, s. 22. Petr TRÖSTER a kol., Právo ... c. d. s. 21. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 10., s. 124.

<sup>7</sup> Bericht der k. k. Gewerbe-Inspektoren über ihre Amtsthätigkeit im Jahre 1883, Wien 1883, s. 1–3. Jan JANÁK, Příčina vzniku ... c. d. s. 62.

<sup>8</sup> Petr TRÖSTER a kol., Právo ... c. d. s. 21–22.

V druhé polovině osmdesátých let na ně navázala tzv. Taffeho reforma skládající se ze tří zákonů, první číslo 1/1888 ř. z. *O úrazovém pojištění dělníků*, druhý číslo 33/1888 ř. z. *O nemocenském pojištění dělníků* a třetí číslo 127/1889 ř. z., a třetí *bratrských pokladnách*. Tyto zákony zavedly povinné úrazové a nemocenské pojištění pro většinu zaměstnanců soukromých firem. Zákon *O nemocenském pojištění dělníků* zahrnoval úředníky a dělníky v dolech, v podnicích podléhajících živnostenskému řádu, na železnici, ve vnitrozemské plavbě. Za dělníky a úředníky byli dle tohoto zákona považováni také, učni, dobrovolníci, praktikanti, prostě osoby s malým, nebo žádným výdělkem. Naopak se nevztahoval na zaměstnance státní správy.<sup>9</sup> Zákon *O úrazovém pojištění dělníků* se vztahoval na dělníky a úředníky v továrnách, hutích, dolech, loděnicích, lomech, skladištích a řádné dělníky a úředníky na stavbách.<sup>10</sup>

Posledním legislativním počinem v otázce sociálního zabezpečovacího systému před rokem 1918 byl zákon číslo 1/1907 ř. z. *O penzijním pojištění zřízenců ve službách soukromých a některých zřízenců ve službách veřejných*. V době před První světovou válkou se pracovalo na přípravě zákonů řešící problematiku penzijního, starobního a invalidního pojištění dělníků, ale práce byly zastaveny se začátkem války.<sup>11</sup>

Jakým způsobem do tohoto státního systému sociálního zabezpečení vstupoval soukromý sektor, lze dobře zjistit na příkladu velké soukromé a státní železniční společnosti vznikající v rozmezí třicátých a devadesátých let 19. století. Samotní soukromí akcionáři jednotlivých společnosti začali na valných hromadách projednávat založení penzijních a nemocenských ústavů, nebo jejich kombinaci. První železniční společnost, která založila penzijní ústav, byla c. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB). Akcionáři této akciové společnosti odhlasovali vznik penzijního ústavu již v roce 1844. Postupně začaly také další železniční společnosti řešit problematiku sociálního zabezpečení svých zaměstnanců zakládáním penzijních ústavů pro své zaměstnance, např. roku 1855 výhradně privilegovaná Buštěhradská dráha, roku 1857 c. k. privilegovaná dráha císařovny Alžběty, 1858 c. k. privilegovaná Ústecko-Teplická dráha.<sup>12</sup>

A nezůstalo jen u železničních společností, postupně s rozvojem strojího průmyslu se začaly zakládat penzijní a nemocenské pokladny ve společnostech zabývajících se

---

<sup>9</sup> Zákoník říšský pro království a země v říšské radě zastoupené, rok 1888, Vídeň 1888, s. 57.

<sup>10</sup> Říšský zákon číslo 1 z 28. prosince 1887 o nemocenském pojištění dělníků, In: Zákoník říšský pro království a země v říšské radě zastoupené, rok 1888, s. 1–2. Jan JANÁK, Příčina vzniku ... c. d. s. 70.

<sup>11</sup> Petr TRÖSTER a kol., Právo sociálního zabezpečení, Praha 2013, s. 22.

<sup>12</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 30, s. 452 – 454.

strojn výrobu. Např. v roce 1870 zřídil František Ringhoffer pro své zaměstnance Dělnickou pokladnu Františka Ringhoffer a akciová společnost První Českomoravská továrna na stroje v Praze zřídila v roce 1894 penzijní ústav pro své úředníky a mistry, jejich vdovy a sirotky, který zahájil svou činnost v roce 1897.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Národní archiv/ Policejní ředitelství Praha I. – presidium/ 1893-1899, sig. V/35/7, karton č. 1645. Stanovy Pensijního ústavu akciové společnosti Českomoravská-Kolben-Daněk v Praze, Praha 1937, s. 5.

## Prameny

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

Jedním z hlavních archivních pramenů, ze 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, které mají následující schéma:

1. období 1836 až 1869: I. Allgemeines, II. Bau, III. Verkehr, IV. Verrechnung, V. Grundeinlösung, VI. Rechtssngelegenheiten, VII. Kommerzielles, VIII. Zugförderung, IX. Ausrüstungswesen.
2. Období 1870 až 1887: I. Bau, II. Verkehr, III. Kommerzielles, IV. Zugförderung, V. Personal, VI. Ausrüstung, VII. Abrechnung, VIII. Bergbau, IX. Verwaltung, X. Verrechnung.
3. Období 1888 až 1906: obsahuje šest neuspořádaných kartonů

Druhým archivním materiálem vztahujícím 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, nejucelenější je však jen v období let 1888 až 1906, zřejmě následkem archivní odluky. Jako vedlejší lze využít fond: Policejní ředitelství Praha I. – presidium 1893–1899, ve 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 pak 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 kartonů, 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 dokumenty úřední povahy z produkce společnosti - předpisy penzijního fondu, předpisy nemocenské pokladny a v neposlední řadě také protokoly z valných hromad akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda z rozmezí let 1845 až 1907.

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

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

Předpisy nemocenské pokladny také zprostředkovávají informace o povinnostech a pravomocech podnikových lékařů a rozsahu 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 hromad bylo možno zpracovat i problematiku příjmů a výdajů penzijního 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 schematismus 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



Eisebahn-Jahrbuch autora Ignatze Kohna, později Konta, vycházející v rozmezí let 1868 až 1889. Aurore zde nashromáždil historické a statistické údaje o všech soukromých a státních železnicích v habsburské monarchii. Z nich jsem mohl získat přehled o historii těchto společností, jejich hospodářských a finančních záležitostech a vysledovat 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 poskytly obraz každodennosti azylového domu. Byl jsem schopen zrekonstruovat vzdělávací výchovný systém, který v ústavu fungoval, systém trestů odměn, práv a povinností chovanců. V nespolední řadě jsem z tohoto důležitého pramene, získal informace o správě azylového domu ze strany Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Posledním a velmi důležitým pramenem právní povahy, z kterého jsem čerpal při psaní své disertační práce, byl říšský zákoník z let 1848 až 1907. Tyto prameny mi umožnili zjistit právní rámec, v kterém se museli zřizovatelé sociální zabezpečovacího systému pohybovat.

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

## Literatura

Literaturu zaměřenou na vznik, vývoj a fungování zabezpečovacího systému v 19. století na území dnešní České republiky můžeme směle nazvat skromnou. Československá a později česká historiografie se nikdy tímto tématem programově nezabývala a do dnešního dne neexistuje žádná syntéza soustředující se čistě na toto téma.

V období první poloviny dvacátého století se k tomuto téma vyjadřovali národohospodáři a politici. Mezi ně patřil například Karel Engliš, jehož útlá kniha *Sociální politika* dává čtenáři možnost získat informace o směrech politického a národohospodářského myšlení vzhledem k sociálnímu zabezpečení.<sup>14</sup>

Sami železniční zaměstnanci se problematikou sociálního zabezpečení zabývali. Základní informace o tomto systému můžeme získat z díla *Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. státních drah*, které vycházelo nejdříve na pokračování v časopise *Český úředníků železničních* v období 1900 až 1909 a následně bylo v roce 1911 vydáno knižně.<sup>15</sup>

Další základní možnou literaturou z daného období je kniha *Sociální péče u Československých státních drah*, kterou u příležitosti deseti let republiky vydalo ministerstvo železnic. Jsou v ní obsaženy informace o formování penzijního, úrazového a nemocenského pojištění v nové Československé republice od roku 1918 do roku 1928.<sup>16</sup>

Československá historiografie se v období let 1948 až 1989 intenzivně zabývala zkoumáním sociálních dějin, ale v tom kontextu měl výzkum zabezpečovacího systému pouze okrajovou a pomocnou roli. Nikdy se z něj nestalo hlavní nosné téma. Navíc je odborná literatura z tohoto období zatížena ideologickým pohledem na danou problematiku.

Základní informace k tématu vzniku zabezpečovacího systému v Předlitavsku lze načerpat v knize Jana Janáka *Příčiny vzniku Předlitavské sociální správy*, který vlastně část týkající se našeho tématu vpašoval do knihy o řešení chudinské problematiky.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Karel ENGLIŠ, *Sociální politika*, Praha 1916.

<sup>15</sup> Časopis českých úředníků železničních, ročník 1–9, rok 1900–1909. *Sociální péče u Československých státních drah*, Praha 1928.

<sup>16</sup> *Sociální péče u Československých státních drah*, Praha 1928.

<sup>17</sup> Jan JANÁK, *Příčiny vzniku předlitavské sociální správy*, Brno 1970.

Literatura věnující se problematice podnikového sociálního zabezpečení na železnici je ve své podstatě zlomková.

Základní informace o historii vzniku a vývoje sociálního zabezpečení na železnici lze načerpat v třetím dílu knihy *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, případně v první části pátého dílu.<sup>18</sup>

Jedním z autorů, který se tématu alespoň okrajově dotkl, byl Miloslav Štěpán, který se sice ve své knize *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*, zaměřil čistě na historii železnice, ale nalezneme zde několik základních informací k podpůrným spolkům železničářů a k průběhu pasivní rezistence v roce 1906 a 1907.<sup>19</sup>

O tom, jak vznikla a fungovala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda v politicko-ekonomických souvislostech, vypovídá publikace Josefa Honse a kolektivu, kteří ji napsali k výročí 150 let železnice na území Československa pod názvem *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. V této knize najdeme také kapitolu věnovanou penzijnímu systému KFNB.<sup>20</sup>

K zajímavé a kvalitní literatuře patří titul historika Františka Janáčka *Největší zbrojovka monarchie*, ve kterém se zaměřil na genezi Škodových závodů v Plzni a zajímavou formou popsal vznik a vývoj sociálního systému ve Škodovce. Kapitola na stejné téma nechybí ani v pokračování této knihy *Svět okřídleného šípu*.<sup>21</sup>

Problematikou dělnické sociální politiky v Předlitavsku se zabývá autor Kurt Ebert ve své knize *Die Anfänge der modernen Sozialpolitik in Österreich*.<sup>22</sup>

V sedmdesátých letech dvacátého století se objevilo několik studií z pera Miloslava Martínka, *Přehled vývoje sociálního zákonodárství v českých zemích v letech 1879–1918*, *Přehled vývoje rakouského zákonodárství v oblasti chudinství, zdravotnictví a sociální správy*, Vlasty Křepelákové *Sociální situace horníků v Čechách před I. světovou válkou* a Zdeňka Deyla *Sociální politika Československa v české dobové literatuře 1918–1938*, *Z historie přípravy a vzniku zákona o pojištění zaměstnanců pro*

---

<sup>18</sup> Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, III. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Band V/I, Wien-Teschen-Leipzig 1908. (dále již jen GEÖUM).

<sup>19</sup> Miloslav ŠTĚPÁN, Přehledné dějiny československých železnic 1828–1948.

<sup>20</sup> Josef HONS a kol., Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990.

<sup>21</sup> František JANÁČEK, Největší zbrojovka monarchie, Praha 1990. Vladimír KARLICKÝ, Petr HOFMAN, František JANÁČEK, Antonín KLIMEK, Vladislav KRÁTKÝ, Svět okřídleného šípu, Příbram 1999.

<sup>22</sup> Kurt EBERT, Die Anfänge der modernen Sozialpolitik in Österreich, Wien 1975.

*případ nemoci, invalidity a stáří, Vývoj dělnického sociálního pojištění v Československu v letech 1924–1938.*

Všechny vycházely buď v Československém časopisu historickém, nebo ve Sborníku k dějinám 19. a 20. století. Tyto studie se dotýkaly sociální politiky a sociálního záchytného systému v období První republiky s přesahem do sedmdesátých let 19. století. Žádný z autorů bohužel nikdy nepublikoval žádnou zahrnující syntézu. Informace, které se v těchto studiích nacházejí, dávají čtenáři informace o základním obrazu o existenci a fungování sociálního zákonodárství v rozmezí let 1879 až 1938.<sup>23</sup>

Po roce 1989 zůstala dlouho toto téma stranou pozornosti historiků. Nikoliv však právníků a tak lze základní informace o vzniku a vývoji zabezpečovacího systému v knize Z. Gregorové *Důchodový systém*, nebo P. Trösterera *Právo sociálního zabezpečení*. Obě dvě knihy mají formu spíše vysokoškolské učebnice.<sup>24</sup>

Na konci prvního desetiletí dvacátého prvního století se kolem Jakuba Rákosníka utvořil kolektiv autorů, kteří zaměřili své bádání na problematiku sociálního systému v První československé republice. Výsledkem je publikace *Sociální stát v Československu, právně-institucionální vývoj v letech 1918-1992*. Dá se říci, že je to první komplexní pohled na vývoj a formování sociálního záchytného systému na našem území.<sup>25</sup>

V současné době je dokončován výstup z grantového projektu *Ideje – legislativa – instituce: sociální myšlení a sociální praxe v českých zemích 1781–1939*. Výzkum je prováděn na Historickém ústavu Akademie věd České republiky týmem pod vedením Milana Hlavačky. V jehož rámci by tomuto tématu měl být věnován větší prostor.

---

<sup>23</sup> Vlasta KŘEPELOVÁ, Sociální situace horníků v Čechách před I. světovou válkou, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 2/1974, 126–127. Miloslav MARTÍNEK, Přehled vývoje sociálního zákonodárství v českých zemích v letech 1879–1918, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 3/1976, 13–44. Miloslav MARTÍNEK, Rakouské zákonodárství v oblasti chudinství, zdravotnictví a sociální správy, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 4/1977, s. 63–85. Zdeněk DEYL, Sociální politika Československa v české dobové literatuře 1918–1938, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 2/1974, s. 148–166. Zdeněk DEYL, Vývoj dělnického sociálního pojištění v Československu v letech 1924–1938, in: Československý časopis historický 24, 1976, s. 508–534. Zdeněk DEYL, Z historie přípravy a vzniku zákona o pojištění zaměstnanců pro případ nemoci, invalidity a stáří, in: Československý časopis historický 21, 1973, s. 527–552.

<sup>24</sup> Zdeňka GREGOROVÁ, *Důchodový systém*, Brno 1998. Petr TRÖSTER a kol., *Právo sociálního zabezpečení*, Praha 2013.

<sup>25</sup> Jakub RÁKOSNÍK, Igor TOMEŠ a kol., *Sociální stát v Československu, právně-institucionální vývoj v letech 1918–1992*, Praha 2014.

## 1. Vznik železniční dopravy v Evropě

Na počátku železnice jako takové stál vynález kolejového pole, nejdříve dřevěného, které se využívalo již od 16. století v rudných dolech v Německu a Tyrolsku jako pevná dopravní cesta pro důlní vozík (hunt). Jako hybná energie byla používána síla člověka. Od třicátých let následujícího století využívali tento způsob dopravy horníci z německých zemí v uhelných dolech v Newcastlu a v roce 1676 dokonce koleje spojily doly s přístavem Tyne. Avšak více jak sto let trvalo, než byla technologie kolejnice zdokonalena a připravena k širšímu využití. Na konci šedesátých let 18. století byly použity litinové kolejnice ke stavbě důlní dráhy, nejprve jen pro provoz důlních vozíků přímo v dolech. O nějaký čas později byla jako hybná energie použita síla koně. Následně začala v Anglii výstavba koněspřežných železnic.

Pokrok však šel neúnavně vpřed. Již v roce 1765 se podařilo anglickému vynálezci Jamesu Wattovi zdokonalit parní stroj natolik, že jej bylo možno začít využívat jako zdroj energie pohonu v průmyslu a později v dopravě. Na počátku 19. století se anglickým vynálezci Richardu Trevithickovi a Georgi Stephensonovi podařilo přizpůsobit parní stroj pro pohon parního kolejového prostředku, který dostal později název lokomotiva. Prvně jmenovaný sestrojil v roce 1804 první funkční parní lokomotivu a druhý dokázal tento vynález aplikovat v roce 1818 pro běžný provoz. George Stephenson se tak stal úspěšným podnikatelem a průkopníkem nového dopravního prostředku. V letech 1819 až 1822 postavil a uvedl do provozu první železnici spojující Stockton s Darlingtonem, na které se používala kombinovaná koňská a parní trakce. Pro rozchod své trati použil rozteč kol anglických dostavníků 6 stop a 8 ½ palce, 1 435 mm, čímž ustálil rozchod většiny budoucí světové železniční sítě. Mezi nejvíce přepravované komodity patřily uhlí a lidé. Opravdová první železniční trať, která byla postavena v letech 1826–1830 jen pro parní provoz, byla trať z Liverpoolu do Manchesteru.

Také v ostatních státech tehdejší Evropy a světa se začaly stavět železnice s koňským nebo parním pohonem. V roce 1828 byla ve Francii otevřena železnice ze St. Étienne do Andrézieux pro přepravu uhlí v délce 23 km, později byla prodloužena do Lyonu. V nově vzniklém belgickém království byla v roce 1835 zprovozněna trať z Bruselu do Malines a ve stejném roce v Bavorsku železnice z Norimberku do Fürthu. V carském Rusku inženýr František Antonín Gerstner dokončil v roce 1836 železnici z Petrohradu

do Carského Sela, o rok později ji prodloužil do Pavlovska. Nový dopravní prostředek si ve dvacátých letech 19. století našel cestu do Severní Ameriky za Atlantický oceán, kde byla v roce 1829 ve Spojených státech amerických dána do provozu důlní dráha z Carbondale do Honesdale.<sup>26</sup>

Myšlenka železniční dopravy se ukázala životaschopnou a vydala se na cestu nejdříve Evropou a později do celého světa. Dá se říci, že Stephensonovo technické řešení využití parního stroje jako pohonu lokomotiv převratně ovlivnilo dějiny civilizace ve všech zemích světa a stalo se jedním z faktorů procesu později nazvaného průmyslová revoluce a industrializace. Podle hustoty železniční sítě se dala a dá určit ekonomická a hospodářská vyspělost té které země.

V habsburské monarchii se nová technologie dopravy objevila v polovině dvacátých let 19. století. Právě v Čechách byla zahájena železniční éra stavbou koněspřežných drah, a to z Budějovic do Lince a z Brusky do Lán. V polovině třicátých let začala stavba a provoz první železnice s parní trakcí v rakouském císařství, C. k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda.

---

<sup>26</sup> Richard Trevithick (1771–1833) sestrojil a patentoval parostroj pro jízdu po hladkých kolejkách. V roce 1804 uskutečnil jízdu lokomotivy s vlakem na trati dlouhé 14,5 km. Jeho lokomotiva však byla příliš těžká a docházelo k borcení a praskání kolejnic. George Stephenson vyřešil problém váhy lokomotivy lépe a zkonstruoval první provozuschopnou lokomotivu. Miloslav ŠTĚPÁN, Přehledné dějiny Československých železnic 1824–1948, Praha 1958, s. 28. Josef HONS, Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975, s. 67–69. Alois CZEDIK, 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, s. 28.

## 1.1. Formování železniční sítě v zemích Koruny české

Období vzniku a budování železniční sítě a dopravy na území dnešní České republiky lze dle profesora Hlavačky periodizovat následujícím způsobem (viz I až IV):

- I. Éra koněspřežných železnic a elementární počátky hromadné osobní dopravy – 20. a 30. léta 19. století
- II. Počátky revoluce v dopravě v českých zemích - od poloviny 30. let 19. století do poloviny 19. století (1848/1849)
- III. Rozvoj revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 19. století do poloviny 60. let 19. století (1866/1867)
- IV. Rozmach a dovršení revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 60. let 19. století do poloviny 70. let 19. století (1873/1874)<sup>27</sup>
- V. 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.

Vzhledem k zaměření této práce bylo nutné rozšířit tuto periodizaci o pátý bod zahrnující také období od poloviny sedmdesátých let 19. století do konce prvního desetiletí 20. století. V tomto období došlo k dokončení železniční sítě, byl zahájen proces postupného postátnění většiny velkých soukromých železničních společností a úměrně k tomu formování C. a k. Státních drah (dále jen kkStB). Paralelně s tím proběhla výstavba lokálních tratí v Předlitavsku doplňující stávající železniční síť, do které se zapojil stát, soukromé železniční společnosti a jednotlivé země Předlitavska.

---

<sup>27</sup> Milan HLAVÁČKA, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990, s. 26.

## 1.2. Éra koněspřežných železnic a elementární počátky hromadné osobní dopravy – 20. a 30. léta 19. století

V tomto období byl rozvoj železniční dopravy v českých zemích prezentován dvěma projekty koněspřežných drah, a to koněspřežnými železnicemi Budějovice-Linec a Praha-Lány (Plzeň). První projekt byl úzce spjat se jménem profesora Františka Josefa Gerstnera a později také jeho syna Františka Antonína Gerstnera. F. J. Gerstner při práci na projektu průplavu Vltava-Dunaj navrhl nahradit průplav méně nákladnou koněspřežnou železnicí spojující Budějovice a Linec.<sup>28</sup>

Privilegium na stavbu a provoz železné dráhy z Budějovic do Mauthausenu získal 7. září 1824 jeho syn profesor vídeňské polytechniky F. A. Gerstner. Finančně projekt zaštitili vídeňští bankéři Johann Heinrich Geymüller, Johann Heinrich Stametz, Georg Simon Sina, Jan Mayer a Salomon Mayer Rothschild. Následně byla založena *C. k. První rakouská železniční společnost*, první soukromá společnost podnikající v železniční dopravě na území českých zemí. F. A. Gerstner poté postoupil udělené privilegium společnosti.<sup>29</sup>

Stavba byla zahájena 28. června 1825 a v roce 1832 dosáhla Lince. Jednotlivé dokončené úseky byly dávány do provozu hned, jak to bylo možné. F. A. Gerstner s vědomím rozvoje parní železniční dopravy v Anglii vedl stavbu tak, aby případný přechod k parní trakci byl co nejrychlejší. To se však projevilo zvýšením nákladů. V průběhu stavby tak musel F. A. Gerstner pro neshody s akcionáři odejít a stavbu dokončil inženýr Mathias Schönerer.<sup>30</sup>

Finanční úspěšnost podniku byla na počátku problematická, protože po úplném uvolnění státního solného obchodu v Čechách a v Rakousku poklesla přeprava soli na minimum. To téměř způsobilo likvidaci železniční společnosti, avšak na zásah vlivných akcionářů z řad státních úředníků a aristokracie došlo k sanaci podniku. Byla vydána nová emise akcií a S. M. Rothschildovi byl postoupen většinový podíl. Prvním

---

<sup>28</sup> Hlavní přepravní komoditou na nové obchodní cestě měla být sůl, ale již se počítalo také s osobní dopravou. Mojmir KREJČÍŘÍK, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991, s. 12–13.

<sup>29</sup> Při rozhodování o udělení privilegia prosvitla myšlenka postavit tuto cestu za státní peníze. Josef HONS, *Velká cesta, Čtení o dráze Olomoucko-pražské*, Praha 2007, s. 38. Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny... c. d. s. 31*. Milan HLAVÁČKA, *Dějiny dopravy... c. d. s. 31*.

<sup>30</sup> M. Schönerer se snažil splnit požadavky akcionářů a snížit co nejvíce stavební náklady. Tak došlo ke změně technologického postupu stavby, jehož následkem bylo to, že část stavěná M. Schönererem později nemohla být využita pro parní trakci. Celkové náklady na stavbu se vyšplhaly do výše 1 miliónu 654 000 zl. Josef HONS, *Dějiny dopravy na ... c. d. s. 25–26, 73–74*. Milan HLAVÁČKA, *Dějiny dopravy... c. d. s. 31–33*. Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny... c. d. s. 32*. Mojmir KREJČÍŘÍK, *Po stopách... c. d. s. 13–17*.



finančně ziskovým rokem byl rok 1831. V letech 1834 až 1844 společnost prodloužila železnici do Gmundenu, čímž zvýšila výnosnost celého podniku.<sup>31</sup>

Tato první zkušenost vídeňského bankovního domu Rothschild se ukázala do budoucna jako velice důležitá pro rozvoj železniční dopravy v habsburské monarchii. Způsob získání privilegia, způsob stavby a její financování se následně projevilo při budování první železnice stavěné pro parní trakci v monarchii – Severní dráhu císaře Ferdinanda.

Do stejného období spadá stavba a provoz koněspřežné dráhy Praha–Lány (Plzeň) stavěné v letech 1828 až 1833. Již v roce 1825 byla založena *Pražská železniční společnost*, která měla provozovat koňskou dráhu z Prahy do Plzně. Trasu projektoval opět F. J. Gerstner a mezi akcionáři společnosti hráli prim představitelé české zemské šlechty. Privilegium bylo v roce 1826 uděleno Karlu ze Štemberka a Eugenovi z Vrba. Následně byla podle projektu F. J. Gerstnera v roce 1828 zahájena stavba, která v říjnu 1830 dosáhla Lán, v průběhu dalších třech let byla postupně prodloužena do křivoklátských lesů, kde byla definitivně zastavena. Nakonec došlo k propadnutí privilegia a finančnímu neúspěchu celého projektu.<sup>32</sup>

Dá se říci, že existovaly dva hlavní důvody neúspěchu. Zaprvé nedostatek financí na výstavbu a provoz železnice a zadruhé organizačně–technicko–stavební nedostatky celého projektu stavby. *Pražská železniční společnost* nakonec ukončila činnost a nedostavěnou dráhu zakoupil v roce 1834 hrabě K. F. Fürstenbeg. Ten ji začal využívat k zásobování Prahy dřevem. K následnému oživení došlo teprve po zahájení těžby uhlí v okolí Kladna. Nakonec dráhu v roce 1853 zakoupila Společnost buštěhradské dráhy, která ji napojila na svou síť drah a přestavěla ji na parní provoz.<sup>33</sup>

Koněspřežky nebyly v rámci habsburské monarchie záležitostí jen českých zemí. Ve čtyřicátých letech 19. století, v letech 1840–1845, byla v Horních Uhrách postavena a provozována koňka Pozsony-Nagyszombat.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Milan HLAVAČKA, *Dějiny dopravy...* c. d. s. 32–33. *C. k. První rakouské železniční společnosti* existovala do roku 1857, kdy ji koupila Společnost dráhy císařovny Alžběty. Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let 19. století byl úsek Budějovice – hranice Čech přebudován na parní trakci. Parní provoz byl zahájen v roce 1871. Josef HONS, *Dějiny dopravy na ...* c. d. s. 118.

<sup>32</sup> Do vedení podniku patřili C. L. Metternich, K. E. Fürstenberk, K. Clam-Martinic. Antonín z Hochberka, F. J. Gerstner, A. J. Oppelt a H. Kleinwächter. Milan HLAVAČKA, *Dějiny dopravy...* c. d. s. 33–34.

<sup>33</sup> Josef HONS, *Velká cesta...* c. d. s. 26. Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Praha 2007, s. 249.

<sup>34</sup> Josef HONS, *Velká cesta...* c. d. s. 28.

### **1.3. Počátky revoluce v dopravě v českých zemích - od poloviny 30. let 19. století do poloviny 19. století (1848/1849)**

Prvním železničním podnikem projektovaným již od počátku pro parní trakci byla společnost později pojmenovaná jako C. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB). Vzhledem k tomu, že tato práce je zaměřena na sociální systém této společnosti, je historie vzniku a vývoje KFNB popsána podrobněji níže. Tedy jen ve zkratce, projekt této železnice byl dílem profesora Františka Xavera Riepla, který navrhl železniční spojení Vídně a Bochnie v Haliči. Celý podnik finančně podpořil bankovní dům Rothschild ve Vídni, sám Salomon Rothschild získal na počátku roku 1836 privilegium na výstavbu a provozování železné dráhy z Vídně do Bochnie s odbočkami do Brna, Opavy, Olomouce, Bielska a Biele. Byla založena akciová společnost s většinovým podílem S. M. Rothschilda, který jí postoupil privilegium a tato společnost byla pojmenována po císaři Ferdinandu I. Dobrotivém. Postupně v letech 1836 až 1855 vybudovala svou základní železniční síť spojující Vídeň, Brno, Opavu, Olomouc, Bielsko, Biele a Krakov.

Na počátku čtyřicátých let 19. století došlo k první krizi ve výstavbě železnic v habsburské monarchii. Výnosy z provozování drah totiž nebyly tak vysoké, jak se předpokládalo, a jednotliví majitelé železničních společností žádali stát o finanční podporu. Prezident všeobecné dvorské komory svobodný pán Karl Fridrich Kübeck vypracoval zprávu o případné pomoci státu těmto společnostem, kde doporučil, aby se budoucího plánování a budování železnic ujal sám stát a učinil z železničních výnosů další státní příjem. Koncem roku 1841 navrhl plán rozvoje železniční dopravy pod dozorem státu, ve kterém měla Vídeň tvořit hlavní dopravní uzel, ze kterého měly vycházet železnice na všechny čtyři světové strany. Měla tak být zaručena kontrola přepravy zboží po Evropě a finanční zisk z toho plynoucí. Kübeckův návrh byl podpořen císařským rozhodnutím z 19. prosince 1841 a zejména císařským dekretem z 13. března 1842, kterým bylo zřízeno generální ředitelství rakouských drah. Železnice následně patřila do správy dvorské komory a po roce 1848 pod ministerstvo obchodu. Tím začalo období stavby železnic státem.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Stát měl je dohlížet na stavbu, kterou měl provádět soukromý stavitel. GŘ mělo za úkol vypracovat projekt, výkup pozemků, příprava zadání stavby, přípravy zahájení provozu atd. Josef HONS, Velká cesta...c. d. s. 43–44, 49–53.

Postupně tak byla v habsburské monarchii ve čtyřicátých a padesátých letech vybudována síť státních drah zahrnující Severní státní dráhu (1842–1851), Jižní státní dráhu (1841–1858), Vídeňskou spojovací dráhu (1857–1858), Jihovýchodní státní dráhu (1845–1856), Východní státní dráhu (1847–1857), Lombardsko–benátskou státní dráhu (1840–1856). V polovině 19. století činily investice státu do výstavby železnic 40 miliónů zlatých konveční měny, investice soukromého sektoru 80 miliónů zlatých k. m. Celkem se za tyto peníze postavilo 1 300 km tratí, což zařadilo Rakousko ve výstavbě a hustotě železniční sítě ke špičce v Evropě. Celkově bylo v letech 1837 až 1859 do výstavby sítě vloženo 560 miliónů zlatých k. m., z toho 300 miliónů soukromých. V polovině 50. let stát kontroloval 2 272 km tratí a uvažoval o další výstavbě.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Císařský patent z 19. prosince 1841 hlavní zásady směry železniční výstavby: a) Železnice má spojit s Vídní všechny provincie říše a tím přispět k integraci mnohonárodnostní říše; b) Z Vídně udělat hlavní komerční město střední Evropy tím, že bude křižovatkou železnice spojující přístavy Baltu, Černého moře a Jadrana; c) Z Vídně zahájit výstavbu čtyřmi směry na Prahu a Drážďany, do Bavorska, na jih do Terstu a na východ do Uher; d) Vystavět důležitou trať Milán–Benátky. Vytyčování tratí mělo být vedeno v souladu s obchodními a průmyslovými zájmy státu. Milan HLAVAČKA, Dějiny dopravy...c. d. s. 50–52.

#### **1.4. Rozvoj revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 19. století do poloviny 60. let 19. století (1866/1867)**

V první polovině padesátých let se stát vinou zahraniční politiky dostal do finanční nedostatečnosti a začal se prohlubovat státní dluh. Jedna z cest získání peněz byla možnost postupného prodání státních železnic do soukromých rukou. Již v průběhu roku 1854 se jednalo o odprodeji první části státní železniční sítě. Konkurz na odprodej státních drah v Čechách a v Uhrách, vyhlášený 19. října 1854, vyhrálo 31. prosince 1854 francouzsko-rakouské finanční konsorcium kryté pařížskou bankou Credit Mobilier. Tuto banku vlastnili konkurenti bankovního domu Rothschildů francouzští Pereirové. 1. ledna 1855 tak vznikla C. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy, *k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*, (StEG) mající ve vlastnictví státní železnice v českých zemích a v Uhrách včetně státních dolů a hutí v Čechách a Banátu. Postupně tak do roku 1858 stát odprodal soukromým subjektům celou železniční síť vyjma přechodu do Saska v Podmoklech. Zároveň se snažil o vytvoření optimálních podmínek pro soukromé podnikání v oboru železniční dopravy. V roce 1854 byl vydán nový koncesní zákon zvýhodňující soukromníky. Obsahoval možnost udělení koncese na 90 let, zákaz stavby konkurenčních tratí, státní garance kapitálu. Zároveň byl vyhlášen plán stavby 10 000 km tratí z velké části financovaný soukromým kapitálem. V období 1855 až 1859 proběhla konjunktura výstavby železnic. Kombinace státního a soukromého kapitálu se pro habsburskou monarchii ukázala jako vhodná a na výstavbu soukromým kapitálem bylo uvolněno 300 miliónů zlatých k. m., půl miliardy zlatých bylo emitováno v železničních akciích a zúročených obligacích. Emisi cenných papírů zprostředkoval Úvěrní ústav.

V tomto období došlo k založení nových železničních společností, které postupně vybudovaly a začaly provozovat nové železniční tratě v monarchii. Patřily mezi ně např. Buštěhradská železniční společnost 1855, Brněnsko-rosická dráha 1856, Jihoševeroněmecká spojovací dráha 1857/1858, Dráha císařovny Alžběty 1856, Ústecko-teplická dráha 1858, Česká západní dráha 1859, Dráha císaře Františka Josefa 1866, Košicko-bohumínská dráha 1866.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Stát dával garanci 5,2%, v období do roku 1866 byla tato garance udělena v 75% případech. Milan HLAVÁČKA, Dějiny dopravy...c. d. s. 65–72, 76–82.

### **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)**

V tomto období došlo k dokončení základní železniční sítě v rakousko-uherské monarchii. Postupně byly realizovány stavby a provoz velkých železničních společností, které získaly koncesi v průběhu první poloviny šedesátých let 19. století. Celkově bylo v tomto období vystavěno 10 920 km železnic a výsledkem byla v roce 1875 celková délka železniční sítě v Rakousku-Uhersku 17 336 km železnic. Na české země připadlo 3 325 km, z toho na Čechy 2 646 km, na Moravu a Slezsko 679 km.<sup>38</sup>

Mezi jednotlivé železniční společnosti, které postupně dokončily svou základní železniční síť a postupně začaly stavět vedlejší tratě, patřily např.: Česká severní dráha, Jiho-severoněmecká spojovací dráha, Dráha císaře Františka Josefa, která přinesla další spojení Vídně a Prahy, společnost Dráhy císařovny Alžběty, Ústecko-teplická dráha prodloužila svou trať do Chomutova, či Buštěhradská dráha zpřístupňující kladenský, rakovnický a sokolovský uhelný revír. Některé železniční společnosti pronikly do zemědělských oblastí např.: Moravsko-slezská severní dráha, Rakouská společnost severozápadní dráhy, Moravská pohraniční dráha.<sup>39</sup>

Stát v tomto období zasahoval do výstavby železnic jen finančními garancemi, které získaly společnosti stavějící své tratě dle jeho strategických a ekonomických zájmů. Podpora ze strany státu měla několik forem, mezi které patřily: každoroční subvence, nákup akcií dané společnosti státem a případně státní záruka vyplacení chybějících financí, pokud železniční podnik nedosáhl minimálního zúročení základního kapitálu.<sup>40</sup>

Tento rozvoj železničního podnikání skončil v první polovině sedmdesátých let 19. století. Počátkem konce byl krach vídeňské burzy v květnu 1873, který sice neznamenal okamžitou likvidaci některých železničních společností, ale byl příčinou postupného útlumu výstavby železničních tratí.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> Milan HLAVÁČKA, Dějiny dopravy...c. d. s. 102.

<sup>39</sup> Tamtéž, s. 104–105. Josef HONS, Dějiny dopravy na...c. d. s. 117–118. Jindřich BEK, Atlas lokomotiv, Historické lokomotivy. Praha 1979, s. 12.

<sup>40</sup> V Předlitavsku byla zpravidla poskytována státní garance ve výši 5,2% základního kapitálu. Milan HLAVÁČKA, Dějiny dopravy...c. d. s. 105.

<sup>41</sup> Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, Dějiny hospodářství českých zemí...c. d. s. 257.

## **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.**

V polovině sedmdesátých let 19. století lze říci, že základní kostra železniční sítě v monarchii byla dokončena. V průběhu let osmdesátých, devadesátých a v prvním desetiletí 20. století byla doplněna sítí lokálních drah, na jejichž stavbě se podílely velké soukromé železniční společnosti, stát a jednotlivé zemské správy. V tomto období také došlo ke zformování kkStB, k postupnému zestátnování soukromých železničních společností a převzetí ústřední role státu v provozování a budování železnic. Výstavbu lokálních tratí lze rozdělit na dvě období. První, ohraničené léty 1877 až 1893, podnikatelské, kde impulzem ke stavbě bylo podnikání v oboru železniční dopravy. Druhé, vymezené léty 1894 až 1914, svépomocné, v kterém byla výstavba financována zemskými sněmy v Předlitavsku, státem a svépomocnými družstvy a městy.

Legislativně byla stavba a provoz lokálních tratí ošetřena sérií říšských a zemských zákonů. Již 26. května 1880 vstoupil v platnost říšský zákon *O poskytování výhod místním drahám*, který byl v roce 1887 nahrazen zákonem *O zakládání a provozování místních drah*, následně 1894 *O železnicích nižšího řádu* platící do roku 1910, kdy byl vydán stejnojmenný zákon. Zemské sněmy v českých zemích postupně v devadesátých letech 19. století přijaly zemské zákony pro výstavbu lokálních tratí. V případě Čech byl vydán zemský zákon z roku 1893 *O zvelebení železnic nižšího řádu*.<sup>42</sup> Podobný zákon *O podpoře železnic nižšího řádu* vydal zemský sněm na Moravě v roce 1895 a takřka identický byl přijat také ve Slezsku ve stejném roce.<sup>43</sup>

V prvně zmíněném období došlo k výstavbě lokálních tratí a tratí spojovacích, původně projektovaných jako hlavní dráhy nebo doplňující stavby hlavních tratí. Budovateli těchto drah byly velké železniční společnosti jako KFNB, StEG atd. Lze říci, že tyto velké podnikatelské subjekty scelovaly a definitivně dopravně ovládly regiony, na jejichž území působily. Dalším, kdo v tomto období intenzivně zasahoval

---

<sup>42</sup> Zemský zákon v Čechách vycházel ze štyrské zemské legislativy, konkrétně ze zákona *O podporování místních drah z roku 1890*. Celou akci nazvanou Zemská železniční akce řídil Zemský výbor království českého a financovala Zemská banka, stejný vzor byl přijat také na Moravě a ve Slezsku. Stanislav PAVLÍČEK, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 23–25, 75–80. Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny... c. d. s. 132.*

<sup>43</sup> Stanislav PAVLÍČEK, *Naše lokálky... c. d. s. 98–99, 107–109, 114–117.*

do stavby lokálních tratí, byl stát a železniční společnosti specializující se na stavbu a provozování lokálek jako např.: Rakouská společnost místních drah, *Localbahn-Gesellschaft*, nebo Společnost českých obchodních drah. Případně se do stavby zapojila města nebo svépomocná družstva složená z regionálních průmyslníků, statkářů a obchodníků. Provoz na lokálkách udržovala společnost, která je postavila, v případě svépomocných družstev a měst se ho ujímaly kkStB, popřípadě některá z velkých železničních společností.<sup>44</sup>

V době největšího stavebního rozmachu lokálních tratí, 1892 až 1902, bylo např. v Čechách postaveno 2 315 km tratí a celková délka železniční sítě dosáhla 6 490 km. Avšak již od počátku byl provoz na lokálních tratích financovaných zeměmi nerentabilní, ba výslovně prodělečný.<sup>45</sup>

Ve stejné době jako výstavba lokálních drah proběhlo postupné zestátnění většiny soukromých železničních společností a zároveň s tím úzce související formování C. a k. Státních drah. Na počátku převzetí ústřední role státu v provozování a výstavbě železnic v Předlitavsku stál tzv. sekvestrační zákon z roku 1877 umožňující uvalení na tři roky po sobě deficitní železniční společnost, která obdržela garanci státu, nucenou správu.<sup>46</sup> V Zalitavsku byla situace jiná, tam se ústřední role v železniční dopravě ujal stát již krátce po rakousko-uherském vyrovnání, kdy v roce 1868 vznikly Maďarské královské státní dráhy, Magyar Királyi Államvasutak.<sup>47</sup>

S tím, jak stoupal vliv železnice na ekonomiku a průmysl státu, začal převládat názor o výhodách zestátnění železnic, zlevnění tarifů a centralizaci železniční správy. Důležitým faktorem se stalo vyjednávání o nové koncesi mezi KFNB a státem v polovině osmdesátých let.<sup>48</sup>

Postupně došlo v průběhu osmdesátých a devadesátých let 19. století k zestátnění Dráhy císařovny Alžběty, Dráhy císaře Františka Josefa, České západní dráhy, Pražsko-duckovské dráhy, Rakouské společnosti místních drah, Moravské pohraniční

---

<sup>44</sup> Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny ... c. d. s. 130–135, 139–140.* Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 258.* Alois ADAMUS, *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836–1936, Příbor 1936, s. 29.* Stanislav PAVLÍČEK, *Naše lokálky... c. d. s. 55.*

<sup>45</sup> Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 259.*

<sup>46</sup> Josef HONS, *Dějiny dopravy na ... c. d. s. 141–142.* Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 257.*

<sup>47</sup> Jiří JELEN, *Světové železnice 1 – Evropa, Praha 1987, s. 141–143.* Jindřich BEK, Zdeněk BEK, *Encyklopedie železnice, parní lokomotivy ČSD [1], Praha 1999, s. 158.* Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny ... c. d. s. 172–174.*

<sup>48</sup> Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny ... c. d. s. 174–176.* Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 257.*

dráhy, Moravsko-slezské ústřední dráhy. S tím bylo spojeno vytváření správy kkStB a jejich jednotlivých ředitelství.<sup>49</sup>

K zestátnění největších, nejvýnosnějších a nejvlivnějších železničních společností v Předlitavsku došlo až v druhé půlce prvního desetiletí 20. století. V letech 1906 až 1909 byla postupně zestátněna KFNB, StEG, Rakouská severozápadní dráha a Jihoseveroněmecká dráha.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> V roce 1895 vzniklo ředitelství kkStB v Olomouci. Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny...* c. d. s. 177–179. Jindřich BEK, Zdeněk BEK, *Encyklopedie ...* c. d. s. 155–161.

<sup>50</sup> Miloslav ŠTĚPÁN, *Přehledné dějiny...* c. d. s. 182–183. Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí...* c. d. s. 260. Jindřich BEK, Zdeněk BEK, *Encyklopedie...* c. d. 160–163, 154, 164.



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

V roce 1829, v době, kdy již v Anglii supěla po kolejích parní lokomotiva, se v rakouském císařství zrodila myšlenka spojit železnicí s parní trakcí Vídeň s Bochní v Haliči. Jejím autorem byl profesor vídeňské polytechniky František Xavier Riepl, který byl obeznámen s bohatstvím solných dolů v okolí Bochnie a velikostí uhelných ložisek v dnešním Ostravsko-karvinském revíru. Profesor F. X. Riepl se narodil 29. listopadu 1790 v Grazu a později zde v roce 1810 vystudoval filozofii a právo. Další vzdělání získal mezi léty 1810 až 1814 na královské hornicko-lesnické akademii v Schemnitz (Baňská Štiavnica). Pro získání praktických zkušeností podnikal v rámci studia cesty do Tyrolska, Ilýrie a Lombardsko-Benátska. Po ukončení vzdělání získal místo ředitele jáchymovských dolů a hutí, které vedl v rozmezí dvou let, 1816 až 1818. Kromě praktického využití svých schopností začal také akademickou a vědeckou kariéru. Dvacet dva let, 1818 až 1840, působil na polytechnickém institutu ve Vídni. Zde získal profesuru v oboru přírodních věd (zoologie a mineralogie). Mimo svou akademickou kariéru pokračoval v praktickém využití svých teoretických vědomostí. V letech 1824 až 1833 byl zaměstnán jako poradce v rudných dolech arcivévody Jana ve Vordenbergu (Štýrsko), kde zavedl nový racionálnější způsob těžby. Díky svým zkušenostem byl žádaným odborníkem a mezi léty 1829 až 1837 působil jako poradce v železárnách olomouckého arcibiskupa ve Vítkovicích, kde aplikoval nový způsob výroby oceli pudlováním a podle jeho návrhu zde byla postavena první koksová vysoká pec.<sup>51</sup>

A právě zde začal jeho zájem o problematiku dopravy. Z pověření olomouckého arcibiskupa arcivévody Rudolfa měl vyřešit dopravu v rámci hutního provozu ve Vítkovicích. Profesor Riepl šel však ve svých návrzích dál a vypracoval projekt, který v roce 1829 veřejně prezentoval. Navrhl železniční spojení východní Haliče, Slezska, Moravy, rakouských zemí, Uher, Štýrska a Terstu. Budování této spojnice rozdělil do několika etap. První měla začínat ve Vídni a končit v Bochnii, s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy a Bielska-Biale. Hlavními přepravními komoditami měly být sůl z Bochnie a uhlí z ostravsko-karvinského revíru. Jeho návrh se nesetkal s úplným pochopením, avšak Riepl měl chuť, sílu a energii ho prosadit. V této práci mu pomohly

---

<sup>51</sup> Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, sechszwanzigste Theil, Wien 1874, s. 138–141.

dobré finanční výsledky výše zmíněné koňské železnice Budějovice-Linec. Z nich bylo patrné, že se investorům vyplatí vložit svůj kapitál do vybudování nového způsobu dopravy, neboť výnos několika násobně převýšil investice.<sup>52</sup>

Prosazení projektu trvalo celých šest let. Nakonec pomohly společenské kontakty profesora Riepla. Jeho známý vídeňský bankéř Salomon Biedermann doporučil Rieplův projekt Salomonu Mayeru Rothschildovi. Ten měl již zkušenosti s investováním peněz do železnice a byl jedním z akcionářů *C. k. První rakouské železniční společnosti*. Navíc měl od svého bratra, londýnského Nathana Rothschilda, velmi dobré reference o výhodách investic do železnice. Teprve nyní bylo možné díky Rothschildově podpoře získat vliv na nejvyšší místa státní správy, jmenovitě na Antonína Bedřicha z Mitrovic. Poté byl profesor Riepl společně s Leopoldem Edlem Wertheimsteinem a Heinrichem Sichrovským vyslán na studijní cestu do Anglie, kde měli za úkol získat zkušenosti s překotně se vyvíjejícím dopravním prostředkem.<sup>53</sup>

Po návratu z Anglie profesor Riepl vypracoval a následně v roce 1834 vydal spis pod názvem *„Prememoria über die Anlage, Unterhaltungskosten und Frachtquantum,“* v kterém doporučoval použít pro provoz na plánovanou železnici z Vídně do Bochnie parní trakci.

S. M. Rothschild podal 15. dubna 1835 žádost o udělení privilegia na monopolní výstavbu a provoz železnice z Vídně do Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Bielska a Biele, které mu bylo uděleno na přímluvu a návrh nejvyššího kancléře hraběte Antonína Bedřicha z Mitrovic a viceprezidenta všeobecné dvorské komory rytíře Eichhoffa 4. března 1836 císařem Ferdinandem I. Dobrotivým.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> GEÖUM, Bd I, s. 129. Alois ADAMUS, *Pohled do dějin ... c. d. s. 16.*

<sup>53</sup> GEÖUM, Bd I, s. 129.

<sup>54</sup> Privilegium na stavbu a provozování železnice z Vídně do Bochnie mělo za vzor privilegium koňské železnice Budějovice-Linec. Josef HONS, *Velká cesta... c. d. s. 39–40.* Alois ADAMUS, *Pohled do dějin ... c. d. s. 16.* Milan HLAVAČKA, *Dějiny dopravy...c. d. s. 39–40.* Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 249 – 250.*

## 2.1.C. a k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda

Privilegium bylo uděleno na dobu padesáti let a zaručovalo společnosti dopravní monopol a sankce proti případnému konkurentu. Podle privilegia musela společnost postavit do dvou let alespoň jednu míli trati, a do deseti let dokončit celou dráhu z Vídně do Bochnie, pokud nemělo privilegium pozbýt platnosti.<sup>55</sup>

Hlavní iniciátor celé akce, S. M. Rothschild, si byl vědom, že finanční riziko spojené s tímto podnikem není schopen sám pokrýt a proto inicioval vznik akciové společnosti, v níž si ovšem podržel většinový podíl. Základní kapitál byl stanoven ve výši 11 360 000 zlatých konvenční měny a bylo vydáno 12 000 akcií v nominální hodnotě 1000 zlatých k. m., které byly volně v prodeji.<sup>56</sup>

V rámci společnosti se vytvořil prozatímní výbor společnosti tvořený S. M. Rothschildem, S. Biedermannem, J. Larischem, J. Mayerem, J. Sichrovským, J. Sinou a L. Wertheimsteinem, který měl za úkol připravit prodej akcií, zorganizovat první řádnou valnou hromadu a vypracovat prozatímní organizační statuta společnosti. Pro propagaci záměru společnosti byl vydán spis *Projekt železnice z Vídně do Bochnie*, jehož technickou část vypracoval profesor F. X. Riepl, hospodářskou pak H. Sichrovský. Po úspěšném prodeji akcií bylo k 15. březnu k dispozici 27 490 000 zlatých, to znamená více jak dvojnásobek základního kapitálu. Císař Ferdinand V. vyhověl žádosti zakladatelů společnosti a 9. dubna 1836 jí propůjčil své jméno. Od tohoto dne společnost nesla název C. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda, „*K. k. auss. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*“ (KFNB). Na první valné hromadě akcionářů 25. dubna téhož roku byl ustanoven výbor pro vypracování stanov společnosti. S. M. Rothschild tamtéž, 12. května 1836, postoupil jemu udělené privilegium společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda. Na druhé valné hromadě byl schválen návrh stanov a zvoleno ředitelství, které začalo připravovat

---

<sup>55</sup> 1 míle = 7 420 metrů. Sankcemi bylo myšleno zabavení vystavěné trati ve prospěch majitelů privilegia a pokuta 100 speciálních dukátů. Majiteli privilegia byli S. M. Rothschild, jeho dědicové, jejich věřitelé a akciová společnost KFNB. Alois ADAMUS, *Pohled do dějin...* c. d. s. 15.

<sup>56</sup> Akcie se dělily na díly A a B po 500 zl. 8000 akcií majitel prodal už před upisovací lhůtou, takže od 1. března 1836 bylo v prodeji 4000 akcií. Akcionářům měl být vyplácen pololetní 4% úrok, dividendy se vyplácely u bankovních domů Rothschildů ve Frankfurtu nad Mohanem, Paříži, Londýně. Alois ADAMUS, *Pohled do dějin...* c. d. s. 16. Josef HONS, *Velká cesta...* c. d. s. 39–40. Milan HLAVÁČKA, *Dějiny dopravy...* c. d. s. 39–40. Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, *Dějiny hospodářství českých zemí...* c. d. s. 249–250.

stavbu železnice. Ustavující valná hromada společnosti se uskutečnila až 12. prosince 1836.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Alois ADAMUS, *Pohled do dějin...* c. d. s. 16. Ignatz KOHN, *Österreichisches Eisenbahn-Jahrbuch*, erste Jahrgang, Wien 1868, s. 18–19.

## 2.2. Stavba a provoz Severní dráhy císaře Ferdinanda

Na podzim 1836 začala samotná stavba železnice, jejímž dozorem byl pověřen technický výbor KFNB.<sup>58</sup> Aby byla splněna podmínka uděleného privilegia o postavení a provozu nejméně dvou mil trati do dvou let, byl jako první realizován úsek Floridsdorf-Wagram, na kterém se uskutečnila 23. listopadu 1837 veřejná zkušební jízda.<sup>59</sup>

Postupně tak byla zahájena stavba částí jednotlivých úseků Vídeň-Břeclav a Břeclav-Brno. Již 6. ledna 1838 byl zahájen pravidelný provoz na úseku Vídeň-Wagram. Následně byl 7. července 1839 zahájen provoz na trati Vídeň-Brno, kde oficiálně začal pravidelný železniční provoz na území dnešní České republiky. Vzhledem k postupující stavbě trati byly uváděny do provozu další úseky, ale v roce 1842 se stavba zastavila v Lipníku nad Bečvou. Ten se tak na celých pět let stal koncovou stanicí Severní dráhy císaře Ferdinanda. Město a jeho obyvatelé tohoto období dokázali skvěle využít. Bylo zde vybudováno jedno z největších překladišť zboží v tehdejší habsburské monarchii, které na sebe navázalo rozvoj řemeslné výroby, povoznictví a dobytčí trhy přesunuté z Přívozu (dnešní Ostrava-Přívoz). Tradice velkých dobytčích trhů zde přetrvala až do sedmdesátých let 19. století.<sup>60</sup>

Důvod zastavení stavby železnice byl jednoduchý. Kapitál získaný prodejem akcií nepokryl náklady na stavbu a odhadovaná cena stavby jednoho kilometru 26 000 zlatých byla navýšena o 20 000 zlatých. Trvalo celých pět let, než se podařilo zajistit dostatek financí na pokračování stavby. Nakonec pomohl S. M. Rothschild půjčkou 4 000 000 zlatých s podmínkou prodloužení privilegia o deset let.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> Mezi členy technického výboru patřil profesor Riepl, který se na stavbě a provozu Severní dráhy císaře Ferdinanda aktivně podílel od roku 1836 jako technický konzultant a člen širšího vedení společnosti. Kvůli své zaneprázdňenosti záležitostmi KFNB se v roce 1840 vzdal svého místa profesora na vídeňské polytechnice. Aktivně pracoval v technickém výboru Severní dráhy císaře Ferdinanda až do své smrti 25. dubna 1857. Jeho práce došla ze strany společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda ocenění v roce 1865, kdy v nové nádražní budově ve Vídni byla ve vestibulu odhalena busta profesora Riepla s nápisem: „*Die a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn/ Herr Professor Franz Riepl/, dem geistigen Schöpfer des großen Werks*“. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 8 Band, Berlin, Wien 1917, s. 217–218.

<sup>59</sup> Zkušební jízda trvala cca 26 minut. Lokomotivy, vozy a výhybky byly dodány firmou R. Stephensona v Newcastlu. Adamu píše, že *byli s ohledem na vzrůstající počet nepřátel podniku povoláni z Anglie i železniční dělníci*. První strojvedoucí byli z Anglie. Pro počáteční výcvik přijeli pod vedením Johna Baillie dva strojvedoucí a čtyři strojníci. Také první dělníci na stavbě byli z Anglie. Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. 19.

<sup>60</sup> Karel KUČA, Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku, díl III., Praha 1998, s. 501.

<sup>61</sup> Mezi tím bylo navrhováno dokončit KFNB jako koňku. Milan HLAVAČKA, Dějiny dopravy... c. d. s. 39–40. Alois ADAMUS, Pohled do dějin ... c. d. s. 9.

V roce 1847 byla KFNB dostavěna do Bohumína, kde byla napojena na pruskou dráhu krále Viléma a tím získala Vídeň železniční spojení s Berlínem. Pokud šlo o pokračování stavby do Bochnie stavba nepokračovala podle privilegia, ale po dohodě se státem se KFNB napojila na již existující trať pruské státní dráhy.<sup>62</sup>

Společnost postupně dokončovala své odbočky, v roce 1855 po částech zprovoznila trať Bohumín-Osvětim-Dziedzice-Bielsko-Biela a Svinov-Opava a ve stejném roce dosáhla Krakova. Od 20. srpna 1845 zajišťovala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda provoz na Severní státní dráze Olomouc-Česká Třebová-Praha a od roku 1849 Brno-Česká Třebová. Mimo to společnost začala od třicátých let 19. století budovat systém vedlejších drah na Moravě, ve Slezsku a v Horním Rakousku.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> KFNB byla pověřena vybudovat a provozovat spojkou Bohumín-Annaberg (Chaľupki). Provoz na této spojnici byl zahájen 1. září 1848 ale pravidelná doprava byla revolučními událostmi 1848/1849 odsunuta až na rok 1849. Šlo o tzv. Hlivickou trať vedoucí Hlivice-Osvětim-Krakov. Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. s. 25.

<sup>63</sup> Pro trať Severní státní dráhy vyškolila KFNB úředníky a zřizence.

<b>Hlavní trať KFNB: Vídeň – Přerov – Bohumín – Krakov 412, 427 km</b>	
<i>Úsek trati</i>	<i>Zahájení dopravy</i>
Floridsdorf – Wagram	19. 11. 1837
Vídeň – Floridsdorf stará trať	6. 1. 1838
Vídeň – Floridsdorf nová trať	11. 2. 1874
Wagram – Gänserndorf	18. 6. 1838
Gänserndorf – Dürnkrut	2. 5. 1839
Dürnkrut – Břeclav	6. 6. 1839
Břeclav – Uherské Hradiště	1. 5. 1841
Uherské Hradiště – Přerov	1. 9. 1841
Přerov – Lipník nad Bečvou	15. 8. 1842
Lipník nad Bečvou – Bohumín	1. 5. 1847
Bohumín – Dziedzice	11. 12. 1855
Dziedzice – Osvětim	1. 3. 1856
Osvětim – Trzebinia	1. 3. 1856
Trzebinia – Krakov	13. 10. 1874
<b>Vedlejší tratě: 286, 402</b>	
<i>Úsek trati</i>	<i>Zahájení dopravy</i>
Břeclav – Brno	7. 7. 1839
Floridsdorf – Stokerau	26. 7. 1841
Přerov – Olomouc	17. 10. 1841
Trzebinia – Myslovice	13. 10. 1847
Szacakova – Granica	1. 4. 1848
Bohumín – Annaberg	1. 9. 1848
Gänserndorf – Marchegg	2. 8. 1848
Svinov – Opava	11. 12. 1855
Dziedzice – Bielsko - Biela	11. 12. 1855
Břeclav – Hrušovany	30. 12. 1872
Dol. Süssenbrunn – Spojovací dráha	7. 5. 1873
Neusedl – Zellerndorf	8. 12. 1873
Laa KFNB – Laa Nord Bahn	8. 12. 1873
Vídeň – Dunajské nádraží	11. 9. 1875
Bielsko – Biela – Żywiec	18. 8. 1878
<b>C. k. privátní Moravsko-Slezská dráha: Hlavní trať 114, 164 km</b>	
Brno – Nezamyslice	29. 8. 1869

Počáteční léta provozu společnosti byla poznamenána finančními problémy, jejichž příčina tkvěla ve zvýšených nákladech spojených s výkupem pozemků, zajišťování železničních odborníků a materiálu z ciziny, dovozem paliva pro lokomotivy, překážkami ze strany státu (v podobě vysokých cel), zákazem jízdy v noci, atd. To vše muselo a mělo vliv na prodražování stavby a provozu železnice. Proto již v roce 1839 došlo k sanaci podniku. O postupném úspěchu podniku svědčí zvyšující se počet přepravených osob, protože již v roce 1841 bylo přepraveno 334 433 osob, což nadmíru překonalo očekávanou hranici. Osobní přeprava se tak z 56% podílela na ziscích společnosti a došlo k postupnému zúročení kapitálu.<sup>64</sup>

V letech 1841–1843 byla KFNB se svými 303 kilometry nejdelší železnici na kontinentě a byla částečně dvojkolejná. Na území českých zemí se v té době nacházelo 48% veškerých rakouských železnic a 53% veškerých železnic s parní trakcí.<sup>65</sup>

V polovině padesátých let 19. století rozšířila společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda zájem svého podnikání na kromě dopravy také na těžbu uhlí. Již od čtyřicátých let se S. M. Rothschild zajímal o vhodné kamenouhelné doly na Ostravsku, které by zlevnily a zkvalitnily palivo pro lokomotivy KFNB, ale teprve 12. července

Nezamyslice – Šternberk	1. 8. 1870
<b>Vedlejší trať:</b> 26, 476 km	
Nezamyslice – Přerov	29. 8. 1869
<b>Báňská dráha:</b> 33, 165 km	
Ostrava – Michálkovice	15. 12. 1862
Michálkovice – Doubrava – Orlová	12. 9. 1870
<b>Vídeňská spojovací dráha:</b> 6, 899 km	
Matzleinsdorf – Südbahndorf	15. 5. 1873
Südbahndorf – Hauptzollamt	15. 10. 1857
Hauptzollamt – Nordbahnhof	2. 9. 1860
<b>C. k. Privátní Ostravsko – Frýdlantská dráha:</b> 32, 936 km	
Ostrava – Frýdlant	1. 1. 1871
<b>Královská Hornoslezská dráha:</b> 1, 714 km	
Myslovice – říšská hranice	13. 10. 1847

Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. s. 24. Milan HLAVAČKA, Dějiny dopravy... c. d. s. 39–40. Ivan JAKUBEC, Zdeněk JINDRA, Dějiny hospodářství českých zemí... c. d. s. 249–250.

<sup>64</sup> Po vydání privilegia KFNB se začalo ve Vídni uvažovat jak pokračovat dále v budování železnic v monarchii, zda nechat stavbu a provozování železnice v soukromých rukou nebo zapojit do tohoto druhu podnikání stát. Zároveň se začala řešit legislativní otázka budování železnic a po dvou letech jednání byla 18. června 1838 vydána neveřejná, provizorní desetibodová směrnice pro vydávání privilegia na stavbu a provozování železnice, která byla nahrazena až zákonem z roku 1854. Směrnice se vztahovala na veřejné tratě a žadatel potřeboval dvě povolení, první předběžné a zatímní zajišťující přednost práva proti pozdějším žadatelům a konečné povolení potřebné k samotné stavbě. Směrnice vyjasňovala pojmy jako konkurenční dráha, vyvlastňovací právo, přepravní právo, tarif atd. Neřešila však postup budování železnic v monarchii. Po vypršení privilegia měla dráha přejít do vlastnictví státu, nikoli však provozní zařízení. Josef HONS, Velká cesta... c. d. s. 40–41. Milan HLAVAČKA, Dějiny dopravy... c. d. s. 40–41.

<sup>65</sup> V Rakousku byly čtyři koněspřežky Budějovice-Linec 131 km, Linec-Gmunden 68 km, Praha-Lány 51 km, Pozsony-Pezinok 23 km, tři s parní trakcí KFNB 303 km, Vídeň-Vádeňské Nové Město 61 km, Milán-Monza 13 km, celkem 650 km železnic. Milan HLAVAČKA, Dějiny dopravy... c. d. s. 42.

1855 došlo k uzavření kupní smlouvy mezi společností bratří Kleinů a KFNB o zakoupení uhelných dolů. Následující rok, 15. února 1856, odkoupila KFNB další uhelné doly od státu a stala se tak třetím největším těžířtvem na Ostravsku.<sup>66</sup>

V rozmezí let 1854 až 1862 začala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda budovat systém drah pro dopravu uhlí z uhelných dolů na Ostravsku k pátešní trati. Ostatní majitelé dolů postupně následovali jejího příkladu, a tak byla postupně vybudována Báňská dráha jako důležitý dopravní prvek Ostravsko-karvinského uhelného revíru.<sup>67</sup>

V šedesátých letech 19. století se Severní dráha císaře Ferdinanda věnovala konsolidaci své sítě po prusko-rakouské válce a následně stavbě Moravsko-slezské severní dráhy. Společně s ostatními soukromými železničními společnostmi zažívala na počátku sedmdesátých let nevídanou budovatelskou horečku železniční sítě v monarchii, která byla v roce 1873 zchlazena ekonomickou krizí. V této době nepatřila KFNB k nejdelší, tento primát držela Jižní dráha svými 2 170 kilometry, ale svým výnosem 40 000 zlatých za rok z 1 kilometru byla jedna z nejvýnosnějších železniční společností v Rakousku-Uhersku. Pro srovnání StEG měla výnos 28 000 zlatých. V druhé půlce sedmdesátých let se společnosti navzdory hospodářské krizi podařilo svou ekonomickou situaci stabilizovat a postupně zajistit svou sféru vlivu.<sup>68</sup>

V osmdesátých letech, přesně v roce 1886, mělo vypršet padesátileté privilegium společnosti, a proto bylo s předstihem zahájeno jednání o jeho prodloužení. Vyjednávání probíhalo od roku 1883 mezi zástupci KFNB a Předlitavskou vládou. Jejich následná dohoda byla předložena Říšské radě, v které probíhala dvouletá intenzivní debata. Nakonec společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda požádala na základě dohod uzavřených 10. ledna a 17. července 1885 mezi státem a společností o udělení koncese na provozování železnice dle zákona *O povolování železnic* ze dne 14. září číslo 238/1854 z. ř.. Koncese byla vydána 1. ledna zákonem číslo 7/1886 jako ř. z. a zaručovala společnosti prodloužení její činnosti do roku 1940, tzn. na dalších 55 let, s platností od 1. ledna 1886. Nová koncese zaručovala provozování stávající sítě společnosti a také její další rozšiřování. KFNB tak pokračovala v postupném budování

---

<sup>66</sup> František I až IV v Přívoze, František I až IV, Albert I až III, Hubert I a III v Hrušově, státní doly v Michalkovicích, Polské Ostravě, Moravské Ostravě a Pechník v Haliči. Společně s Larisch-Mönnich byly na třetím místě za Rothschildem a Wilczkem. Josef HONS a kol., Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 113.

<sup>67</sup> Alois TACHECÍ, Z dějin Ferdinandovy severní dráhy, in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky 1927, s. 944.

<sup>68</sup> KFNB měla v roce 1872 délku 721 km. Josef HONS a kol., Čtení...c. d., s. 141–142, 144.



systemu vedlejších tratí napojující vesnice a městečka podhůří moravskoslezských a polských Beskyd, které zahájila na počátku osmdesátých let 19. století. Privilegium z roku 1836 pozbylo vydáním tohoto zákona své platnosti a došlo ke změně názvu podniku, nyní se nesl název *C. a k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda*. Státu naopak zákon zaručoval možnost kdykoliv po 1. lednu 1904 vykoupit tu část Severní dráhy císaře Ferdinanda, které se koncese týkala.<sup>69</sup>

Na počátku 20. století patřila KFNB k nejdelším železničním společnostem a také byla jedním z největších zaměstnavatelů v Rakousku-Uhersku. V roce 1905 byla délkou 1 314 kilometrů čtvrtou nejdelší v monarchii, hned za kkStB, Jižní dráhou a StEG. Počtem 27 430 zaměstnanců v roce 1901, byla hned za kkStB 98 246 zaměstnanců a Jižní dráha 31 501.<sup>70</sup>

Na počátku prvního desetiletí 20. století se začaly více a více ozývat hlasy na zestátnění KFNB. Následně v roce 1905 bylo zahájeno jednání mezi státem a společností Severní dráhy císaře Ferdinanda, které vyvrcholilo dne 3. března 1906 vzájemnou dohodou mezi správní radou společnosti na jedné straně a ministerstvem železnic a ministerstvem financí na straně druhé. Stát se zavázal koupit hlavní a vedlejší tratě KFNB, některé části majetku a převzít provoz na Báňské dráze. Valná hromada společnosti schválila dohodu se státem na svém zasedání 31. března 1906 a samotný akt zestátnění byl proveden ř. z. č. 212 o nabytí státem jednotně koncesované

<sup>69</sup> Zákoník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, částka III, vydaná 5. 1. 1886, s. 25-30.

Vedlejší tratě KFNB

Jméno dráhy	Délka v km	Datum stavby
Kroměříž – Zborovice	17	4. 8. 1881
Bielsko – Biala – Wadowice – Kalvaryja	59	4. 6. 1886
Kojetín – Hulín – Frýdek – Těšín – Bielsko – Biala	139	1886
Hranice – Vsetín	46	16. 12. 1884
Krásno nad Bečvou – Rožnov	14	16. 12. 1884
Hodonín – tabáková továrna	1,4	20. 2. 1888
Rohatec – Strážnice	4,7	28. 6. 1888
Hodslavice – Nový Jičín	10	28. 6. 1888
Goleszów – Ustroň	6	28. 6. 1888
Studenka – Bílovec	8	23. 7. 1889
Suchdol – Budišov	40	16. 4. 1890
Suchdol – Fulnek	10	16. 4. 1890
Opava – Horní Benešov	31	16. 4. 1890
Hodonín – Holič	7	3. 10. 1890
Vranovice – Pohořelice	9	11. 10. 1894
Hrušovany u Brna – Židlochovice	3	11. 10. 1894
Kojetín – Tovačov	11	14. 12. 1894
Petrovice – Karviná	13	29. 8. 1896
Břeclav – Brodské	15	12. 8. 1899

Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. s. 29.

<sup>70</sup> Josef HONS a kol., Čtení o... c. d. s. 204.

sítě hlavní dráhy a místních drah severní dráhy císaře Ferdinanda jakož i Ostravsko-frýdlantské dráhy z 31. října 1906.<sup>71</sup>

Do ochranné náruče státu se tak dostal veškerý železniční personál společnosti. Stát se zavázal zachovat jejich veškerá práva a nároky, které požíval u KFNB. Kromě věcí materiálních řešila smlouva také například jazykovou problematiku zaměstnanců Severní dráhy císaře Ferdinanda. Státní správa se zavazovala obsazovat místa na jazykově smíšených územích dle národnostního klíče a přistupovat k národnostním poměrům s co největší opatrností.<sup>72</sup>

Stát převzal kromě tratí také veškerý vozový park, budovy, pozemky a zásoby. Náhrada byla vypočítána podle průměrného zisku v letech 1898/1900 a 1903/1904. Za hlavní trať měla KFNB od 1. ledna 1906 do 31. prosince 1940 dostávat roční rentu 30 537 000 zlatých, za místní dráhy roční rentu 1 616 166 zlatých do roku 1972. Poté se tato renta měla snižovat podle zanikání koncesí jednotlivých místních drah. Všechny tyto renty byly osvobozeny od všech tehdejších i budoucích daní. Od vyplacených rent si stát odpočítal splátky na všechny půjčky KFNB. Společnosti tedy zůstaly doly, soukromý majetek společnosti a některé fondy. Po I. světové válce přešly pohledávky KFNB podle článku 203 mírové smlouvy ze Saint-Germain-en-Laye na nástupnické státy Rakouska-Uherska, tedy Československo 59, 149%, Polsko 22, 854% a Rakousko 17, 997%. Renty za místní dráhy byly rozděleny podle teritoriálního principu.<sup>73</sup>

Od 1. ledna 1907 se tak KFNB stala součástí c. a k. Státních drah a pro její správu bylo zřízeno c. a k. ředitelství Severní dráhy.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> hlavní trať KFNB: Hlavní trať Vídeň-Krakov s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Bílska, Granice a Myslovic; Odbočku Floridsdorf-Jedlesce, Gänsersdorf-Marchegg, Bomumín-hranice pruska; Severní moravsko-slezskou dráhu Brno-Olomouc-Šternberk, odbočku Nezamyslice-Přerov; odbočka Wien Nord-nábřeží dunaje-nábřeží dunajská dráha; Bilsko-Žyvce; Břeclav-Hrušovany-Zellerndorf; Moravsko-slezsko městskou dráhu Bilsko-Bystřice pod Hostýnem-Hulín-Kroměříž-Kojetín; Krakov-Podgórze. Velejší trať KFNB: místní dráha Kroměříž-Zborovice, místní dráha Hranice-Krásno s odbočkami Rožnov, Valašské Meziříčí-Vsetín; místní dráhu Bilsko-Wadowice-Kalwarya; místní dráha Drösing-Čistějov, Hodonín-tabáková továrna-až zemské hranice, Rohatec-Strážnice, Hodslavice-Nový Jičín, Holešov-Ústraní; místní dráha Suchdol-Budišov, Suchdol-Fulnek, Opava-Benešov; místní dráha Vranovice-Pohořelice, Hrušovany-Židlochovice; místní dráha Kojetín-Tovačov; místní dráha Petrovice-Karviná; místní dráha Břeclav-hranice Uher. Převod zahrnoval železnici jako takovou, pozemky, stavby a jejich movité i nemovité součásti, vlečky, zásoby, vozbu (lokomotivy a vozy). Zákoník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1906, Vídeň 1906, s. 1047, 1051-1052. Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. s. 32.

<sup>72</sup> Zákoník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1906, Vídeň 1906, s. 1048-1049.

<sup>73</sup> Platba probíhala v národních měnách podle prvního kurzu, podle kterého vyměnili svou měnu za R-U korunu. Alois ADAMUS, Pohled do dějin... c. d. s. 32.

<sup>74</sup> Josef HONS a kol., Čtení o... c. d. s. 205.

Společnost severní dráhy císaře Ferdinanda nyní působila jen jako důlní těžířstvo, které zaniklo až v roce 1945 znárodněním a začleněním do Ostravsko-karvinských dolů.

### 3. Sociální systém Severní dráhy císaře Ferdinanda

Sociální systém, nebo také dobově zaopatřovací zařízení (Wohlfahrts-Einrichtungen), se u společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda vytvářel od roku 1839 až do jejího postátnění v roce 1906. Můžeme si ho představit, jako neustálý nekončící proces, v jehož průběhu byl vyvinut penzijní spolek, nemocenská pokladna a dětský azylový dům. Tento systém dával zaměstnancům společnosti ve chvílích nemoci, pracovního úrazu a smrti, alespoň nějaké sociální jistoty a v případě penzionování jistotu finančního příjmu.

#### *Vymezení pojmu zaměstnanec u železničních společností*

V této disertační práci se používá pojem úředníci, nebo zaměstnanci v definitivě, dále dočasně zaměstnaní úředníci, nebo zaměstnanci, a v poslední řadě provizorně zaměstnaní zaměstnanci. Terminologie Severní dráhy císaře Ferdinanda v otázce pojmenování služebního poměru zaměstnanců vycházela ze státního vzoru.

Státní správa rozeznávala tři druhy úředníků podle typu jejich služby. První byli úředníci, kterým se podařilo získat stálou definitivní službu *dauende Anstellung*, což obnášelo obdržení jmenovacího dekretu, pevně stanovený plat a nárok na penzi.

Druzí naopak byli dočasně zaměstnaní pracovníci *zeitliche Anstellung*, kteří neměli nárok na penzijní zabezpečení.

Existovala ještě třetí forma služebního poměru provizorní služba *provisorische Anstellung*, do které se mohl z nějakého osobního důvodu dostat také definitivní zaměstnanec. Pokud se tak stalo, jeho nárok na penzijní zabezpečení mu zůstal, jen musel požádat o započtení této doby služby do penze. Předpisy penzijních spolků železničních společností vycházely z těchto základů, definovaly, že penzijní zabezpečení se vztahuje na definitivně zaměstnané úředníky a služebníky s pevným platem.<sup>75</sup>

Pojem stálý zaměstnanec. Původně se používal pojem stálý zřízenec, který v prvopočátku zahrnoval zaměstnance v kategoriích: úředníka a zřízenec. Úředník byl definován jako zaměstnanec, který se zabýval duševní prací, na kterou musel získat vyšší stupeň vzdělání, naopak zřízenec byl chápán jako zaměstnanec pověřený fyzickou prací. Vývojem se postupně vytvořila také třetí kategorie zaměstnanců a to

---

<sup>75</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 4., s. 103–104. Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 8., s. 119–120.

podúředník, který byl přechodem mezi oběma výše uvedenými kategoriemi. Toto rozdělení bylo přejato ze státních předpisů.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 10., s. 151–152.

### 3.1. Dílenský pořádek a existence nemocenské pokladny

Sociální systém při výhradně privilegované Severní dráze císaře Ferdinanda se tvořil již v prvních letech jejího fungování. Jeho zárodek lze spatřit ve vzniku nemocniční pokladny pro dílenský provoz společnosti, nevíme, ba nejsme schopni určit, zda vznikl zároveň se založením společnosti v roce 1836. Jisté je, že v roce 1839 již nemocniční pokladna pro zaměstnance dílen fungovala. Její předpisy byly shrnuty ve 12 článcích *Dílenského pořádku a vybudování nemocniční pokladny* (ORDNUNG in die Werkstätte und zur Errichtung einer Krankenkasse). Tento krátký předpis se zřejmě vztahoval pouze na dílenský provoz ve Vídni. Mimo články vztahující se přímo k nemocenskému zabezpečení zaměstnanců dílen, zde byla popsána délka pracovní doby, přestávky, srážky z denního platu za pozdní příchod, úklid a pořádek na dílně. Každému zaměstnanci bylo striktně zapovězeno přivést do prostorů dílen někoho cizího bez povolení ředitele opravárenského provozu, nebo vedoucího dílny a účtárny.

Nemocniční pokladna byla pod patronací ředitelství Severní dráhy, které v případě onemocnění zaměstnance určovalo výši podpory z fondu pokladny. Pro tento účel odváděli zaměstnanci do fondu nemocniční pokladny jeden krejcar ze svého týdenního platu. Podpora byla jasně určena, činila ji polovina jejich denního platu. Nemocniční pokladna zřejmě podporovala také zaměstnance, kteří utrpěli pracovní úraz ve službě, protože dle znění jednoho z článků nedostal podporu zaměstnanec, který *onemocněl svévolně, nebo svým zaviněním utrpěl úraz*. V případě úmrtí zaměstnance měli pozůstalí nárok na pohřebné ve výši dvacet čtyři zlatých konvenční měny ze strany nemocniční pokladny.

Finanční stav nemocniční pokladny byl přísně hlídán ze strany ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda a každá výdajová a příjmová platba zaměstnanců byla zaznamenána v účetní knize pokladny. Přímým dozorem nad pokladnou byl pověřen ředitel dílen. Součástí *Dílenského pořádku a vybudování nemocniční pokladny* byl zákaz používat peníze nemocniční pokladny na jiný účel, než podpora zaměstnanců v nemoci, nebo úrazu. Pokud fond nemocniční kasy stále rostl, bylo možno jeho finanční hotovosti platit polovinu nákladů na lékařské ošetření nemocného zaměstnance.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> V týdnu pracovali od šesti do šesti, v sobotu se končilo ve čtyři. Od osmi do půl deváté byla přestávka na snídani, odpoledne od dvanácti do jedné, a večer od čtyř do půl páté. ÖSA/AVA/Verkehr, signatura VI/1 KFNB, karton 13.

## 3.2. Penzijní pokladna C. k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda

### 3.2.1. Vývoj penzijního pojištění u železničních společností 1844 až 1907

Co bylo vlastně účelem založení penzijní pokladny, případně provizního spolku soukromými železničními společnostmi? Odpověď může být následující: „*Účelem pensijního pojištění jest v nejširším smyslu poskytovat účastníkům za jistých podmínek určité běžné požitky neb okamžité podpory.*“ Penzijní předpis Severní dráhy císaře Ferdinanda z 31. března 1846 byl poněkud konkrétnější. Stálo zde, že účelem penzijního ústavu je zabezpečit zaměstnance, kteří nebudou schopni zastávat službu v případě své pracovní neschopnosti. Zároveň rozšiřovala možnost poskytnutí penzijních požitků také jejich příbuzným. To vše mělo dát zaměstnancům pocit jistoty a povzbudit je v další službě společnosti. Podobně chtěla Vídeňsko-Gloggnická dráha „*ulehčit zřízcům a jejich vdovám starost o budoucnost*“ svým penzijním spolkem z 30. července 1846.<sup>78</sup>

Na správě penzijních ústavu se podílely jednotlivé železniční společnosti, které ustavily správní výbor sestavený z jejich zástupců a zástupců pojištěných. Ti byli z části volení členskou základnou spolku a z části jmenováni správní radou společnosti. Předsedou byl zpravidla zástupce podniku. Výjimkou byla KFNB, která svůj penzijní spolek sama spravovala a také právně zastupovala.<sup>79</sup>

Výbor měl na starosti případné úpravy stanov, kontrolu placení příspěvků, hospodaření, uložení kapitálu spolku a posuzování žádostí o vstup. Úpravy znění stanov předkládal valné hromadě společnosti. Účetní a pokladní službu obyčejně vykonával samotný podnik. V případě státních drah byla správa v rukou ministerstva železnic, které jmenovalo předsedu a zástupce výboru. Dalších 10 členů výboru se volilo. Pokud šlo o spory uvnitř penzijního spolku, byl řešen před smírčím soudem, který byl sestaven z jeho členů. Pokud jeho rozhodnutí nebylo akceptováno, mohla o případu rozhodnout správní rada podniku. Všechny penzijní spolky byly považovány po právní stránce za zaopatřovací ústavy dle znění § 1287 občanského zákoníku. Byly

---

<sup>78</sup> Pensions-Normalien der k. k. auss. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 1. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 4., s. 103.

<sup>79</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 8., s. 86. Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 10., s. 124.

zřizovány jako spolky na základě císařského rozhodnutí z 14. října 1843, dále dekretu dvorské kanceláře z 5. listopadu téhož roku a císařského patentu z 26. listopadu 1852 číslo 253 ř. z. Musely být, dle znění těchto zákonů, schváleny státní správou, a jejich stanovy musely projít schvalovací procedurou u zemských politických úřadů. Později je schvalovalo ministerstvo obchodu a po roce 1895 ministerstvo železnic.<sup>80</sup>

První soukromá železniční společnost, která založila pro své zaměstnance penzijní pokladnu, byla právě výše zmíněná KFNB. Na její 12. valné hromadě koncesionářů, v březnu 1844 došlo k založení provizorní penzijní pokladny pro zabezpečení a podporu zaměstnanců společnosti.<sup>81</sup>

Ostatní soukromé železniční společnosti v monarchii nezůstaly pozadu a celkem rychle náskok Severní dráhy císaře Ferdinanda na poli penzijního zabezpečení zaměstnanců dohnaly. Již rok po KFNB, v roce 1845, se valná hromada c. k. privilegované Vídeňsko-Gloggnické dráhy rozhodla založit penzijní fond pro své zaměstnance. Postupně s rozvojem železniční infrastruktury v monarchii a se vznikem nových soukromých železničních společností úměrně stoupal počet založených penzijních spolků, provizních, nebo podpůrných ústavů. Některé soukromé společnosti zahrnuly do svých penzijních stanov úředníky a zřízence, jiné naopak směřovaly své penzijní spolky jen na úředníky, zatímco pro zřízence a dělníky zřizovaly provizní spolky. Kupříkladu StEG nejprve v roce 1856 založila penzijní spolek pro úředníky a následně o tři roky později, v roce 1859, provizní a podpůrný ústav pro zřízence a dělníky. Společnost Jižní dráhy postupovala ještě konkrétněji, v roce 1861 založila penzijní ústav pro úředníky, v roce 1866 penzijní ústav pro zřízence a na přelomu 19. a 20. století provizní ústav pro dělníky.<sup>82</sup>

V první polovině padesátých let 19. století nastala krátká doba provozu státních drah. Státní správa se začala zabývat myšlenkou jak zajistit penzijní zabezpečení novým státním zaměstnancům - železničářům. Musela, protože v té době většina soukromých železničních společností nabízela jako bonus penzijní pojištění svých zaměstnanců. Nejdříve se uvažovalo o zřízení nového penzijního ústavu pro zaměstnance státních železnic, jejich vdovy a sirotky podle vzoru penzijního spolku některých ze

---

<sup>80</sup> Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 10., s. 124. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 22-23.

<sup>81</sup> GEÖUM, Bd III, s. 325.

<sup>82</sup> Nařízení se řídilo nejvyšším rozhodnutím ze 4. dubna 1787, č. 815., dále dekretem dvorské kanceláře z 28. července 1823. Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 30., s. 453-454.



soukromých železničních společností. Nakonec však státní správa od tohoto modelu penzijního zabezpečení ustoupila; stát vyhodnotil fungování penzijního zabezpečení u soukromých společností a došel k závěru, že jejich systém dostatečně nezabezpečuje zajištění zaměstnanců a jejich rodin v případě úrazu, úmrtí, nebo odchodu do penze. Proto vyšlo dne 29. března 1852 císařské nařízení ustanovující, že definitivní železniční úředníci, zřizenci a jejich rodiny podléhají stejným penzijním a provizním předpisům jako ostatní státní zaměstnanci. Po prodeji státních drah v letech 1854 až 1859 do soukromých rukou, byli zaměstnanci státu buď převzati soukromými společnostmi, nebo zůstali ve státních službách. V každém případě podléhali buď státnímu, nebo soukromému penzijnímu zabezpečení.<sup>83</sup>

Stát musel řešit penzijní zabezpečení svým železničních zaměstnanců následně až v druhé polovině sedmdesátých let 19. století, kdy opět začal provozovat železnici pod svou patronací. Nejprve šel cestou přebírání penzijních norem těch železničních společností, které postátnil, zároveň je musel přiblížit již existujícímu penzijnímu systému pro státní zaměstnance. První, kdo začal používat *Pensionsnormale für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen*, byla c. a k. státní Dalmatská dráha v roce 1877.<sup>84</sup>

Rok 1882 přinesl sjednocení všech penzijních a provizních ústavů v jeden, a to na základě penzijních stanov právě zestátněné společnosti dráhy císařovny Alžběty, podle kterých bylo možné sjednotit většinu nároků penzijních ústavů jednotlivých zestátněných společností. Nové stanovy penzijního ústavu pro úředníky a podúředníky c. a k. ředitelství státních drah ve Vídni a provizního ústavu pro sluhy a dělníky c. a k. ředitelství státních drah ve Vídni vyšly v roce 1882 pod názvem *Pensijní předpis pro úředníky a podúředníky ředitelství pro státní provoz železniční ve Vídni* a *Provisní předpis pro sluhy a dělníky ředitelství pro státní provoz železniční ve Vídni*. Stát zde poprvé aplikoval postup, který se později stal při zestátnění železničních společností normou. Byly vytvořeny sice nové stanovy, ale staré platily také. Pojištěnec se mohl

---

<sup>83</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 31., s. 468–469.

<sup>84</sup> Po vydání sekvestračního zákona ze 14. prosince 1877 a provedení první vlny postátnění železnic v Předlitavsku v osmdesátých letech 19. století, bylo nutno vytvořit nový služební řád. A protože nařízením Ministerstva obchodu ze dne 26. února 1882, ř. z. č. 25., schváleným 24. února 1882 a vstupujícím v platnost 1. července 1882, vzniklo *K. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien*. Byl v roce 1882 vydán Služební řád C. k. Ředitelství pro železnice ve státním provozu ve Vídni a jemu podřízenému personálu, *Dienstordnung (Dienstpragmatik) für das der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien unterstehende Personale* vstahující se na státní železniční zaměstnance pro správu tohoto ředitelství. Služební řád byl vypracován dle vzoru služebních řádů soukromých železničních společností. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 31., s. 470.

v kterémkoliv případě, který nastal, rozhodnout pro aplikaci výhodnější normy.<sup>85</sup> Od roku 1894 se mohly stát členkami penzijního fondu státních drah také ženy.<sup>86</sup>

Zaměstnanci postátněovaných společností měli v některých případech možnost volby. Zda přijmou výše zmiňovaný penzijní předpis státních drah, nebo si ponechají původní předpisy své společnosti. Bylo to použito např. v roce 1908 při postátněování Kremstalské a Mühlkreisské dráhy. Pokud se zaměstnanci rozhodli pro penzijní předpis státních drah, přinášelo jim to důležitou výhodu; pohlíželo se na ně jako by byli členy penzijního ústavu státních drah ode dne jeho zřízení.<sup>87</sup>

Naopak jinak se postupovalo v případě zestátnění velkých železničních společností v rozmezí let 1906 až 1909, jako byla Severní dráhy císaře Ferdinanda, Česká západní dráha, StEG, Rakouská severozápadní dráha a Jihoseveroněmecká spojovací dráha. V jejich případě šlo o to, že penzijní ústavy těchto společností zajišťovaly členům penzijních a provizních ústavů výhodnější podmínky než penzijní a provizní ústavy státních drah. Proto nebyly sloučeny s penzijním systémem státních drah, ale fungovaly samostatně. Samozřejmě jen pro stávající členy.<sup>88</sup>

Zaměstnanci státních drah byli v roce 1911 rozděleni podle penzijního pojištění do pěti skupin:

1. Zaměstnanci podléhající původním penzijním předpisům postátněných drah. (KFNB, StEG, BNB, ÖNWB, Jihoseveroněmecká spojovací dráha)
2. Zaměstnanci, kteří se řídí penzijními předpisy státní dráhy, nebo původní soukromé dráhy; rozhodovalo, kdy je to pro ně příhodnější.
3. Zaměstnanci, kteří se řídí penzijními předpisy státní dráhy, pokud původní stanovy neobsahují příhodnější ustanovení. Bylo možné používat obě předpisy zároveň.
4. Bývalí zaměstnanci dráhy Lvov-Černovce-Jassy.<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> 1882 C. k. priv. spol. dráhy korunního prince Rudolfa, 1884 C. k. priv. spol. dráhy Františka Josefa, C. k. priv. spol. Moravské hraniční dráhy, 1892 C. k. priv. spol. haličské dráhy Karla Ludvíka, C. k. priv. spol. První uhersko-haličské dráhy, 1893 C. k. priv. spol. Duchcovsko-Podmokelské dráhy, 1895 C. k. priv. spol. Moravsko-Slezské ústřední dráhy, C. k. priv. spol. České západní dráhy, C. k. priv. spol. Lvovsko-Černovické dráhy. Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 32., s. 485–486.

<sup>86</sup> Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 12., s. 190–191.

<sup>87</sup> Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., 1911, č. 33., s. 501. Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., 1911, č. 34., s. 515.

<sup>88</sup> Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 34., 1911, s. 516

<sup>89</sup> Platil pro ně předpis c. k. státních drah s několika výjimkami, nárok na penzi získali již po osmi letech členství ve fondu, vdovská penze obnášela 1/3 posledního platu manžela a nesměla přesáhnout obnos

5. Zaměstnanci c. k. státních drah podléhající výhradně penzijnímu předpisu c. k. státních drah. Od roku 1893 se členy provizního fondu státních drah mohly stát také ženy.<sup>90</sup>

Samostatnou kapitolou v penzijním zabezpečení železničářů byly provizní ústavy. Což byly ústavy zakládáné pro zabezpečení zřízenců v případě nemoci, úrazu nebo poskytnout podpory jejich rodinám v případě jejich úmrtí. Byl zde patrný vliv horního zákona z 24. května číslo 146/1854, ř. z a jeho §. 210, který ukládal majitelům důlního díla postarat se o své zaměstnance v nouzi. Protože většina železničních společností, byla zároveň také důlními společnostmi, tak tuto právní normu respektovala. Podmínkou pro přijetí do tohoto ústavu byla definitivita, dobrý zdravotní stav, věk od 15 do 35 let a morální bezúhonnost. Členové provizního ústavu pobírali, v případě svého odchodu na dlouhodobý odpočinek, pevně stanovenou podporu (Unterstützungen), oproti členům penzijního ústavu, kteří pobírali určitou část svého posledního ročního platu. Od roku 1895 bylo umožněno vstoupit do provizního spolku státních drah také ženám, které zastávaly pracovní pozici manipulantek.<sup>91</sup>

Existovala také možnost přestoupit z provizního spolku do penzijní pokladny, ale jen u těch železničních společností, které měly oba tyto ústavy. Vždy se muselo postupovat podle předpisů, kterými se dané ústavy řídily. Například podle stanov provizního spolku a penzijní pokladny Společnosti státní dráhy z let 1859–1860 mohl zřízenec povýšený na úředníka přestoupit do penzijního fondu až po uplynutí deseti let členství v provizním provizním spolku a nabytí nároku na provizní podporu. Pokud tuto podmínku splňoval, záleželo jen na něm samotném, zda se rozhodne vstoupit do penzijního spolku. Pokud tak učinil, nemusel platit povinný vstupní poplatek a začal rovnou odvádět předepsané poplatky. Musel však počkat určenou dobu, než získal nárok na penzi. Po tuto dobu byl zajištěn nárokem na pobírání provize. Po nabytí nároku na penzi pozbyl nároků na požitky plynoucí z provizního spolku.

---

4000 K. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., 1911, č. 34., s. 516

<sup>90</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., 1911, č. 34., s. 516, 544.

<sup>91</sup> První, kdo rozdělil ve svých penzijních stanovách z 28. dubna 1855 své zaměstnance na úředníky, stále zřízence a nižšími sluhy byla C. k. priv. Společnost Buštěhradské dráhy. Úředníci a stálí zřízenci brali více než 400 zlatých roční mzdy, nižší zřízenci pak roční mzdu do 400 zlatých. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 11., s. 169. Penzijní normále KFNB 1846. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 12., s. 190–191.

Společnost Jižní dráhy dle penzijních stanov z roku 1870 zařazovala povýšené zaměstnance na úředníky automaticky do penzijního spolku. Jejich příspěvky odvedené do provizního ústavu byly s 5% úrokem převedeny na konto penzijního ústavu. Členství se jim počítalo ode dne vstupu do provizního spolku.<sup>92</sup>

Státní dráhy již ve svém výše zmíněném penzijním předpisu z roku 1882 umožňovaly povýšeným zaměstnancům přestup z provizního do penzijního ústavu. Společně s novým úředníkem byly do penzijního spolku převedeny také veškeré jeho odvedené příspěvky i s úroky. Pokud byla jejich hodnota nižší, než kolik by bylo vybráno v rámci penzijního spolku, musel tento rozdíl zaměstnanec zaplatit zvláštním vkladem.<sup>93</sup>

Do fungování provizních ústavů zasáhl významně zákon z 16. prosince 1906 *O pensijním pojišťování zřízenců ve službách soukromých a některých zřízenců ve službách veřejných*. Zákon se týkal zaměstnanců v soukromých podnicích a státních zaměstnanců, kteří měli maximálně roční příjem od 600 do 3 000 korun. Zaměstnanci železničních společností z něj sice byli vyňati, ale byla v něm zmínka, že záleží na ředitelství státních železnic, zda vydá předpis respektující daný zákon. Státní dráhy tento zákon respektovaly a své zaměstnance v této příjmové skupině přijaly do svého penzijního, nebo provizního ústavu.<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 38., s. 563.

<sup>93</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 39., s. 577.

<sup>94</sup> V Německu to vyřešili následovně, zřídili penzijní ústav pro úředníky a penzijní ústav pro služebníky, ten následně rozdělili na dva. V jednom byli požitky v zákonné výši, v druhém, který bude dobrovolný, a s vyššími odvody pak budou požitky vyšší. Bude záležet jen na zaměstnancích, kam se přihlásí. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 12., s. 191. Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené 1907, s. 2.

Tabulka 1. – Srovnání počtu členů penzijních a provizních ústavů zaměstnanců na drahách v Předlitavsku v roce 1895<sup>95</sup>

<b>Rok založení</b>	<b>Název penzijního, nebo provizního ústavu</b>	<b>Počet členů v roce 1895</b>
1844	Penzijní fond KFNB část A	5 064
	Penzijní fond KFNB část B	1 050
1855	Penzijní fond úředníků a zřízců Buštěhradské dráhy	1 675
1856	Penzijní fond úředníků StEG	1 754
1858	Penzijní ústav úředníků a zřízců Ústecko-teplické dráhy	944
1858	Penzijní ústav definitivních úředníků Jihoseveroněmecké spojovací dráhy	
1860	Provizní fond zřízců a dělníků StEG	5 646
1861	Penzijní ústav úředníků Jižní dráhy	1 810
1866	Penzijní ústav úředníků a zřízců České severní dráhy	947
1867	Penzijní fond zřízců Jižní dráhy	5 553
1870	Penzijní ústav definitivních zaměstnanců Rakouské severozápadní dráhy	4 242
1870/1876	Penzijní ústav úředníků, podúředníků a zřízců Košicko-bohumínské dráhy	1 369
1882	Penzijní ústav úředníků a podúředníků kkStB	12 205
1882	Provizní ústav zřízců a dělníků kkStB	23 251
1889	Provizní a zabezpečovací fond dílenských zaměstnanců Buštěhradské dráhy	296

<sup>95</sup> Do počtu členů penzijního ústavu Rakouskéseverozápadní dráhy byli započteni také zaměstnanci Jihoseveroněmecké spojovací dráhy. GEÖUM, Bd III, s. 328

### 3.2.2. Historie penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda 1844 až 1907

Kořeny penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda můžeme najít v průběhu 12. valné hromady koncesionářů této společnosti, která se uskutečnila 30. března 1844. Zde přednesl shromážděným koncesionářům tehdejší ředitel Andreas Baumgartner projev, v kterém navrhl zřízení penzijního ústavu za účelem zabezpečení a podpory zaměstnanců. Návrh byl koncesionáři společnosti odhlasován a došlo k ustanovení prozatímní penzijní pokladny pro úředníky a zřízence KFNB. Zároveň byla zahájena práce na přípravě předpisu penzijní pokladny, která trvala dva roky. Výpočet příspěvků zaměstnanců a společnosti do pokladny penzijního ústavu byl svěřen profesoru vídeňské polytechniky Johannu Salomonovi. Předpis nesoucí název *Pensions-Normalien der k. k. a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn* byl na 14. valné hromadě 31. března 1846 předložen koncesionářům, kteří jej schválili. Zároveň bylo valnou hromadou rozhodnuto přispívat ročně do penzijní pokladny částkou 4 000 zlatých k. m. Tím byl potvrzen vznik penzijní pokladny pro úředníky a zřízence Severní dráhy císaře Ferdinanda.<sup>96</sup>

Pokud jde o vypracování a platnost předpisů penzijního spolku Severní dráhy císaře Ferdinanda fungovalo to následovně; platily vždy do začátku platnosti nových penzijních stanov. Každou změnu stanov, případně jejich celé nové znění, připravovalo ředitelství společnosti společně s přednostou obchodního oddělení. Následně návrh předložili politickým úřadům, tzn. ministerstvu obchodu a později ministerstvu železnic. Po jejich potvrzení byl návrh předložen valné hromadě koncesionářů podniku ke schválení. Poté vstoupily nové penzijní předpisy v platnost.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> GEÖUM, Bd. III, s. 325. Prof. Johann Michael Joseph Salomon matematik vídeňské polytechniky, \*22. 2. 1793 Würzburg-+2. 7. 1856 Wien, byl autorem např. *Allgemeine wechselseitigen Capitalien-und Renten-Versicherungsanstalt*, nebo *Über Lebensversicherungs-Anstalten überhaupt*. Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich, Achtundzwanzigster Theil, Wien 1874, s. 151–163. Penzijní normy a posléze stanovy byly jen v německém jazyce. Protokoll der am 31. März 1846 abgehaltenen vierzehnten General-Versammlung der Aktioäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 12–16.

<sup>97</sup> *Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn*, Wien 1846, s. 10. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 6–7. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XIX. *Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen*. Wien 1883, s. 17. *Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen*. Wien 1892, s. 22–23. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: *Časopis českého úřednictva železničního*, r. XIII., 1913, č. 10., s. 124.

V této době byla penzijní pokladna spravována samostatným správním orgánem, který byl tvořen sekretářem KFNB a technickými a administrativními vrchními úředníky revizního úřadu společnosti. Ředitel podniku byl správcem penzijní pokladny a předkládal návrhy ke změně v hospodaření pokladny ředitelství, které je posoudilo a rozhodlo o nich. Zároveň rozhodoval o tom, zda a komu bude udělena penze a vystavoval penzijní dekret. Pokud došlo k nějakému vnitřnímu sporu, řešil ho smírčí soud.<sup>98</sup>

Předpis penzijní pokladny, kterým se penzijní spolek řídil, jasně definoval, komu jsou jaké penzijní požitky určeny, jaká je správa penzijního ústavu a jakým způsobem jsou vybírány příspěvky členů. V úvodu byly uvedeny důvody zřízení penzijní pokladny společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda, která se snažila zajistit svým úředníkům a zřízcům podporu pro případ služební neschopnosti. Tato podpora byla rozšířena také na jejich vdovy a sirotky. Společnost se tak snažila vytvořit svým zaměstnancům zachytný sociální systém, který u nich měl vzbudit pocit jistoty a podnitit je k lepšímu plnění služebních povinností vůči svému zaměstnavateli. A nejen jim. V letech 1845 až 1849 byli do penzijního ústavu Severní dráhy zahrnuti také zaměstnanci c. k. Severní státní dráhy, kterou měla v pronájmu. Měli jednu důležitou výjimku, získali nárok na penzi, aniž by dosáhli definitivy.<sup>99</sup>

Na počátku padesátých let se ukázalo, že jmění fondu není schopno pokrýt při stoupajícím počtu zaměstnanců budoucí nároky na penzijní požitky. KFNB by musela tento rozdíl zaplatit ze svého jmění a navyšovat tak jmění penzijního ústavu. Nakonec ředitelství společnosti rozhodlo převzít správu ústavu, převést jmění fondu na Severní dráhu císaře Ferdinanda a převzít tak všechny povinnosti z toho plynoucí. To znamenalo například vyplácet penze z majetku železniční společnosti. Ze strany podniku došlo k zvýšení příspěvků, nejprve na dobu tří let na sumu 10 000 zlatých k. m. za rok a po uplynutí těchto tří let provést další revizi fondu. Současně byly v roce 1851 vydány nové stanovy penzijního ústavu na základě zkušeností z předchozích pěti let. Těmito stanovami se uplatňování penzijní podpory u KFNB více přiblížilo modelu státních penzí. V roce 1853 byla provedena finanční revize ústavu, kterou opět provedl

---

<sup>98</sup> Smírčí soud byl poslední instancí rozhodující o penzijních záležitostech a po jeho rozhodnutí zbývalo žadateli jen obrátit se na právní orgány státu. Smírčí soud se skládal ze zvolených tří účastníků generální valné hromady společnosti, kteří měli na starost kontrolu účtů, generálního sekretáře, generálního inspektora a z přednosta obchodního oddělení, kterému náležely záležitosti penzijní pokladny. Pokud člen smírčího soudu sám předkládal tomuto soudu nějakou stížnost, měl právo si zvolit nějakého zástupce z řad smírčího soudu. Soud rozhodoval většinou hlasů, a pokud došlo k jejich rovnosti, rozhodoval předseda. *Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 9–10.*

<sup>99</sup> *Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 3, 8.*

profesor Salomon, jehož verdikt byl následující; nároky na penze za rok 1853 jsou pokryty. Proto mohla 25. valná hromada společnosti uvědomit v roce 1854 ředitelství, že navýšení ročního příspěvku společnosti zcela pokrylo náklady penzijního ústavu.<sup>100</sup>

Avšak již na konci padesátých let byla situace úplně jiná. Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda oslovila tři renomované odborníky v oboru výpočtu penzí profesory Hartnera, Hesslera a Spitze, kteří dostali za úkol vypracovat posudek o současném finančním stavu penzijní pokladny. Její aktivní jmění k 31. prosinci 1859 činilo 879 747 zlatých a 90,5 krejcarů r. m. Posudek hovořil jasně, přestože do penzijní pokladny za rok 1859 přišlo 100 000 zlatých r. m., nebude tento roční příjem do budoucna stačit na pokrytí vyplácených penzí. To vše zdůvodnili stálostí ročního přírůstku 100 000 zl. r. m., rostoucím počtem členů penzijní pokladny a tím v budoucnosti větší zatížení penzijní pokladny výplatou penzijních požitků. Navíc vypočítali zvýšení ročního příspěvku společnosti z 10 000 zl. r. m. na 34 950 zl., v závislosti na navýšení dopravy v letech 1850 až 1860 o trojnásobek a úměrně tomu zvýšení počtu zaměstnanců. Akcionáři KFNB však v roce 1860 na 33. valné hromadě akceptovali jejich návrh jen částečně a odhlasovali zvýšení příspěvku společnosti do pokladny penzijního ústavu na 25 000 zlatých r. m. Během dalších sedmi let profesori Hartner, Hessler a Spitzer opět propočítali finanční možnosti penzijního ústavu a zjistili, že ani toto zvýšení nepokryje povinnosti společnosti vůči ústavu a navrhli další navýšení o 10 000 zlatých, tedy na 35 000 zlatých ročního příspěvku společnosti. Návrh byl akcionáři na 43. valné hromadě akceptován, a tak byl od roku 1868 roční příspěvek společnosti 35 000 zlatých. Zároveň akcionáři odhlasovali dalších 100 000 zlatých r. m. jednorázového příspěvku fondu „*aby tak předešli dalšímu navyšování ročního příspěvku v budoucnosti*“, který byl vyplacen z provozního přebytku za rok 1867. To se však minulo účinkem, již následující rok společnost postupovala stejně a zopakovala mimořádný příspěvek, tentokrát ve výši 200 000 zl. r. m. Nakonec odhlasovali akcionáři na 46. valné hromadě společnosti v roce 1870 navýšení

---

<sup>100</sup> GEÖUM, Bd III, s. 325–326. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 1. Protokoll über die Verhandlungen der am 29. April 1854 abgehaltenen Fünf und zwanzigsten Generla-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1854, s. 14.



stabilního ročního příspěvku od následujícího roku na 48 000 zlatých a vyplacení jednorázového příplatku ve výši 100 000 zlatých.<sup>101</sup>

V roce 1873 byly vydány upravené stanovy penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda, v kterých byla opět zaručena penzijní podpora stabilním úředníkům, služebníků, jejich vdovám a sirotkům. Mimo jiné byly zvýšeny vdovské penze na 40% posledního pobíraného ročního platu manžela a jejich výše mohla dosáhnout maximálně 1 500 zlatých ročně. Penze mohla být udělena na základě pracovní neschopnosti z důvodu pracovního úrazu atd. Všechna tato opatření byla příčinou opětovného navýšení výdajů, což vedlo k dalšímu zvýšení ročního příspěvku společnosti.<sup>102</sup>

O rok později, v roce 1874, se součástí penzijního ústavu stala nemocenská pokladna zřízená společností Severní dráhy císaře Ferdinanda. Její fungování bylo řízeno *Nemocenským předpisem Severní dráhy císaře Ferdinanda a moravsko-slezských tratí*, jak je z jeho názvu patrné platil pro zaměstnance KFNB a Moravsko-slezské dráhy, kteří byli u společnosti zaměstnáni minimálně tři měsíce. Její zřízení bylo zřejmě reakcí na živnostenský zákon z roku 1859, který ukládal všem živnostníkům majícím více než 20 dělníků založit podpůrnou pokladnu, nebo je pojistit u nějaké již existující. Železniční společnosti tak spojily poskytování bezplatné lékařské péče svým zaměstnancům s penzijním ústavem. Například již v roce 1863, tedy jedenáct let před KFNB, tak učinil StEG. Tyto nemocenské poklady zanikly nebo byly transformovány na samostatné subjekty po vydání zákona O nemocenském pojištění z 30. března 1888.<sup>103</sup>

Na počátku osmdesátých let v roce 1883 byly vydány upravené penzijní předpisy KFNB, *Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen*, v kterých došlo např. ke změnám ve výměru vdovské penze. Následně byl předpis reprinted v roce 1886 a 1889.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Protokoll über die Verhandlungen der am 21. Mai 1860 abgehaltenen XXXIII. Gnereal-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. Privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1860, s. XIII. GEÖUM, Bd III, s. 326.

<sup>102</sup> Protocoll ueber die Verhandlungen der am 3. Mai 1876 abgehaltenen 53. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbah, Wien 1876, s. 44.

<sup>103</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 38., s. 563–564. Bericht der k. k. Gewerbe-Inspectoren über ihre Amsthändigkeit im Jahre 1884, Wien 1885, s. 77-78.

<sup>104</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 3. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1886, s. 3. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1889, s. 3.

K největší změně v systému penzijního zabezpečení Severní dráhy císaře Ferdinanda došlo na 82. valné hromadě 30. května 1892, kde bylo rozhodnuto, že stávající penzijní fond byl uzavřen novým zaměstnancům, kteří vstoupili do služby společnosti po 1. lednu 1893. Pro tyto zaměstnance byl vytvořen nový penzijní fond s novým způsobem hospodaření. Ten byl nastaven tak, aby společnost nemusela neustále zvyšovat svůj roční příspěvek. Starý fond byl pojmenován jako penzijní fond A a nový penzijní fond nesl název penzijní fond B. Členům části A nebyl vzhledem k jejich právům zvýšen příspěvek do fondu, jen byl navýšen příspěvek společnosti. Členům části B byl příspěvek zvýšen z 3% na 7% ročního příjmu. Roční příspěvky členů se tak rovnaly ročnímu příspěvku společnosti. Finance obou fondů byly samozřejmě vedeny odděleně. Pokud jde o dobu existence části A, měla trvat do doby, dokud neskončí vyplácení poslednímu penzistovi. Jestli-že by poté na účtu části A zůstali nějaké finance, měly být převedeny do části B.<sup>105</sup>

Správa penzijního ústavu byla od roku 1851 plně v rukou společnosti Severní dráhy, která se od roku 1893 zaručila, že čas od času, nejdéle po pěti letech nechá odborně přezkoumat finanční stav penzijního fondu odborníky. Cílem přezkumu bylo zjistit, zda příjmy stačí pokrýt výdaje. Pokud by tomu tak nebylo, zavázala se společnost v případě penzijního fondu A dát mimořádný roční dar na jeho účet. Pokud by se něco podobného stalo u části B, měl být rozdíl sanován zvýšením příspěvků členů a mimořádným darem KFNB.<sup>106</sup>

V roce 1902 byly do penzijního systému KFNB pojaty také ženy. Dodatky k penzijním předpisům z roku 1883 a 1892 jim zajišťovaly, že na ně budou zpětně aplikovány všechny podmínky penzijního fondu společnosti. Musely však dosáhnout definitivy, a pokud v době vydání předpisu překročily věk čtyřiceti let, musely požádat správní radu Severní dráhy císaře Ferdinanda o výjimku.<sup>107</sup>

V roce 1906 po zestátnění Severní dráhy zákonem z 31. října 1906, předala společnost na základě § 2, odstavec 1 jmenovaného zákona penzijní fond Státním

---

<sup>105</sup> GEÖUM, Bnd III, s. 326–327. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 19–22.

<sup>106</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 21–22.

<sup>107</sup> Dodatek řešící pojištění ženských zaměstnanců KFNB, byl schválen 31. května 1902 na 82. Řádné generální valné hromadě společnosti. Dodatek z 14. října 1902. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diene rund deren Witwen. Wien 1883, s. 1–2. Dodatek řešící pojištění ženských zaměstnanců KFNB, byl schválen 31. května 1902 na 82. Řádné generální valné hromadě společnosti. Dodatek z 14. října 1902. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 1–3.

drahám; „*pensijní fond, oddíl A a B, který jest příslušenstvem železničního podniku Nejvyšší koncessní listinou ze dne 1. ledna 1886, Z. Ř. č. 7, jednotně koncessovaného, stát pak převezme příslušná břemena a závazky na místo společnosti*“.<sup>108</sup>

Ministerstvo železnic zaručilo svými výnosy z let 1908 a 1909 vyplácení služného z penzijního fondu KFNB a zaručovalo bývalým zaměstnancům společnosti započtení dřívější doby služby do výměry penze.<sup>109</sup>

Jak bylo uvedeno výše, penzijní systém KFNB byl sice přejat státem, ale fungoval dále samostatně. Penzijní fondy KFNB nebyly sloučeny s penzijním fondem kkStB. V roce 1918 pak převzaly výplatu penzijních požitků pro bývalé zaměstnance Severní dráhy žijící na území nově vzniklého československého státu Československé státní dráhy jako nástupnická organizace po kkStB.<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> Zákonník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1906, Vídeň 1906, s. 1053.

<sup>109</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 4., s. 59.

<sup>110</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 3. Starobní a invalidní zaopatření zaměstnanců československých státních drah. in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky na rok 1920, Praha 1920, s. 408. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XI., č. 34., 1911, s. 516

### 3.2.3. Členství v penzijním spolku KFNB

První podmínkou, jak se stát členem penzijního ústavu KFNB bylo získání zaměstnání u této společnosti. Následně musel úředník nebo zřízenec splnit podmínku tzv. karenční doby (Karenzeit, Gefahrsjahre), což znamenalo odsloužit minimální počet let. U Severní dráhy císaře Ferdinanda byla tato doba již v penzijním předpisu z roku 1846 stanovena, dle vzoru státu na deset let. Délka karenční doby se u různých železničních společností lišila, některé ji stanovily na pět, jiné osm let. V některých případech však nemusela být tato podmínka dodržena a někdy mohla být penze zaměstnancům poskytnuta bez ohledu na splnění této podmínky, a to pokud zaměstnanec utrpěl služební úraz nebo vážně onemocněl. Zde je opět vidět vliv státního penzijního pojištění z 26. března 1781, kde v bodě 5 bylo jasně vyjmenováno, že pokud státní zaměstnanci utrpí služební úraz (Unglück in Amtsverrichtungen), zešílí, nezávěsně onemocní, oslepnou, případně utrpí smrtelný pracovní úraz ve službě, nebo zemřou následkem služby před uplynutím desetileté karenční doby, pak získají nárok na penzi. Zároveň tím také získají jejich manželky a děti nárok na vdovskou a sirotčí penzi.

Kromě splnění karenční doby musel zaměstnanec KFNB získat status definitivy, pobírat stálý plat a být zdravotně v pořádku. Podmínka zdraví byla důležitá, neb zaměstnanec nesměl zatížit pokladnu předčasnou výplatou penze. Zaměstnanci, kteří vstoupili do služeb společnosti po dovršení svého čtyřicátého roku věku nebo trpěli zdravotními potížemi, nebyli do penzijního ústavu přijati.<sup>111</sup>

Samotná KFNB v některých případech tyto podmínky porušovala. V druhé polovině padesátých let 19. století se objevilo několik případů, kdy byl vstup do penzijního fondu umožněn novým zaměstnancům, kteří odsloužili pouze tři měsíce zkušební doby. Po uplynutí této lhůty dostali smlouvu na dobu neurčitou, jejíž součástí bylo přijetí do penzijního fondu. V převážné většině se jednalo o nižší pracovní pozice jako dozorce trati, diurnist nebo telegrafista.<sup>112</sup>

Podmínka definitivy pro vstup do penzijního, nebo provizního ústavu byla u některých železničních společností opuštěna a například v roce 1866 poskytla

---

<sup>111</sup> Pensions-Normalien der k. k. auss. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 4. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 25., s. 392. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 27., s. 406.

<sup>112</sup> ÖStA/AVA/Verkehr, sig. VI/1 KFNB, kart. 85, 98.

Turnovsko-Kralupsko-Pražská dráha možnost vstoupit do jejího penzijního ústavu také zaměstnancům zaměstnaným provizorně.<sup>113</sup>

Takto byly nastaveny podmínky získání penzijního zabezpečení KFNB v roce 1846, stejné podmínky byly stanoveny také v penzijních předpisech z let 1851 a 1873. V *Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen* z roku 1883 došlo k výrazné změně, nárok poskytnutí částečného penzijního zabezpečení mohl získat také zaměstnanec, který neměl odslouženu desetiletou karenční dobu a nebyl tak členem penzijního spolku. Pouze však v případě, že utrpěl pracovní úraz a stal se neschopným služby. Doba pobírání penze však byla časově omezena jedním rokem. Penzijní předpis z roku 1893 tyto možnosti dále rozšiřoval. Od tohoto roku mohlo ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda udělit výjimku v případě věkové hranice čtyřiceti let a tak se mohl členem penzijního ústavu stát zaměstnanec starší. Pro odchod do penze nebyla stanovena věková hranice. Zaměstnanec musel projít prohlídkou podnikových lékařů, kteří ho z důvodů tělesné nezpůsobilosti nebo duševní choroby prohlásili za neschopného další služby.<sup>114</sup>

#### *Vojenská služba a započtení služební doby člena penzijního spolku*

Započítání vojenské služby do odsloužené doby u železničních podniků, řešily jednotlivé železniční společnosti různě. Například stanovy provizního spolku StEG z roku 1859 určovaly, že členství zaměstnance, ve chvíli nastoupení vojenské služby, končí. Pokud po skončení vojenské služby opět nastoupil do služeb společnosti, byla mu započtena léta služby před jejím nástupem. Naopak společnost císařovny Alžběty se k tomuto problému stavěla jinak, zaměstnanec po dobu vojenské služby zůstával členem penzijního spolku, ale doba strávená ve vojsku se mu nezapočítávala do penze. Z fondu mohl vystoupit jen on sám. Pozdější vývoj šel k tomu, aby zaměstnanci zůstávali členy penzijního spolku, doba na vojně se jim započítávala, ale museli si

---

<sup>113</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 9., s. 135. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 10., s. 150.

<sup>114</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 2. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XV–XVI. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 4–5. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 3–4.

během ní platit sami příspěvky. Tak to stanovila ve svých předpisech v roce 1875 společnost Jižní dráhy. Postupně začaly penzijní předpisy jednotlivých společností rozlišovat jednotlivé typy vojenského nasazení: periodická vojenská cvičení, mobilizaci, válku.<sup>115</sup>

Severní dráha císaře Ferdinanda tuto problematiku řešila v penzijních předpisech z let 1883 a 1892. Pokud byli někteří zaměstnanci KFNB během svého působení u společnosti povoláni k vojenské službě, museli respektovat nařízení předpisu, které hovořilo následovně: pokud zaměstnanec po dobu vojenské služby neplatil povinné příspěvky do penzijní pokladny, nebyla mu tato doba započítána do odsloužené doby u podniku. Byl-li však natolik solventní, že si mohl dovolit tyto příspěvky platit, tak mu naopak doba strávená ve vojsku započítána byla. To platilo také pro zaměstnance, kteří nastoupili vojenskou službu dobrovolně, případně se účastnili pravidelných cvičení. Pouze v případě válečného konfliktu a vyhlášení mobilizace byla mobilizovaným zaměstnancům doba strávená ve vojsku, nebo domobraně, započítávána. Příspěvky byly v tomto případě placeny z finanční zálohy společnosti a později je museli dotyční zaplatit.<sup>116</sup>

Rodině takového zaměstnance byla zaručena všechna práva dle předpisů penzijního spolku. Pokud měl nárok na penzi a zahynul ve válce, byly jeho pozůstalým vypláceny požitky dle penzijních stanov.<sup>117</sup>

#### *Odchod z penzijního spolku*

Odchod člena z penzijního ústavu KFNB mohl mít několik důvodů. Mohl odejít sám dobrovolně ze služeb společnosti, být odejit z důvodu spáchání trestného činu, případně dostat výpověď ze strany zaměstnavatele. Vzhledem k tomu, že členství v penzijním ústavu bylo spojeno se službou u Severní dráhy, rovnal se odchod z jejich služeb odchodu z penzijního ústavu. V prvních dvou případech podle penzijních předpisů z let 1851, 1873 a 1883 propadly všechny jím odvedené příspěvky penzijní pokladně. Pokud však dostal výpověď ze strany zaměstnavatele, tak mu byly vráceny všechny příspěvky, které do pokladny odvedl. V každém případě však po odchodu

---

<sup>115</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 37., s. 544.

<sup>116</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 6-9. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 8-9.

<sup>117</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 37., s. 544.

ztrácel zaměstnanec, stejně tak jeho manželka a děti, jakýkoliv nárok na penzijní požitky plynoucí z členství v penzijním spolku KFNB.<sup>118</sup>

### *Členské příspěvky*

Pokud byl zaměstnanec členem penzijního spolku, byl povinen platit buď řádné, nebo mimořádné příspěvky. Mimořádné platby zahrnovaly: příspěvek ze zvýšení platu, za překročení věkového limitu, za věkový rozdíl mezi manžely, za znovu přijetí do služby zaměstnanců, kteří nebyli propuštěni z vlastní viny, za započítání dřívější doby služby a poplatky v případě finančního přetížení fondu spolku. Naopak mezi řádné patřily: vstupní příspěvek a pravidelný příspěvek, který byl odváděn v pravidelných měsíčních intervalech. Všechny druhy příspěvků se vyměřovaly z čistého ročního platu. Tím byl myšlen roční plat, od kterého byly odečteny všechny vedlejší položky, jako příbytečné, cestovné, funkční přídavky, osobní přídavky, diety, prémie atd.<sup>119</sup>

První příspěvek, se kterým se po vstupu do penzijního spolku nový člen setkal, byl vstupní poplatek. Jeho výše se pohybovala u jednotlivých penzijních a provizních ústavů železničních společností v rozmezí od 3 do 25% z prvního čistého ročního platu a platil se v několika měsíčních splátkách. V případě penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda byl vstupní poplatek, v roce 1846, stanoven na 25% prvního čistého ročního platu a byl rozpočítán do dvanácti měsíčních splátek. V případě některých železničních společností nebyl vstupní poplatek vybírán, a to v případě, že nový zaměstnanec již dříve pracoval u některé jiné železniční společnosti, byl členem jejího penzijního spolku a přinesl s sebou hotovost, kterou u něj postupně naspořil.<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Podle penzijního předpisu z roku 1851 mu byly příspěvky vráceny pouze v případě, že byl propuštěn ze strany společnosti před odsloužením desti let služby. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 4. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVI–XVII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 9–10.

<sup>119</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 25., s. 376. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 23., s. 347–348.

<sup>120</sup> U některých společností mohl být tento příspěvek vybírán u těch členů spolku, kteří náleželi do nižších platových stupňů, např. Turnosvsko-Kralupská dráha, nebo pokud byl požadavek platit pouze do určité platové výše, např. 6 000 zl., později 8 000 K, u KBD, Jiho-severoněmecká spojovací dráhy, Moravsko-slezská spojovací dráhy. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 23., s. 347–348. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 4–5.

Po zaplacení vstupního příspěvku byl člen penzijního ústavu KFNB povinen platit pravidelné příspěvky ve výši 3% ze svého ročního příjmu v měsíčních splátkách. V případě některých společností se však vybíraly základní příspěvky v různé výši, např. 2% BEB, 4% KBD, 5% SBG, 6% StEG. V některých případech začala platba běžného příspěvku ještě v době placení vstupního, to byl případ např. StEG v roce 1896.<sup>121</sup>

Příspěvek ze zvýšení ročního platu se vyměřoval u jednotlivých železniční společností různě, zpravidla v rozmezí 20 až 50% ze zvýšení platu se splatností ve 12, 24, 25 nebo 36 měsíčních splátkách. KFNB stanovila dle penzijního předpisu z roku 1846 tento na 50% z navýšení platu. Tuto částku postižený zaplatil ve 25 měsíčních splátkách. Zaměstnanci Severní dráhy, kteří byli v pracovním poměru před 1. lednem 1844, nemuseli platit vstupní příspěvek a příspěvky z navýšení platu. Doba zaměstnání u společnosti jim byla započítávána od chvíle nástupu služby a ne od okamžiku, kdy dosáhli definitivy. Naopak zaměstnanci přijatí po 1. červnu 1846 museli odvést vstupní příspěvek a příspěvek z navýšení platu v uvedené výši a jejich pravidelný příspěvek byl stanoven na dobu pěti let na 4% z ročního platu.<sup>122</sup>

Již po pěti letech fungování penzijního ústavu KFNB došlo v rámci penzijního předpisu z roku 1851, ke změně ve způsobu platby vstupního příspěvku a příspěvku z navýšení platu. V prvním případě bylo 25% z ročního platu rozděleno na 25 měsíčních splátek, v druhém případě odvedl ze zvýšení 50% také v 25 měsíčních splátkách, platba řádného příspěvku zůstala stejná. Toto vyměrování stálého příspěvku bylo stejně určeno v penzijních předpisech z roku 1873, 1883 a částečně také 1893. Od tohoto roku se lišily pravidelné příspěvky členů fondu A a členů fondu B. Pro první jmenované platila výměra příspěvku z předchozích penzijních předpisů, pro druhé byla zvýšena na 7% ročního platu.<sup>123</sup>

---

<sup>121</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 24., s. 363-364. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 4-5.

<sup>122</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 24., s. 363. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 4-5.

<sup>123</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 1-2. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XV-XVI. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 3-4. Pensions-Statut der



Po zestátnění KFNB zasáhlo c. k. ministerstvo železnic výnosem z roku 1907 do výměry pravidelných příspěvků. Do ročního platu, z kterého se vyměřovaly příspěvky, se zahrnuje příbytné a pravidelný příspěvek se vypočítával z této sumy. Zároveň byly zvýšeny pravidelné příspěvky v případě členů penzijního fondu A na 4% a v případě členů penzijního fondu B na 8%.<sup>124</sup>

Jedním z nepřímých příspěvků, který KFNB vybírala, byl za věkový rozdíl mezi manžely. Pokud se zaměstnanec oženil po dosažení padesátého roku života s více jak o patnáct let mladší ženou, musel zaplatit za každý rok nad patnáctiletý rozdíl jejich věku 5% ze svého ročního platu ve 24 měsíčních splátkách.<sup>125</sup> Kromě povinnosti platit příspěvky, měl zaměstnanec právo dostat své příspěvky zpět v plné výši, ale bez úroků, pokud dostal výpověď ze strany Severní dráhy císaře Ferdinanda.<sup>126</sup>

### 3.2.4. Nárok na penzijní požitky a jejich výměra

Penzijní požitky u penzijního spolku Severní dráhy císaře Ferdinanda se dělily na penze, vdovská penze, odbytné, výchovné příspěvky a pohřebné.

Zaměstnanec železniční společnosti a člen jejího penzijního spolku mohl být penzionován ve čtyřech případech. A to, pokud dostal nezaviněnou výpověď, byl neschopen služby z důvodu nemoci či úrazu, dosáhl určený počet služebních, nebo dosáhl určitého věku. Pensiování mohlo být trvalé nebo dočasné. Kupříkladu penzijní předpis KFNB z 31. března 1846 zaručoval zaměstnancům obě možnosti.<sup>127</sup>

Nejednalo se tedy o starobní důchod, jak ho známe dnes. Souviselo to opět s tehdejšími penzijními zabezpečeními státních úředníků. Kupříkladu v různých obdobích byla neschopnost vykonávat službu hodnocena různě, zaměstnanec se přerazoval na práci, kterou stačil vykonávat. Dokonce v kabinetním listu císařovny Marie Terezie z 14. května 1762 bylo uvedeno „*jest povinností každého poctivce, který bere plat, aby pokud toho opouštějí síly a stát ho potřebuje, dále ještě sloužil a jubilate nezádal, i když dosáhl čtyřicátý rok služební*“. Podle 1. penzijního normále

---

k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 4–5.

<sup>124</sup> Příloha I. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 19–20.

<sup>125</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 4–5.

<sup>126</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 6–7.

<sup>127</sup> Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 38., s. 564.

Josefa II. byla poskytována penze ve výši posledního platu jen zaměstnancům, kteří odsloužili 40 let služby, kteří se „*pro nedostatek sil ve službě mohou se zasloužené zvatí sestárlými a upracovanými služebníky (altgewerdener und ausgearbeiteter Diener)*“. Neschopnost vykonávat službu musela být úředně ověřena. Věk zaručoval odchod do penze, jen když byl doprovázen invaliditou. Tyto příčiny odchodu do penze se týkali všech státních úředníků. Tedy také prvních zaměstnanců státních železnic na počátku padesátých let devatenáctého století. Z toho vzoru byl odvozen §5 penzijních stanov KFNB z 31. března 1846, který stanovil, že penzionování zaměstnanců je možné ze dvou důvodů: 1. pro zdravotní neschopnost službu  
2. pro jejich staří.

Zdravotní neschopnost vykonávat službu musela být potvrzena lékařem, kterého určilo ředitelství společnost. Rozhodnutí o penzionování se musel zaměstnanec podřídit. Samozřejmě dotyčný musel být členem penzijní pokladny KFNB a odsloužit předepsanou karenční dobu deseti let. Od roku 1873 existovalo penzionování na dobu jednoho roku pro zaměstnance, kteří ještě neměli odslouženou karenční dobu a utrpěli nezaviněný pracovní úraz při výkonu služby.<sup>128</sup>

Pokud jde o ostatní železniční společnosti, přistupovaly k tomuto problému podobně, například StEG (1856) měl podmínku, že neschopnost pracovat nesměla nastat vlastní vinou nebo vlastní nedbalostí zaměstnance. Tiská dráha ve svých stanovách z 1. března 1857 požadovala posudek dvou ředitelství pověřených lékařů, což se stalo vzorem pro většinu pozdějších penzijních a provizních předpisů ostatních společností. Výraz neschopen služby je nejlépe definováno v penzijních předpisech C. k. privilegované Jihoseveroněmecké dráhy z 20. listopadu 1857: „*takové tělesné a duševní vady, jichž nesrovnalost s nároky služebními byla konstatována souhlasným vysvědčením dvou ředitelství určených lékařů*“. Tento pojem byl roven pojmu neschopen práce, který se užíval ve stanovách hornických pokladen. První železniční společnost, která zrušila zásadu, že odchod do penze je možný jen pro neschopnost služby, byla c. k. privilegovaná Turnovsko-kralupsko-pražská dráha. Ve svých penzijních stanovách pro úředníky z 1. prosince 1866 stanovila, že o penzionování s penzí ve výši posledního platu si mohl zaměstnanec požádat po odsloužení 35 let u

---

<sup>128</sup>Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 28., s. 417. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 5. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XV-XVI. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 4–5.

společnosti. Tím se vlastně mění penzijní pojištění s prvky invalidního na starobní pojištění s invalidními prvky. Tímto vzorem se pak postupně začaly řídit také ostatní železniční společnosti například StEG od roku 1868.<sup>129</sup>

C. k. privilegovaná Jižní dráha šla ještě dál, její úředník mohl požádat o penzionování s plnou penzí po uplynutí 30 let služby, ale musel dosáhnout 60. roku věku. Jižní dráha tak ve svých penzijních předpisech poprvé určila věkovou hranici pro odchod do důchodu. Ta nebyla nikdy před tím ve státních penzijních předpisech určena. Přelomovým se stal rok 1872, od tohoto roku se postupně začíná ve všech penzijních stanovách objevovat věková hranice pro penzionování s penzí ve výši posledního platu.<sup>130</sup>

Zaměstnanec a člen penzijního ústavu Severní dráhy císaře Ferdinanda mohl být penzionován s penzí ve výši svého posledního ročního platu po odsloužení 40 let podle penzijních stanov z roku 1851, avšak stanovy z roku 1873 tuto dobu snížily na 35 let. Samozřejmě, že člen penzijního spolku KFNB mohl požádat o penzionování hned po uplynutí karenční doby, ale vždy záleželo na vyjádření lékařské komise, zda mu bylo či nebylo vyhověno.<sup>131</sup>

Penzionování začínalo dnem první výplaty penze a byla ukončena buď jeho smrtí, nebo reaktivací. Reaktivace mohla proběhnout v případě, že pominuly všechny důvody odchodu do penze. Následně byla výplata penze zastavena a doba penzionování mu nebyla započítána do odsloužených let.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 28., s. 417.

<sup>130</sup> Dráha arcivévody Albrechta 30 let služby-60 let věku; KBD 25 let služby-60 let věk; Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 29., s. 430.

<sup>131</sup> Blíže o problematice výměru penze v kapitole Výměra penze. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 2, 5–6. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 2–4. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XV–XVI.

<sup>132</sup> Důvodem ukončení penzionování mohla být prokázána defraudace během služby u KFNB. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 2. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVI. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 9. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 10. Dodatek k pensijnímu statutu c. k. privilegované Severní dráze císaře Ferdinanda pro jejich

### *Výměra penze*

Penze byly odvozené penzijní požitky zaměstnanců železničních společností od státních penzijních předpisů. Podle nich měl zaměstnanec nárok na dva druhy požitků, a to penzi a odbytné. Na odbytné nabýval práva v případě, že neměl nárok na běžné penzijní požitky. Výše běžné penze ve státních penzijních předpisech byla odstupňována dle odsloužených let. Po 10 letech služby 1/3, po 25 letech 1/2, po 40 letech 2/3 posledního pobíraného ročního platu. Pokud zaměstnanec neměl odsloužených minimálně 10 let služby, neměl ve většině případů nárok na běžné penzijní požitky. Tedy pokud nezískal výjimku a nebyla mu zkrácená karenční doba, v tom případě získal 1/4 svého posledního platu.<sup>133</sup>

Na penzi ve výši posledního platu měli nárok jen ti státní zaměstnanci, kteří sloužili více jak 40 let v kuse. V nejstarších státních penzijních předpisech byla dokonce stanovena minimální hranice penze ve výši 100 zlatých ročně pro zaměstnance s nižším platem než 200 zlatých.<sup>134</sup>

Severní dráha císaře Ferdinanda převzala hned od vzniku svého penzijního spolku způsob výměry penze svých zaměstnanců dle státního vzoru. Pouze se v průběhu let 1846 až 1893 měnil počet odsloužených let, výše penze a zařazení zaměstnance.

V roce 1846 bylo rozmezí odsloužených let nastaveno následujícím způsobem, viz tabulka 1.

Tabulka 2. – výměra penze zaměstnanců KFNB 1846

Více jak	Méně jak	Částka z posledního ročního pobíraného platu
10 let	15 let	1/4
15	20	1/3
20	25	1/2
25		2/3

Z této tabulky vyplývá, že zaměstnanec, kterému by se podařilo odsloužit Severní dráze více, než 25 let služby měl nárok na 2/3 svého posledního ročního platu.<sup>135</sup>

---

zaměstnanec, jejich vdovy a sirotky z 1. ledna 1893. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 6.

<sup>133</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 31., s. 458–459.

<sup>134</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 32., s. 471.

<sup>135</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 5–6.

Jen pro zajímavost penzijní pokladna byla spravována odděleně od majetku KFNB a pokud v ní nebyl nedostatek hotovosti pro řádné vyplacení všech penzí, nebyla společnost povinna ze svého majetku tento schodek krýt. V tom případě byla penze vyplacena jen do výše hotovosti v penzijní pokladně a zbytek byl členům penzijní pokladny vyplacen ve formě dividend. Později došel tento úzus změny, když v roce 1851 převzala pokladnu plně pod svá křídla Severní dráha císaře Ferdinanda a musela se o výplatu penzijních požitků postarat v plné výši. Případný schodek tak v budoucnu dorovnávala ze svého majetku.<sup>136</sup>

Již o šest let později došlo, v roce 1851, došlo ke změně rozmezí počtu odsloužených let a výše penze.<sup>137</sup>

Tabulka 3. – výměra penze zaměstnanců KFNB 1851

Po letech	Částka z posledního ročního pobíraného platu
10	4/10
15	5/10
20	6/10
25	7/10
30	8/10
35	9/10
40	10/10

Byl to první penzijní železniční předpis, který umožňoval penzi ve výši posledního pobíraného platu, což se stalo vzorem pro mnohé ostatní penzijní předpisy železničních společností, např. Dráha Vídeňsko-Rábská 1853, Buštěhradka 1855, Ústecko-Teplická 1858, Česká západní dráha 1862, Dráha císařovny Alžběty 1857, Jihoseveroněmecká

<sup>136</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 8–9. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 4.

<sup>137</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 2–4.

dráha 1857. SteG vyměřoval do roku 1863 penzi tak, že dával 5/6 dosud složených běžných příspěvků, nejvýše však obnosem  $\frac{3}{4}$  posledního platu, nebo 2 000 zlatých.<sup>138</sup>

Od roku 1873 byla výše penze vypočítávána procentuálně z výše posledního pobíraného ročního platu v závislosti na době odsloužených let u KFNB, navíc bylo zohledněno pracovní zařazení zaměstnance. Úředníci a zřízenci mohli po deseti odsloužených letech obdržet penzi ve výši 40% posledního ročního platu, za každý další odsloužený rok se jim připočítávaly 2%. To znamenalo, že zaměstnanec nakonec mohl, pokud nezemřel, pobírat po čtyřiceti letech služby 100% svého posledního ročního platu. U některých pracovních funkcí byl započítáván jeden rok služby jako jeden a půl roku. Tuto výjimku získal vlakový personál a obsluha lokomotiv: strojvedoucí, topiči, vlakvedoucí, průvodčí, vrchní skladníci a skladníci získali za deset let služby 40% penzi z posledního ročního platu a za každý další rok 2%. Penze ve výši 100% svého posledního platu mohli dosáhnout již po odsloužení třiceti let služby u KFNB. Pokud byl zaměstnanec trvale vyřazen ze služeb společnosti následkem nezaviněné nehody ve službě ještě před tím, než odsloužil předepsaných deset let, byl poslán do penze, která mu byla vyměřena ve výši 40% posledního pobíraného ročního platu.<sup>139</sup>

Podobný systém přejala některé další železniční společnosti. Jižní dráhy započítávala zaměstnancům přijatým před rokem 1. červencem 1879 osm měsíců za jeden rok. Přijatým po tomto datu započítávala 2 roky za 3 odsloužená léta.<sup>140</sup>

Tento způsob výměry výše penze vydržel dvacet let, ke změně došlo až v roce 1893. Většina zaměstnanců měla po deseti odsloužených letech nárok na penzi ve výši 40% posledního ročního platu. Poté se jim za každý další rok připočítávalo 2,4% a po třiceti pěti letech tak získali nárok na penzi ve výši svého posledního ročního platu. Rozdíl byl opět ve stanovení penze strojvedoucích, topičů a vlakového doprovodu. Ti také získali po prvních deseti letech nárok na penzi ve výši 40% svého posledního ročního platu, ale za každý další služební rok získali navýšení o 2%. Zaměstnancům na těchto

---

<sup>138</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 32., s. 472.

<sup>139</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der austr. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVI. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 5–6.

<sup>140</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 33., s. 483.

postech bylo po odsloužení prvních deseti let započítáno každý další rok jako rok a půl.<sup>141</sup>

Jednotlivé dráhy stanovily ve svých penzijních předpisech hranici pro maximální a minimální penzi. KFNB jako jedna z prvních ve svých stanovách z roku 1846 stanovila maximální penzi ve výši 2/3 započitatelného platu. Minimální požitky stanovila jako první StEG ve svých provizních stanovách z přelomu let 1859/1860 ve výši 5 zlatých měsíčně.<sup>142</sup>

Pro srovnání kkStB postupovaly ve výměře penze tak, že po uplynutí karenční doby 10 let, vznikl nárok na 40% posledního platu. Následně byla částka zvyšována každý rok o 2,4%, takže existovala možnost po 35 letech aktivní služby získat penzi ve výši 100% z posledního ročního platu. Strojvedoucím a vlakovému personálu byl odsloužený rok započítáván 1 a ½ násobně. Za 2 roky byly započítávány 3 roky služby. Tyto ustanovení vydržely v penzijním předpise kkStB do konce devadesátých let. Posléze se, dle stanov z roku 1899, se započítával strojvedoucím, jejich zástupcům, přezkoušeným topičům rok služby jako 1 a ½ roku, ale s podmínkou zvýšení příspěvků do penzijní kasy. Od 1. ledna 1908 byl tento paragraf rozšířen také na vlakový personál.<sup>143</sup>

---

<sup>141</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 7–8.

<sup>142</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 34., s. 500. Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 5–6.

<sup>143</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 34., s. 501.

Tabulka 4. – výměry základu penze<sup>144</sup>

Stav	Platový stupeň od-do v korunách	Výměr základu penze v korunách
úředníci	8 000, 10 000, 12 000 a 14 000	800
	6 000 a 7 000	640
	5 000	560
	3 800 a 4 400	480
	3 000 a 3 400	400
	2 200, 2 400 a 2 600	320
	1 600, 1 800 a 2 000	240
Podúředníci	2 400 a 2 800	320
	2 000 a 2 200	280
	1 600 a 1 800	240
	1 300 a 1 400	200
	1 100 a 1 200	160
Služebníci	1 500 a 1 600	240
	1 300 a 1 400	200
	1 100 a 1 200	160
	900 a 1 000	140
	720 a 800	120

#### *Vdovská penze*

Už v nejstarších penzijních předpisech bylo zaopatření vdov a sirotků. Požitky vdov mohly být dvojího rázu, buď v podobě vdovská penze, nebo nároku na tzv. odbytné (jednorázový příspěvek). Nároky vdov byly opět odvozeny od původních penzijních nároků státních zaměstnanců. Pozůstalá manželka však musela splňovat několik podmínek. Sňatek musel být uzavřen legálně, po dobu manželovy činné služby, před dovršením jeho šedesátého roku věku. Pokud byl starší, museli spolu žít nejméně 4 roky, nebo mít děti, stačilo počít. Samozřejmě také v tomto případě si železniční společnosti vzaly za svůj vzor stát a rozšířili penzijní zabezpečení také na vdovy a sirotky svých zaměstnanců.

Například předpisy společnosti císařovny Alžběty byly velice liberální, sňatek mohl být uzavřen v době služby zaměstnance a nebylo tam žádné omezení. Ta byla do

<sup>144</sup> Tabulka sestavena na základě Přílohy I. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 20–21.



penzijních předpisů vkládána proto, aby zamezila možným finančním zatížením financí fondu ze strany mladých vdov, které se vdaly jen pro penzi. U některých společností mohl manžel své ženě roky dokoupit. Zaplatil za každý rok, který chyběl pro získání penze podle sazebníku určenou sumu. U většiny společností musel být takový sňatek schválen vedením podniku, to neznamenovalo, že by se nemohl zaměstnanec svobodně rozhodnout a oženit, ale pokud chtěl, aby jeho mladá žena získala nárok na vdovskou penzi, musel být jejich sňatek schválen vedením společnosti. První, kdo toto zohlednil, byla společnost Tiské dráhy ve svých stanovách z roku 1857. Státní dráha proto v roce 1882 zanesla do svých penzijních stanov podmínky pro získání vdovské penze. Úředníci a aspiranti mající menší plat než 1 600 korun museli žádat o povolení k sňatku u c. k. ředitelství státních drah ve Vídni. Pro sňatek byla nastavena horní věková hranice 55 let. Pokud nebyla dodržena, musel manžel platit o 2% vyšší příspěvky při věkovém rozdílu do 15 let, pokud ten byl vyšší pak 10% za každý další rok rozdílu. Podmínkou byly také nejméně 3 roky společného manželského soužití. V případě provizního ústavu to bylo nejméně tři leté manželství v době služby manžela, stáří maximálně 50 let a příspěvek 5% za každý rok rozdílu přes 15 let.<sup>145</sup>

Tato ustanovení platila až do roku 1900, kdy byla odstraněna a zůstala jedna, právoplatně uzavřené manželství uzavřené v době aktivní služby. V roce 1906 se nárok na vdovskou penzi řídil zákonem po penzijním pojištění zaměstnanců, ustanovených v soukromých a některých veřejných službách.<sup>146</sup>

Severní dráha císaře Ferdinanda zahrnuje vdovskou penzi již do penzijních stanov v roce 1846. Vdova mohla získat penzi po manželovi jen v případě, že splňovala několik podmínek. Zaprvé, manžel před svou smrtí získal nárok na penzi z penzijní pokladny KFNB. Zadruhé, pokud bylo manželství uzavřeno před 50. rokem věku manžela, musela s ním manželka žít minimálně 2 roky. Zatřetí pokud bylo manželství uzavřeno po 50. roku manžela, tak spolu museli žít minimálně 5 let. Pokud tyto podmínky nebyly splněny, musel manžel, pokud chtěl, aby žena získala nárok na vdovskou penzi, odvést za každý rok, který chyběl odvést 5% poplatek ze svého ročního platu do penzijní pokladny. Když byl sňatek uzavřen v době manželovy penze,

---

<sup>145</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 13., s. 207-208. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 14., s. 223-224.

<sup>146</sup> Zákon z 16. prosince 1906, č. 1. ř. z., Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 15., s. 237-238.

neměla manželka nárok na vdovskou penzi, ale pouze na jednorázové odbytné ve výši manželovy tříměsíční penze. Manželka, která zapříčinila rozvod manželství, ztrácela nárok na vdovskou penzi. Pokud se vdova znovu provdala a vzala si opět zaměstnance KFNB, ať již v činné službě nebo v penzi, měla v případě jeho úmrtí nárok na výměru penze z vyššího platu obou manželů. Pokud se provdala za muže, který nebyl zaměstnancem KFNB, ztratila po dobu tohoto manželství nárok na penzi, ale po jeho případném úmrtí opět tohoto nároku nabyla.<sup>147</sup>

Následující penzijní předpis z roku 1851 penzijní nároky vdov poněkud upravoval. Samozřejmě zůstala podmínka, že manžel musel být členem penzijního spolku a řádně zaplatil všechny příspěvky a odsloužením předepsané služební doby získal nárok na penzi. Manželé museli být svoji alespoň dva roky a nároky na vdovskou penzi ovlivňoval také věkový rozdíl manželů. Pokud muž překročil věk padesáti let a manželka byla víc jak o patnáct let mladší, musel manžel za každý rok přesahující tento věkový rozdíl odvést 5% poplatek ze svého ročního platu v 25 měsíčních splátkách. Samozřejmě pokud bylo manželství rozvedeno nebo odloučeno, ztrácela bývalá manželka nárok na penzi. Penzijní normále z roku 1883 ještě navíc doplnila, že nárok na vdovskou penzi získala také manželka, jejíž manžel zahynul ve službě. Samozřejmě stále platilo, že pokud se znovu provdala za zaměstnance KFNB, který byl pod penzí, a následně zase ovdověla, získala penzi po tom z manželů, která pro ni byla výhodnější.<sup>148</sup>

Výše vdovských penzi se u železničních společností vyvíjela oproti státní sféře samostatně. Odstupňování její výše dle služebního zařazení manžela, jak tomu bylo ve státních penzijních normách, se v železničním prostředí neujalo. Výměra výše vdovské penze se na počátku penzijních spolků neodvíjela od platu manžela, ale od penze, kterou buď již pobíral, nebo kterou měl pobírat. Vyjadřovala se v procentech z penze manžela. V případě StEG z roku 1856 1/3 penze. Ostatní železniční společnosti se postupně přidaly, lišila se jen výška vdovské penze a její vyjádření, někde se dávalo

---

<sup>147</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 6–7.

<sup>148</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 4. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 10–11. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 10–12.

3/10 z platu (1855 Buštěhradská dráha), někde v procentech, dráha Karla Ludvíka z roku 1883. Časem se do výpočtu vdovské penze začala také zahrnovat služební doba manžela. Postupovala tak například StEG ve svých stanovách z roku 1855. Byla samozřejmě stanovena také minimální a maximální hranice výše vdovské penze. Někde byla vdovská penze rovna penzi manžela, penzijní předpis dráhy Lvov-Černovce-Jasy z roku 1880. Minimální vdovská penze byla příklad u KBD, v roce 1882, stanovena na 100 zlatých, stejná výše byla u KBD, nebo u StEG na 700 zlatých v roce 1908. Svůj vliv na výši vdovské penze měl také způsob smrti zaměstnance, zda šlo o úmrtí zapříčiněné nezaviněným úrazem ve službě nebo nikoliv. Pokud zemřel zaměstnanec na následky nezaviněného pracovního úrazu, měly vdovy nárok na penzi ve výši, jako by ji již jejich muž pobíral. Toto ustanovení bylo ve většině penzijních a provizních stanovách již od samého počátku. Dráha Vídeňsko-Gloggnická 1846, Buštěhradka 1855, StEG 1860, KFNB 1873. Některé společnosti zvyšovaly v tomto případě vdovskou penzi připočítáním dalších let.<sup>149</sup>

#### *Výměra vdovské penze*

Výměra vdovské penze u Severní dráhy císaře Ferdinanda byla v roce 1846 nastavena na polovinu té, kterou pobíral manžel. Pokud byl manžel v době smrti stále v aktivní službě, vyměřovala se vdovská penze jako by byl neschopen služby. Vdovská penze nesměla v žádném případě přesáhnout částku 500 zlatých ročně.<sup>150</sup>

Již o šest let později nastala změna, neb se vdovská penze u KFNB začala vyměřovat dle posledního ročního platu manžela. Měla dosáhnout maximálně 1/3 jeho posledního ročního platu a nesměla přesáhnout sumu 600 zlatých k. m. za rok.<sup>151</sup>

Zde ale záleželo, kdo o vdovskou penzi žádal, protože vdova po Františku X. Rieplovi Aloisie Rieplová pobírala od roku 1857 vdovskou penzi ve výši 1 575 zlatých k. m. ročně.<sup>152</sup>

Výměra vdovské penze z posledního ročního platu manžela byla v penzijních předpisech KFNB zachována až do roku 1907, jen se vyjadřovala v procentech. Mezi léty 1873 až 1893 mohla dosáhnout maximálně 40% manželova ročního platu, neměla přesahovat 1 500 zlatých a být nižší než 100 zlatých ročně. Od roku 1893 nastaly

<sup>149</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 39., s. 577–579.

<sup>150</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 6.

<sup>151</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 5.

<sup>152</sup> Schematismus der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1860, Wien 1860, s. 116–120.

podstatné změny, výměra vdovských penzí a výchovných příspěvků byla navzájem propojena. Vdovská penze byla stanovena ve výši 40% posledního ročního platu, nesměla přesáhnout 2 000 zlatých ročně. V tom případě dítě, jehož byla matkou, pobíralo po svém zemřelém otci výchovný příspěvek ve výši 10% roční penze, kterou zemřelý před smrtí pobíral. Roční výchovný příspěvek nesměl překročit 150 zlatých ročně. Pokud bylo pozůstalých dětí víc, nesměl celkový výchovný příspěvek na všechny přesáhnout 90% penze zemřelého. Pokud šlo o úplného sirotka, bez matky, nebo matka ztratila nárok na penzi, zvýšil se výchovný příspěvek na 25% roční penze zemřelého, pokud bylo sirotků více, nesmělo na jedno připadnout více jak 75% roční penze na jedno dítě a ne více jak 300 zlatých za rok<sup>153</sup>

Vdovská penze začínala dnem úmrtí manžela, případně dnem zastavení penze, nebo mzdy zemřelého. Její zakončení bylo ohraničeno úmrtím vdovy, nebo jejím novým provdáním.<sup>154</sup>

#### *Odbyté*

Odbyté se objevuje v penzijních stanovách železničních společností hned od samého počátku existence penzijních ústavů. Byl to zaprvé nárok na vrácení všech příspěvků, které zřízenec kdy do penzijní pokladny odvedl, v případě, že zaměstnanec odcházel ze společnosti bez vlastního zavinění. Zadruhé znamenal vyplacení peněžní částky vdovám zaměstnanců v definitivě, kteří ještě nesplnili všechny předpoklady pro získání nároku na penzi, tzv. vdovské odbytné.

Mezi ty společnosti, které vracely vklad do penzijního fondu formou odbytného, patřila Severní dráha císaře Ferdinanda (ve všech penzijních předpisech 1846, 1851, 1873, 1883, 1893), Ústecko-Teplická dráha, nebo dráha císaře Františka Josefa, která nejen, že vyplatila odcházejícímu zaměstnanci odbytné, ale přidala také 5% úrok.<sup>155</sup>

---

<sup>153</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 11–12. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 13–15.

<sup>154</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 5. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 10–12.

<sup>155</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 35., s. 518. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVIII.

Severní dráha císaře Ferdinanda vyměřovala odbytné vdovám buď z penze, nebo z posledního ročního platu manžela. Stanovami penzijní pokladny z roku 1851 je určila ve výši  $\frac{1}{4}$ , z těchto položek.<sup>156</sup>

Později od roku 1873 došlo k jejich snížení na výši tří měsíčních platu nebo penze zemřelého.<sup>157</sup>

#### *Pohřebné.*

Pohřebné (Leichenkostenbeiträge) bylo jako penzijní požitek u Severní dráhy císaře Ferdinanda zavedeno penzijním předpisem z roku 1873. Jednalo se o jednorázový příspěvek na pohřeb pro pozůstalé po členu penzijního ústavu. Jeho výše se stanovila podle posledního platu nebo penze zemřelého. Nejnižší hranice byla 15 zl., a nejvýše mohl dosáhnout  $\frac{1}{2}$  poslední měsíční penze, či platu zemřelého. Ke změně stanovení a vyplácení pohřebného došlo až penzijními předpisy z roku 1893. Nárok na vyplácení tohoto příspěvku měla také osoba, která se postarala o pohřeb zemřelého. Mohla dosáhnout poloviny posledního měsíčního platu nebo penze. Nesměla však přesáhnout částku 50 zlatých u úředníka a 15 zlatých u podúředníka a zřízence.<sup>158</sup>

#### *Dočasná podpora z penzijní pokladny*

Jedním z požitků penzijní pokladny KFNB byla dočasná podpora. Tato podpora sloužila v případě služební neschopnosti zaměstnance, jako pojistka před chudobou. Šlo v podstatě o podporu, kterou postižený dostával po dobu nemoci. Tento penzijní požitek fungoval v penzijní pokladně společnosti již od roku 1846.<sup>159</sup> Časem byl rozšířen také na zaměstnance, kteří utrpěli pracovní úraz a nahrazoval tak částečně úrazové pojištění, protože zákon o úrazovém pojištění z prosince roku 1887 se na zaměstnance železnic nevztahoval.<sup>160</sup>

---

<sup>156</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 21., s. 317-318. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 6.

<sup>157</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVIII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 13. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 12.

<sup>158</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XIX. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 15.

<sup>159</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 7.

<sup>160</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 5.

Kromě dočasné pourazové finanční podpory získala v případě smrtelného pracovního úrazu rodina jednorázové odškodnění ve výši jeho jednoroční penze. To samé dostal on sám, pokud se po tomto úrazu stal práce neschopným. Na postiženého se pohlíželo jako na člena, který splnil podmínku deseti odsloužených let, potřebných pro získání nároku na penzi.<sup>161</sup>

#### *Výchovné příspěvky*

Také v případě výchovných příspěvků pro sirotky bylo vzorem pro penzijní ústavy železničních společností státní penzijní zabezpečení. Ve státním pojištění byly tři druhy podpory sirotků, a to příspěvky na výchovu, sirotčí důchod a jednorázově vyplacené odbytné. První příspěvek byl vlastně vdovský příspěvek a nemohl být vyplácen dětem žijících penzistů, začal se vyplácet až po skončení vyplácení vdovského důchodu. Druhý příspěvek, sirotčí důchod, byl určen buď úplně osiřelým dětem, nebo dětem, jejichž matka pozbyla nároku na vdovský důchod (např. opětovným uzavřením sňatku). Nárok na pravidelné výchovné příspěvky a vdovský důchod měly legitimní děti, tedy narozené v právoplatně uzavřeném manželství zaměstnance. Pokud sirotek disponoval svým vlastním majetkem, pozbýval nároku na požitky vyplývající z penzijního spolku. Nemanželské děti, které se legitimizovaly dodatečným manželstvím, získaly nárok na sirotčí důchod a výchovný příspěvek. V prvním penzijním předpisu z 31. března 1846 KFNB nebyly ještě sirotci zahrnuti. Teprve v penzijním statutu z roku 1851 byla zahrnuta možnost výchovného příspěvku, ale jeho udělení záleželo na rozhodnutí ředitelství společnosti.<sup>162</sup>

První stopu podpory sirotků ze strany penzijních ústavů lze nalézt v penzijním statutu Vídeňsko-Glognické dráhy z roku 1846, v kterém bylo oboustranným sirotkům zaručena výplata podpory ve výši otcova vkladu do penzijní pokladny. Teprve penzijní předpis společnosti Buštěhradské dráhy v roce 1855 dal podpoře sirotků svých zaměstnanců jasné kontury. Výše jejich zajištění se odvíjela od penze otce a každý jednotlivý sirotek byl zajištěn. Zohledňoval, zda dítě osiřelo oboustranně nebo má ještě matku. Postupně se tyto zásady začínaly objevovat také v penzijních předpisech

---

<sup>161</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 15–17.

<sup>162</sup> Ještě existovaly nemanželské děti legitimizované císařskou milostí (legitimatio per rescriptum principis). Dějinný vývoj a výsledky penzijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 40., s. 593–594. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 5.

ostatních železničních společností. Výchovný příspěvek byl nastaven procentuálně z posledního platu, nebo penze otce. Pokud žila matka, byl nastaven na 5%, tak tomu bylo od roku 1873 u KFNB, nebo později 10%, od r. 1893 u KFNB. Toho se držela většina železniční společnosti v Předlitavsku. Samozřejmě, že výše výchovného příspěvku byla omezena. U Severní dráhy císaře Ferdinanda mohl, dle penzijních předpisů z roku 1873, dosáhnout maximálně 100 zlatých. Stejnou výši měla nastavena Buštěhradská dráha a dráha císařovny Alžběty. O dvacet let později, od roku 1893, pak 150 zlatých. To však nebylo skoro nic proti penzijním předpisům Buštěhradské dráhy z roku 1874 a dráhy Františka Josefa z roku 1881, které sirotkům zaručovaly 100% z penze otce. Některé, jako například společnost Jižní dráhy, měly maximální hranici stanovenou sumou 2 880 zlatých ročně. Naopak minimální hranice není leckde stanovena. V penzijním statutu KFNB z roku 1873 je stanovena na 30 zlatých pro děti úředníků a 20 zlatých ročně pro děti zřízenců. Pokud zemřela matka sirotků, mohly být výchovné příspěvky zvýšeny, záleželo však na libovůli penzijního spolku a ředitelství dané železnice. Kupříkladu u Buštěhradské dráhy mohl být výchovný příspěvek na základě ustanovení penzijních předpisů z roku 1855 zvýšen o 50%, u některých společností byla stanovena výše výchovného příspěvku na jednotlivé dítě, tak jako u KBD v penzijních předpisech z roku 1876, kde je stanoven na 60% otcovy penze.<sup>163</sup>

Penzijní předpisy KFNB z roku 1893 měly horní hranici pro podporu jednoho sirotka 300 zlatých, ale horní hranice pro všechny jeho sourozence bylo pobírání 75% otcov\ roční penze.<sup>164</sup>

Sirotci měli nárok na vyplácení výchovných příspěvků nebo sirotčí penze, jejichž vyplácení končilo dosažením určitého věku pro výdělečnou samostatnost, získáním zaměstnání zaručujícího trvalý výdělek, uzavřením sňatku, případně jakýmkoliv jiným zaopatřením. Dosažený věk byl u jednotlivých železničních společností různý, např. StEG stanovil věk pro výdělečnou samostatnost v letech 1856–1900 na 15 roků jak u svého penzijního tak u provizního ústavu. KFNB tento věk stanovila v penzijních

---

<sup>163</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 43., s. 632. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVII–XVIII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 12–13. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 12–13.

<sup>164</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 45., s. 654.

předpisech z roku 1873 na 16 roků u dívek, 18 let u chlapců. Následně byl věk upraven předpisem z roku 1893 na 18 let u dívek a 20 let u chlapců.<sup>165</sup>

Výplata výchovných příspěvků obvykle začínala dnem, kdy končila vdovská penze. Dětská penze, tzn. požitky dětí úplně osiřelých, začínala prvním dnem měsíce, který následoval po smrti zaměstnance. Ukončeny byly, pokud skončily důvody pro jejich vyplácení, tj. dítě dokončilo vzdělání, vyučilo se a našlo si zaměstnání. V případě dívek stačilo uzavřít sňatek.<sup>166</sup>

Penzijní požitky byly vypláceny každý měsíc. Osoba, která je pobírala, musela mít při jejich vyplácení potvrzení vydané farností, ke které náležela, nebo notářské potvrzení, případně potvrzení obecního představenstva své domovské obce. Vdova se musela prokázat potvrzením o svém vdovském stavu. Za sirotky mohl výchovný příspěvek vyzvedávat jejich zákonný zástupce.<sup>167</sup>

#### *Ztráta nároků na penzijní požitky*

Každý člen penzijního ústavu mohl ztratit nárok na jejich vyplácení a to buď trvale, nebo dočasně. Dočasné zastavení penzijních požitků se vztahovalo na zaměstnance, který byl znovu reaktivován do služby, případně získal jiné hmotné zaopatření, případně bylo-li mu dokázáno, že poškodil zájmy společnosti.<sup>168</sup>

Trvalá ztráta nároků na požívání penzijních požitků mohla nastat v případě, pokud dotyčná osoba odešla z penzijního spolku KFNB, případně se dopustila trestného činu, za který byla odsouzena, nebo byla propuštěna ze služeb společnosti, protože jí způsobila nějakou prokazatelnou škodu. Nebo prostě neplatila příspěvky. Vdova mohla být trvale zbavena vdovské penze, pokud se sama vzdala nároků, byla

---

<sup>165</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVII–XVIII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 12–13. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 12–13.

<sup>166</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 47., s. 683. Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 50., s. 715.

<sup>167</sup> Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 7. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XIX. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 16. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 17.

<sup>168</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 4., s. 27.



odsouzena za zločin, krádež, zpronevěru, či podvod. Stejně tak rozvod, nebo nemravný život, který případně vedla, ji zbavoval nároků na vdovský důchod.<sup>169</sup>

Jedním z důvodů ztráty vdovské penze byl rozvod manželů. Společnost KFNB si také vyhrazovala právo sledovat způsob života pozůstalé vdovy, a pokud vyhodnotila její životní styl jako nevyhovující, mohla jí odebrat penzi kvůli „*osobní nedůstojnosti*“.<sup>170</sup>

### 3.2.5. Financování penzijní pokladny KFNB

Penzijní fondy železničních společností byly financovány z několika zdrojů, a to z členských příspěvků, příspěvků společnosti, darů jednotlivců, pokut, z prioritních akcií, které byly v majetku penzijního ústavu a z pronájmu obytných domů v jeho vlastnictví. Posledním z příjmů byly úroky, které fond získával z takto získaného kapitálu.<sup>171</sup>

Financování penzijní pokladny Severní dráhy císaře Ferdinanda samozřejmě z tohoto modelu nevybočovalo. V průběhu let 1846 až 1907 se postupně vyvíjelo. V roce 1846 tvořily příjmy penzijní pokladny KFNB tři položky. První byl příspěvek Severní dráhy císaře Ferdinanda, který tehdy činil 4000 zlatých ročně. Druhá položka byla tvořena pokutami, které společnost vybrala od svých zaměstnanců a partnerů. Třetí položku tvořily příspěvky členů penzijní pokladny.<sup>172</sup>

Od roku 1849 se k tomu přibýly občasné dary, např. svobodného pána Rothschilda, dotace z provozních přebytku společnosti, úroky z kapitálu a nájem z obytného domu v Leopoldstadtu, který penzijní fond zakoupil (1858). Postupně byly nakupovány prioritní akcie a obligace různých železničních společností, mezi nimi byla samotná Severní dráha, dále Moravsko–slezská dráha, Buštěhradská dráha, Košicko–bohumínská dráha, Jižní dráha, Krakovsko–hornoslezská dráha, dráha Karla-Ludvíka.

---

<sup>169</sup> <sup>169</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 8. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 6. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVIII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 14. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892, s. 5–6.

<sup>170</sup> Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der auschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. XVII. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883. s. 14.

<sup>171</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XIII., 1913, č. 6., s. 49.

<sup>172</sup> Pensions-Normalien der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1846, s. 3.

Další položkou byly státní půjčky a cenné papíry: půjčka na regulaci Dunaje, Buštěhradské dráhy 1896, půjčka města Vídně z roku 1894, Pešťské komerční banky. K obytnému domu v Leopoldstadtu postupně přikoupil penzijní fond obytné domy v Nordbahnstrasse Nr. 46 a 50, v Circusgasse Nr. 47, Nordbahnstrasse Nr. 46, Mühlfeldgasse 16, Praterstrasse 68, Gr. Mohrengasse 25, Gr. Pfarrgasse 28/30, Kaiser Josefstrasse 25/5, Taborstrasse 22. Později ještě reality v Novaragasse 31 a Holzhausergasse 1. Z takto nashromážděného kapitálu byly do pokladny penzijního fondu získávány úroky, jako další položka příjmu.<sup>173</sup>

Společnost od šedesátých let 19. století do roku 1905 navyšovala jmění fondu mimořádnými ročními příspěvky, které byly vyčleněny z provozního přebytku KFNB, tyto příspěvky se pohybovaly od cca 31 000 zl. r. m. do 1 436 821, 45 korun.<sup>174</sup>

Pravidelný příspěvek Severní dráhy císaře Ferdinanda byl postupně zvyšován, v roce 1851 na sumu 10 000 zlatých k. m., v roce 1861 na 25 000 zl. r. m., v roce 1868 na 35 000 zl. r. m., v roce 1871 na 48 000 zl. r. m., v roce 1875 na 65 000 zl. r. m.<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> Protokoll über die Verhandlungen der am 31. März 1847 abgehaltenen fünfhundert General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1847, s. 41. Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1850 abgehaltenen neunzehnten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1850, s. 56. Protokoll über die Verhandlungen der am 29. April 1854 abgehaltenen fünf und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1854, s. 92. Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1856 abgehaltenen acht und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1856, s. 89. Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1858 abgehaltenen ein und dreissigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1858, s. 85. Protokoll über die Verhandlungen der am 1. Juni 1866 abgehaltenen XL. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1866, s. 63. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1883, Wien 1884, s. 31. Protokoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1885 abgehaltenen 63. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. priv. Kaiser Ferdinand Nordbahn. Wien 1885, s. 53. Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1891 nebst Rechnungs-Beilegen und Statistik, Wien 1892, s. 97. Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1900 nebst Rechnungs-Beilegen und Statistik, Wien 1901, s. 85. Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1904 nebst Rechnungs-Beilegen und Statistik, Wien 1905, s. 87.

<sup>174</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 3. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1886, s. 3. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1889, s. 3. Protocoll ueber die Verhandlungen der am 3. Mai 1876 abgehaltenen 53. General-Versammlung der Actionaere der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbah, Wien 1876, s. 44.

<sup>175</sup> Protokoll über die Verhandlungen der am 26. April 1852 abgehaltenen ein und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1852, s. 63. Protocoll über die Verhandlungen der am 22. Mai 1861 abgehaltenen XXXIV. General-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1861, s. 59. Protocoll über die Verhandlungen der am 22. Mai 1868 abgehaltenen XLIII. ordenliche General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1868, s. 70. Protocoll über die Verhandlungen der am 1. Juni 1871 abgehaltenen XLVII. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1871, s. 70. Protocoll über die Verhandlungen der

---

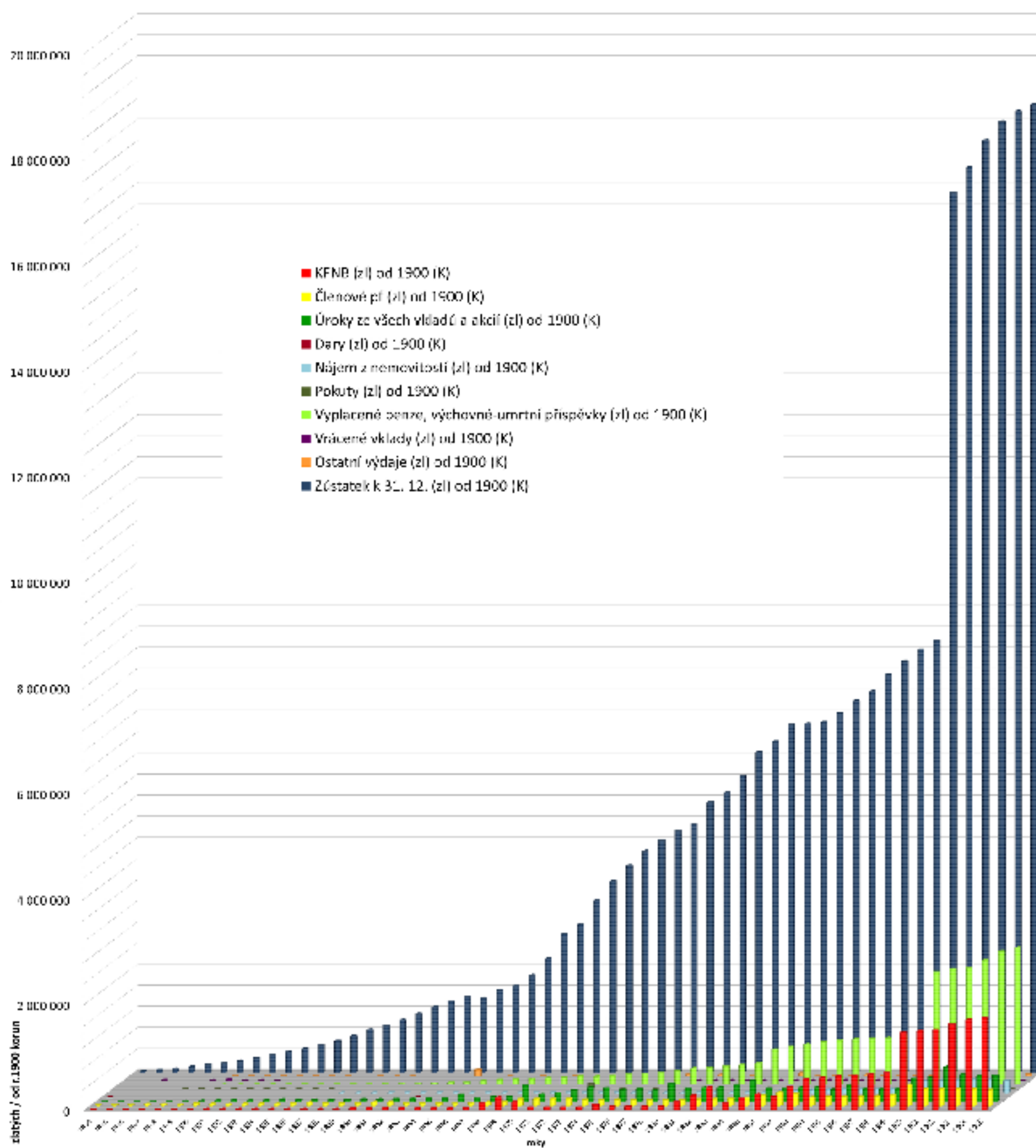
am 3. Mai 1876 abgehaltenen 53. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1876, s. 64. GEÖUM. Bd. III, s. 325–326. Beilage I., den 7. Gegenstand der Tagesordnung der 49. General-Versammlung der Actionäre der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abänderung der „Pensions-Statuten“ betreffend. Protocoll über die verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionaere der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1873, s. 1. Protokoll über die Verhandlungen der am 29. April 1854 abgehaltenen Fünf und zwanzigsten Generla-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1854, s. 14. Protokoll über die Verandlungen der am 21. Mai 1860 abgehaltenen XXXIII. Gnereal-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. Privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1860, s. XIII.

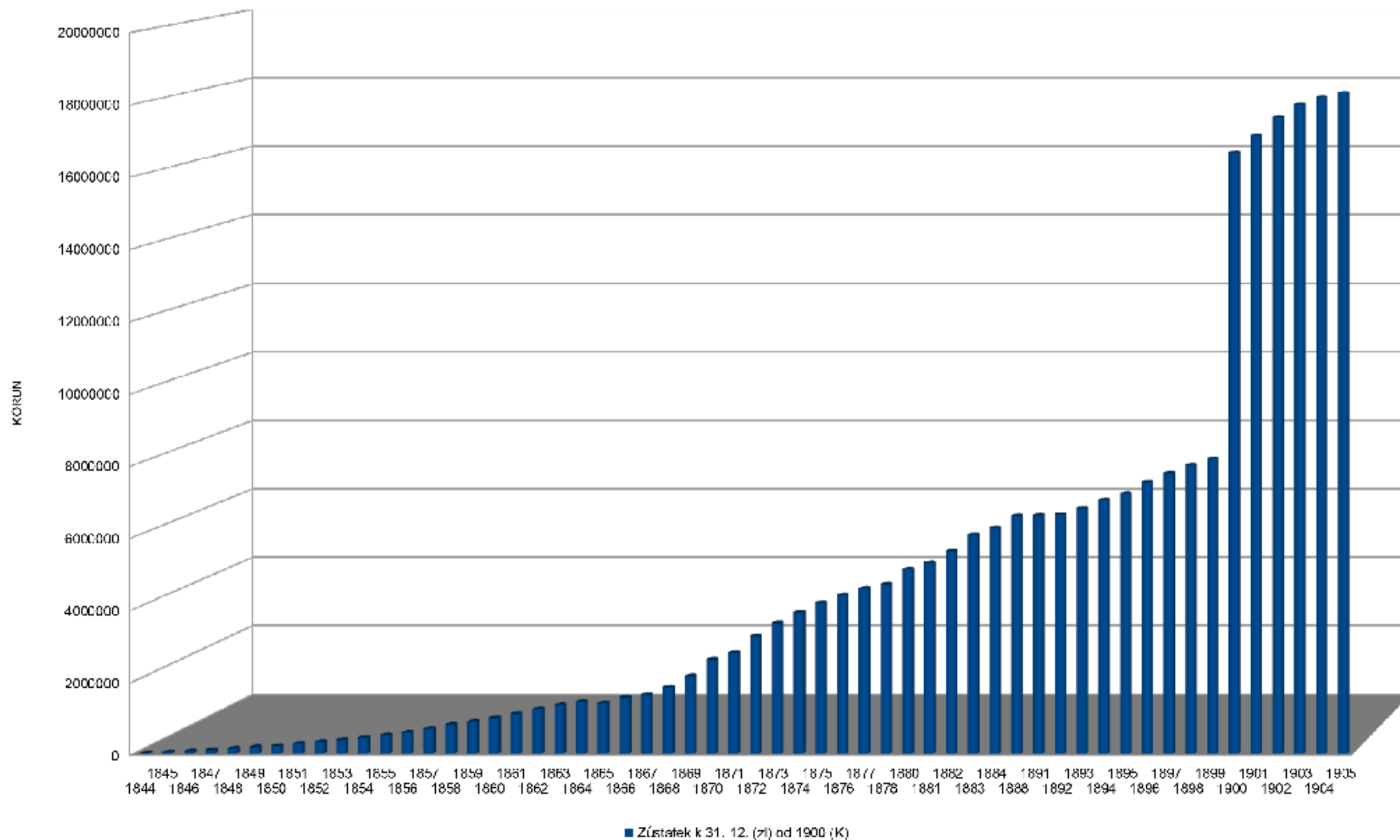
Tabulka 5 – Vklady a výdaje penzijního fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda, od roku 1893 část A <sup>176</sup>

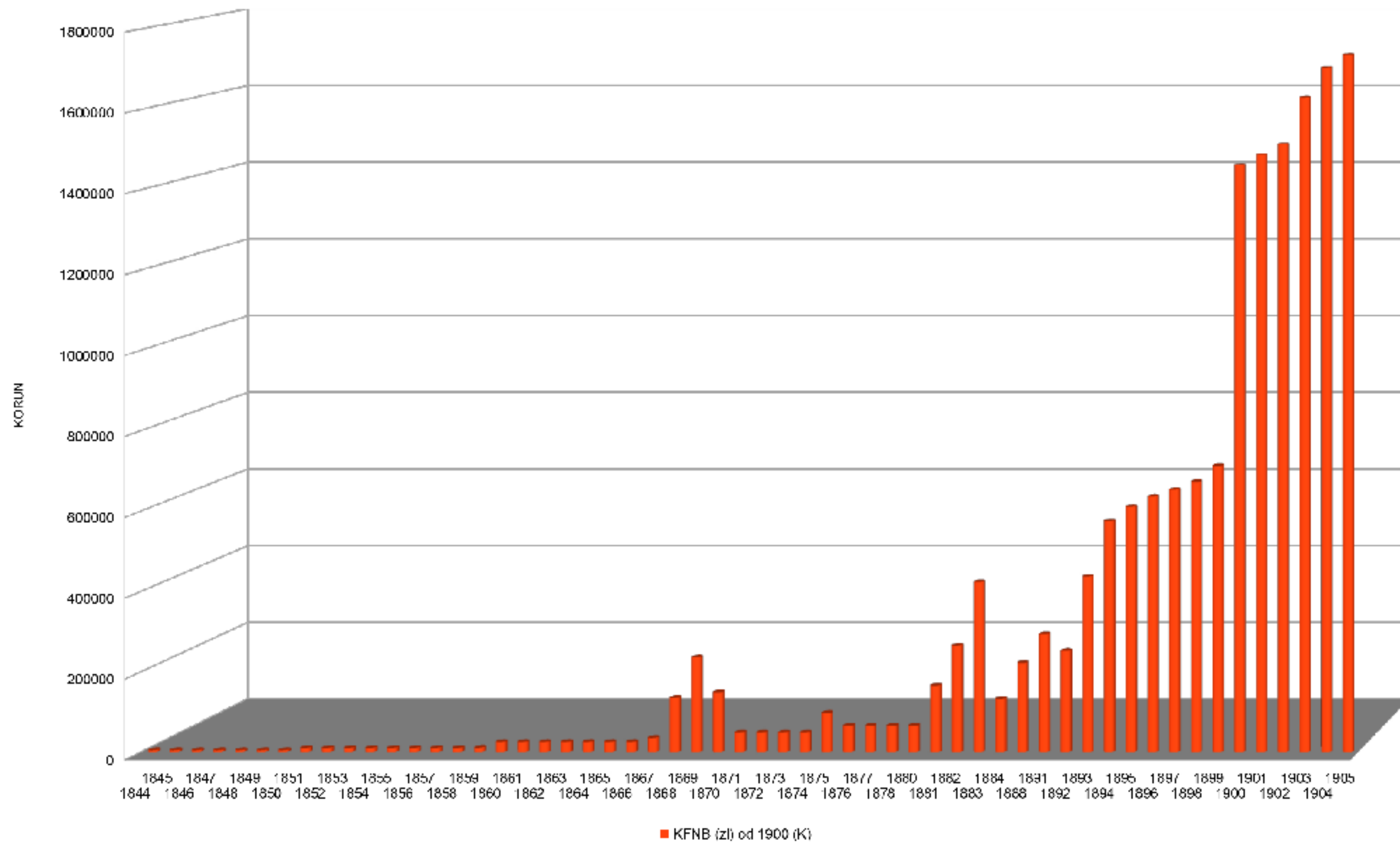
	Zůstatek k 31. 12. (zl) od 1900 (K)	KFNB (zl) od 1900 (K)	Členové pf (zl) od 1900 (K)	Úroky ze všech vkladů a akcií (zl) od 1900 (K)	Dary (zl) od 1900 (K)	Nájem z nemovitostí (zl) od 1900 (K)	Pokuty (zl) od 1900 (K)	Vyplacené penze, výchovné-umrtní příspěvky (zl) od 1900 (K)	Vrácené vklady (zl) od 1900 (K)	Ostatní výdaje (zl) od 1900 (K)
1844	15527	4000	10199	328	1000					
1845	34091	4000	13339	1225						
1846	61151	4000	20965	2095					5295	
1847	98503	4000	30201	3151						
1848	137942	4000	29180	5820			439			
1849	174753	4000	24173	7549			1089		1828	
1850	209294	4000	38667	10601			1863	619	19252	718
1851	266914	10000	33665	17488			1337	2156	1338	1376
1852	323916	10000	29331	20785			4336	4616	2160	672
1853	381646	10000	33615	17847			3714	6131	326	989
1854	442575	10000	36159	20644			2599	7685		788
1855	509636	10000	31407	34061			3149	10770		786
1856	584992	10000	56463	27194			2629	10303		10627
1857	682555	10000	64808	31847			3190	10818		1464
1858	802453	10000	44827	29641		11549		14331		
1859	879747,90	10500	43880,34	30570,32		13173,97		20680,08		150,37
1860	986159,81	25000	51257,39	37364,95		13311,14		20445,33		76,23
1861	1104832,05	25000	65844,89	36316,14		17522,43		25933,09		78,13
1862	1229970,84	25000	69466,63	41641,69		16029,03		26998,58		
1863	1339601,35	25000	52375,47	43355,38	2100	17484,67		30685,01		
1864	1431781,63	25000	44499,18	48567,81		18122,86		44009,57		
1865	1399639,10	25000	47346,93	53067,73		17859,39		55455,10		119961,50
1866	1551277,47	25000	53670,30	128904,75		13516,43		69453,18		
1867	1633254,96	35000	57459,14	63080,41		16825,52		87821,60		2565,98
1868	1834221,75	135000	65739,54	85455,98		16026,95		101255,68		
1869	2145045,38	235000	83014,94	88386,17		15695,68		110205,61		1067,55
1870	2608126,01	148000	122780,31	301106,03		21924,84		125730,82		
1871	2792278,58	48000	125459,55	133266,84		20786,93		139694,07		3666,67
1872	3250862,47	48000	126853,83	165065,37		22044,11		157630,63		
1873	3613021,97	48000	127773,20	214796,64		23454,56	99218,02	151082		
1874	3905216,35	48000	114168,27	265055,25		26471,66	13599,81	175100,61		
1875	4184220,14	96833,77	101018,99	253143,74		20808,03	2676,27	195477,01		
1876	4387046,11	65000	113920,38	218000,15		17489,30	2552,93	214137,79		
1877	4574928,98	65000	104190,75	231067,29		17442,07	5101,90	234919,14		
1878	4692146,92	65000	109010,05	209731,40		14495,41	12451,22	257739,37		35730,77
1880	5110172,26	65000	107891,37	333115,79		9817,66	8209,20	309174,38	1582,91	
1881	5287661,32	165000	107390,97	237599,80		14890,85	6706,92	324938,89	2747,13	26413,46
1882	5611181,86	265000	116638,08	258972,23		12989,71	27439,46	354746,58	2772,36	
1883	6056174,18	422948,79	122948,79	262112,53		12842,25	19197,89	375857,66	1052,70	18147,57
1884	6260648,48	132552,36	132552,36	310048,74		13959,88	25382,62	407759,07	2261,96	
1888	6589057,88	221917,32	153536	389581,09		13390,64	18091,40	669647,98	1889,98	
1891	6598271,54	292905,58	197060,64	241318,36		37331,37	11390,97	727369,81	2499,28	68452,96
1892	6627986,40	251416,58	251416,58	244722,59		45244,34	10777,13	767147,57	1884,66	4830,05
1893	6795873,52	436814,23	222840,38	261150,93		60240,42	1584,73	807265,59	3739,17	3738,89
1894	7025187,33	575185	156632,12	266437,01		67392,14	1008,55	832728,19	4484,47	128,44
1895	7205325,14	610510,20	166209,45	218403		73061,14	1386,70	860502,18	2219,19	26711,03
1896	7523895,60	635870,24	174878,31	310103,64		73934	5782,37	878461,67	2674,88	162,30
1897	7771152,57	652909,50	178178,81	230353,43		80451,70	8907,39	882538,04	1945,63	10025,63
1898	8000571,60	672384	179325,36	232520,25		84935,33	2806,90	923992,02	505,86	7,07
1899	8171223,53	712355	207201,16	230002,55		101865,85	2678,46	988682,14	917,96	6,38
1900	16657325,99	1461262	395503,92	437272,04		238526,90	18166,06	2133455,93	2181,50	100218,91
1901	17124608,75	1487192	319993,27	459898,76		243274,60	6374	2193501,26	889,59	
1902	17643425,90	1513393	310669,20	652298,06		246267,66	13074,71	2216886,48		
1903	18000382,19	1629729	311051,72	507805,05		255385,48	3806,40	2352061,19		
1904	18195397,68	1703997	308826,96	480205,24		254159,74	3190,81	2528217,86	40	
1905	18323390	1736185	299363,55	486974,08		234286,83	4873,66	2597174,08	600	35316

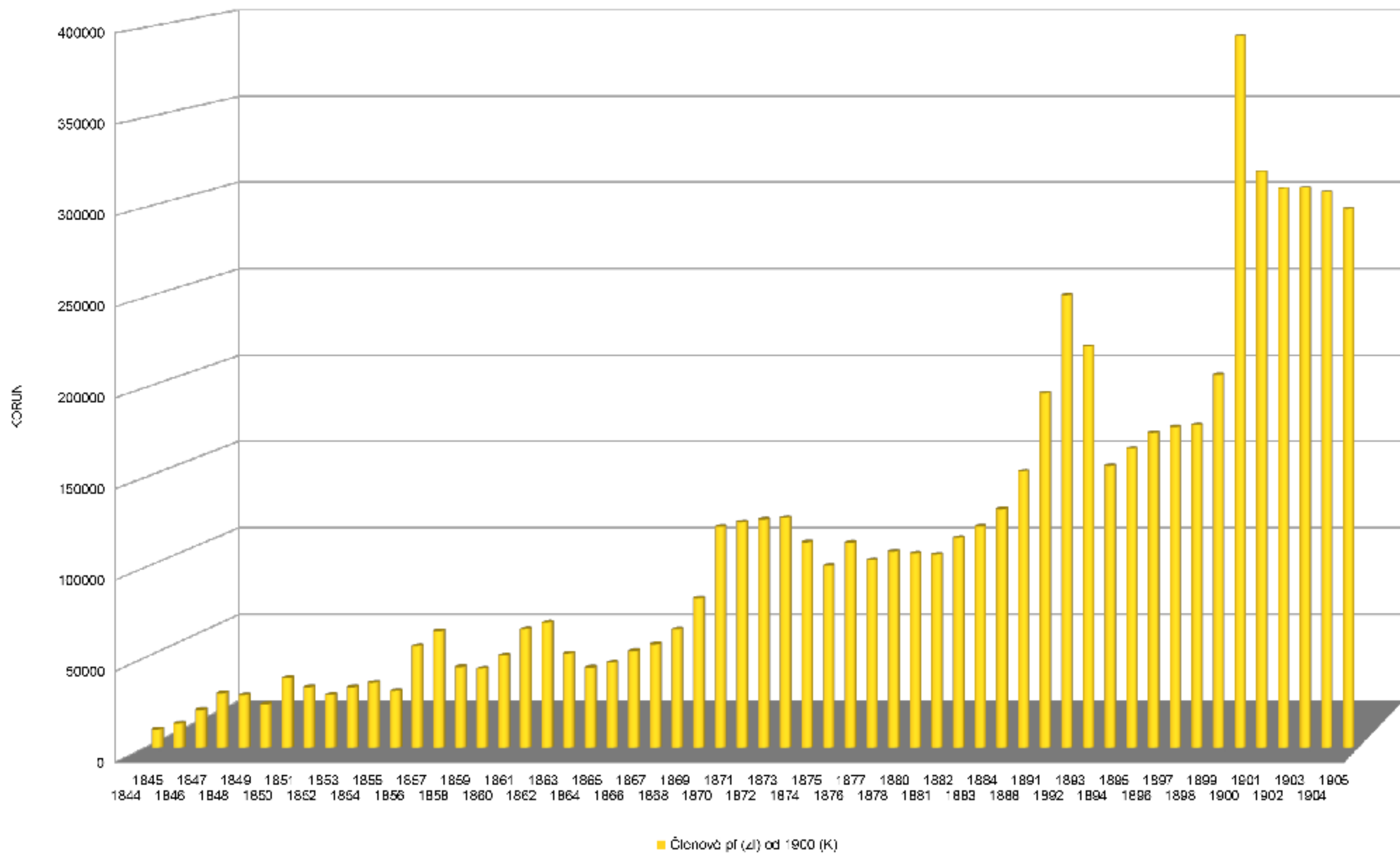
<sup>176</sup> Tabulka byla sestavena na základě údajů převzatých z jednacích protokolů valné hromady akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda v rozmezí let 1844 až 1906, protokoly z let 1879, 1885, 1886, 1887 a 1890 nebyla k dispozici. V roce 1858 přechod na rakouskou měnu, a v roce 1900 na korunovou měnu.

Vklady a výdaje penzijního fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda, od roku 1893 část A

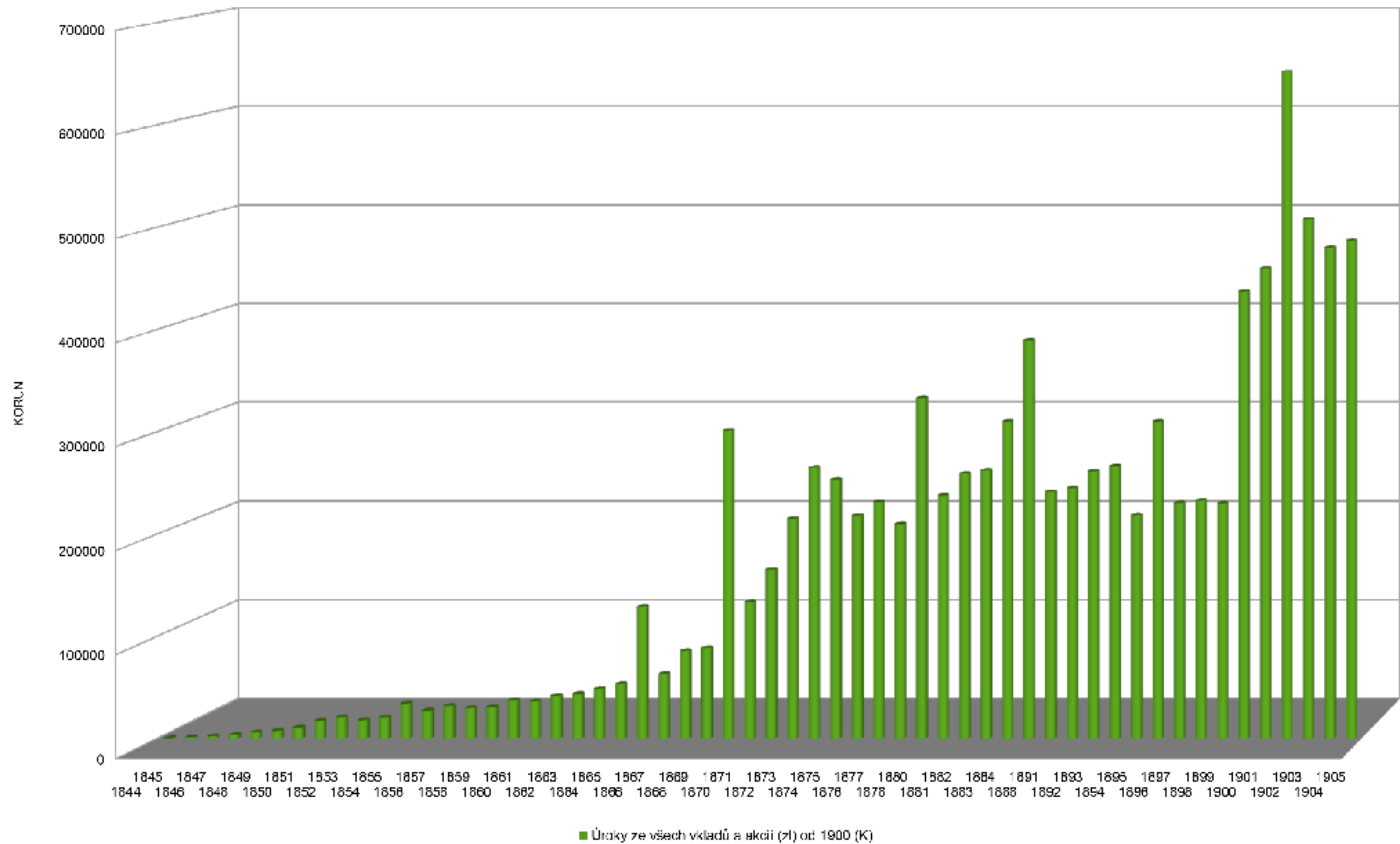


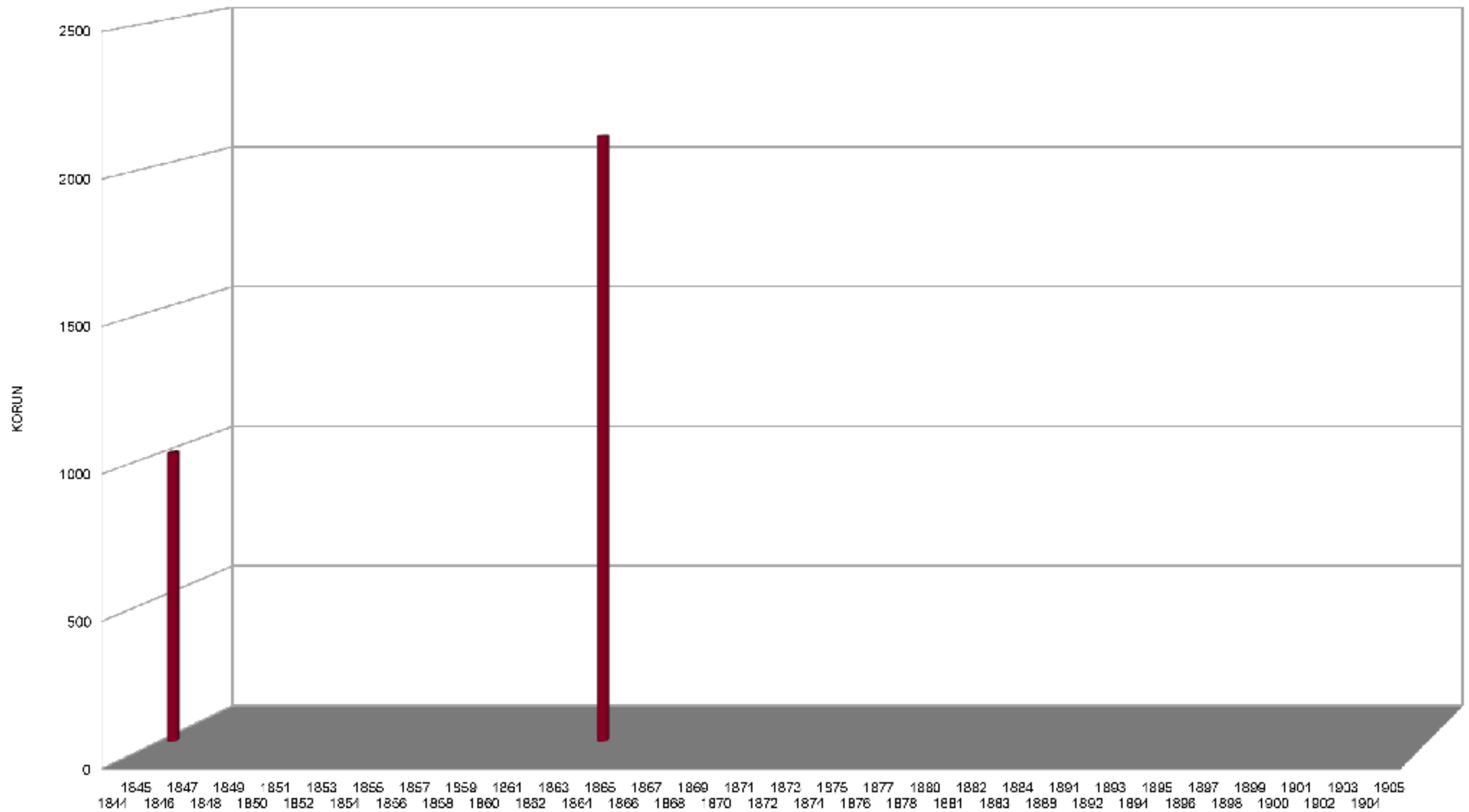




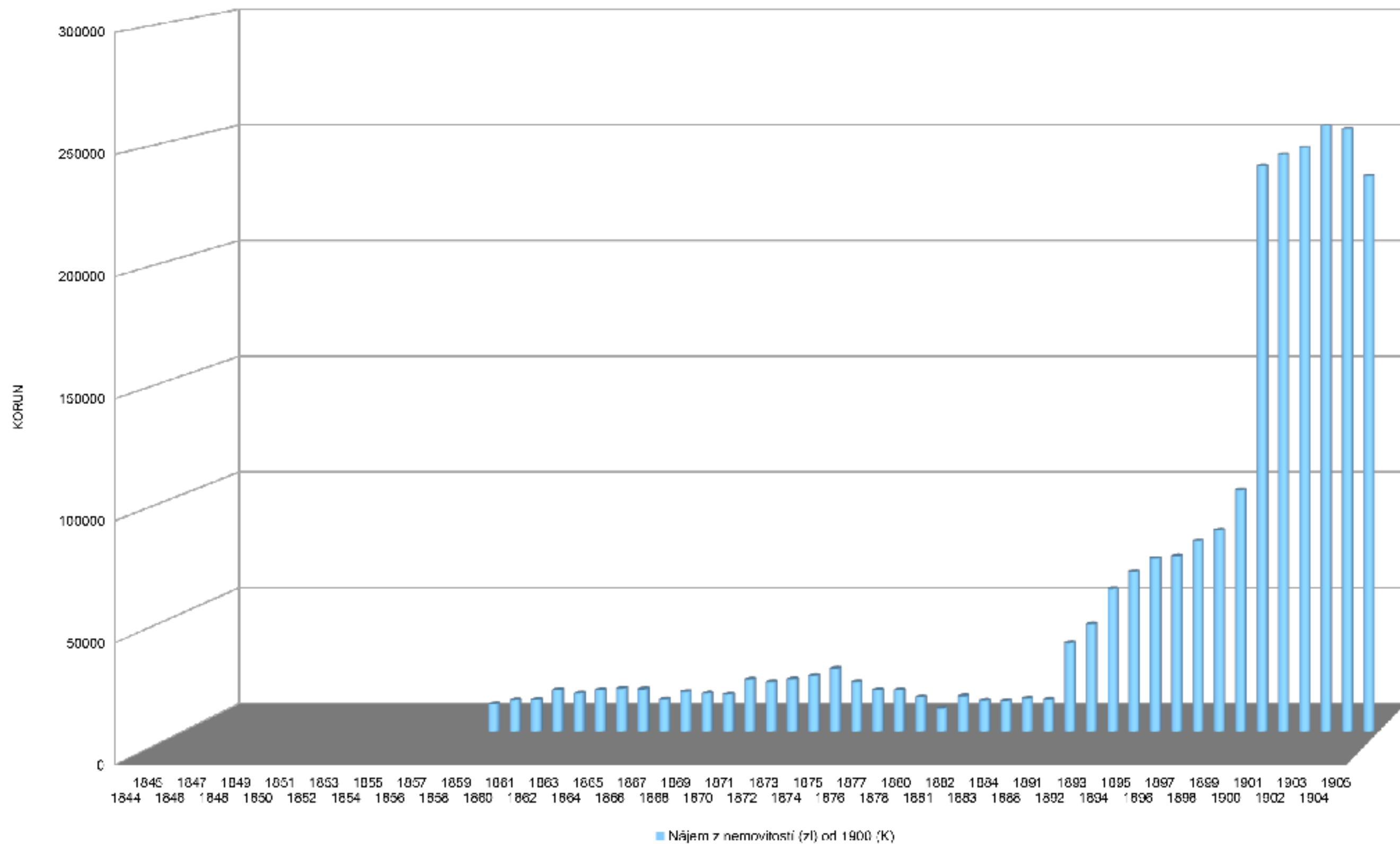


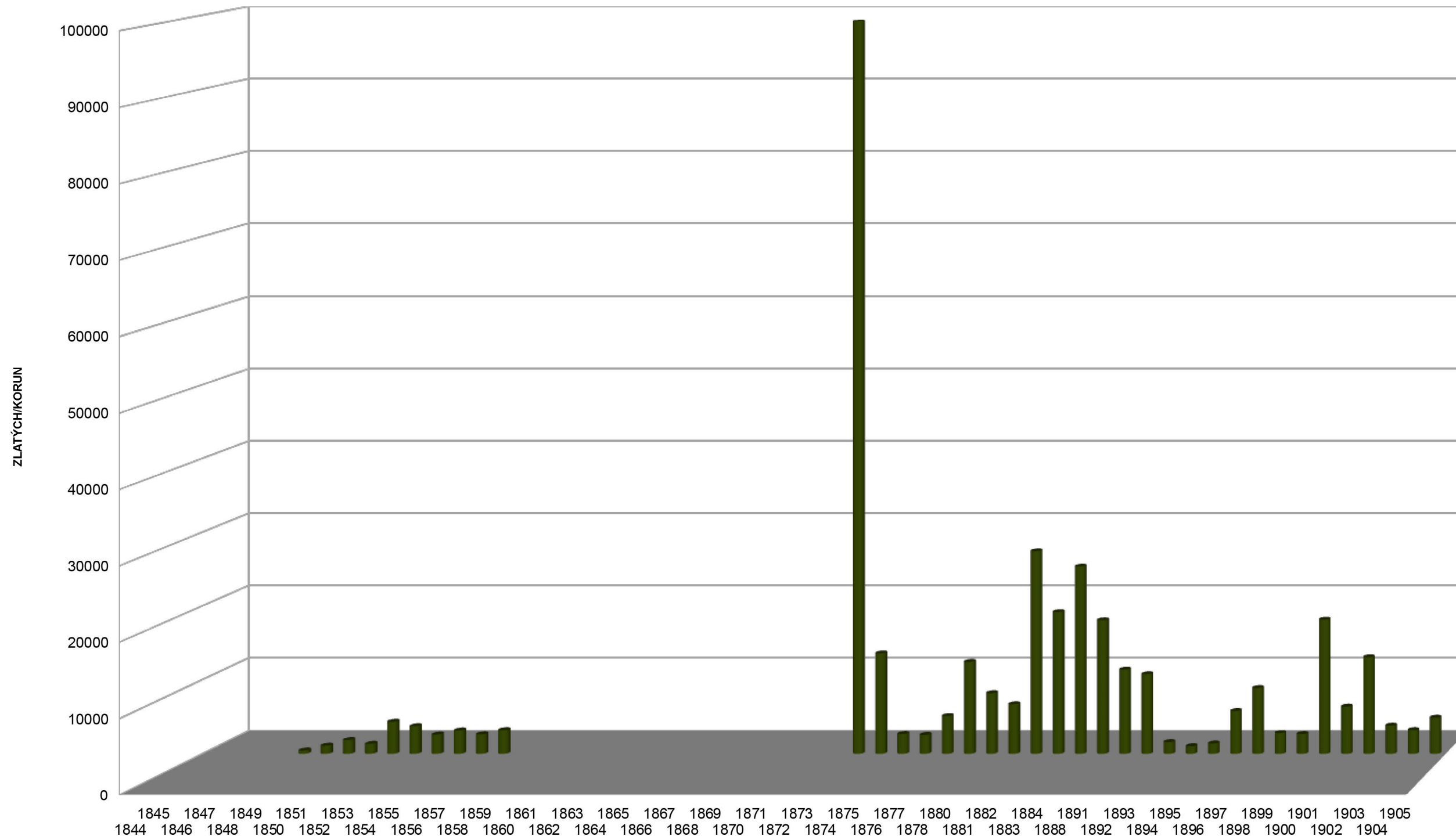




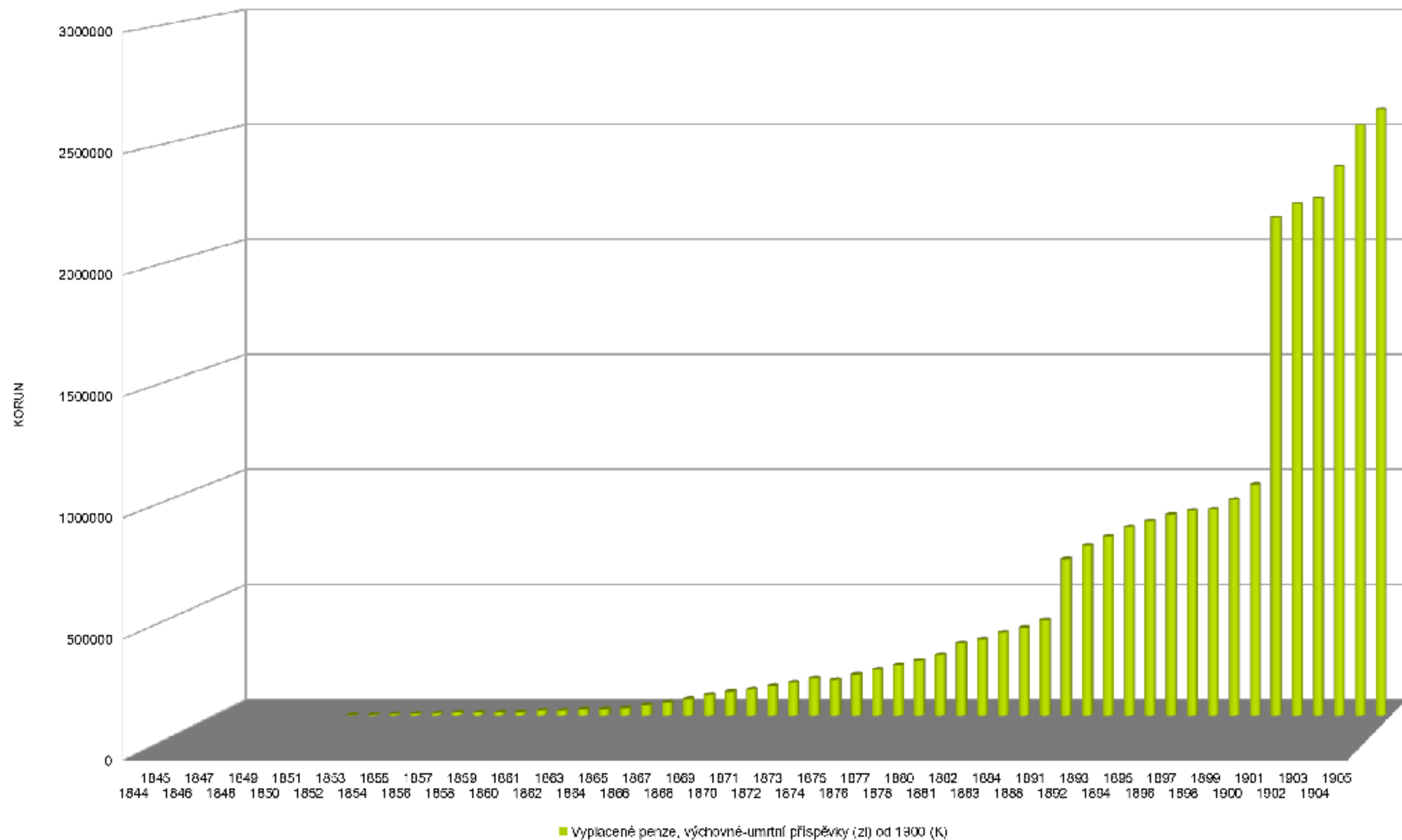


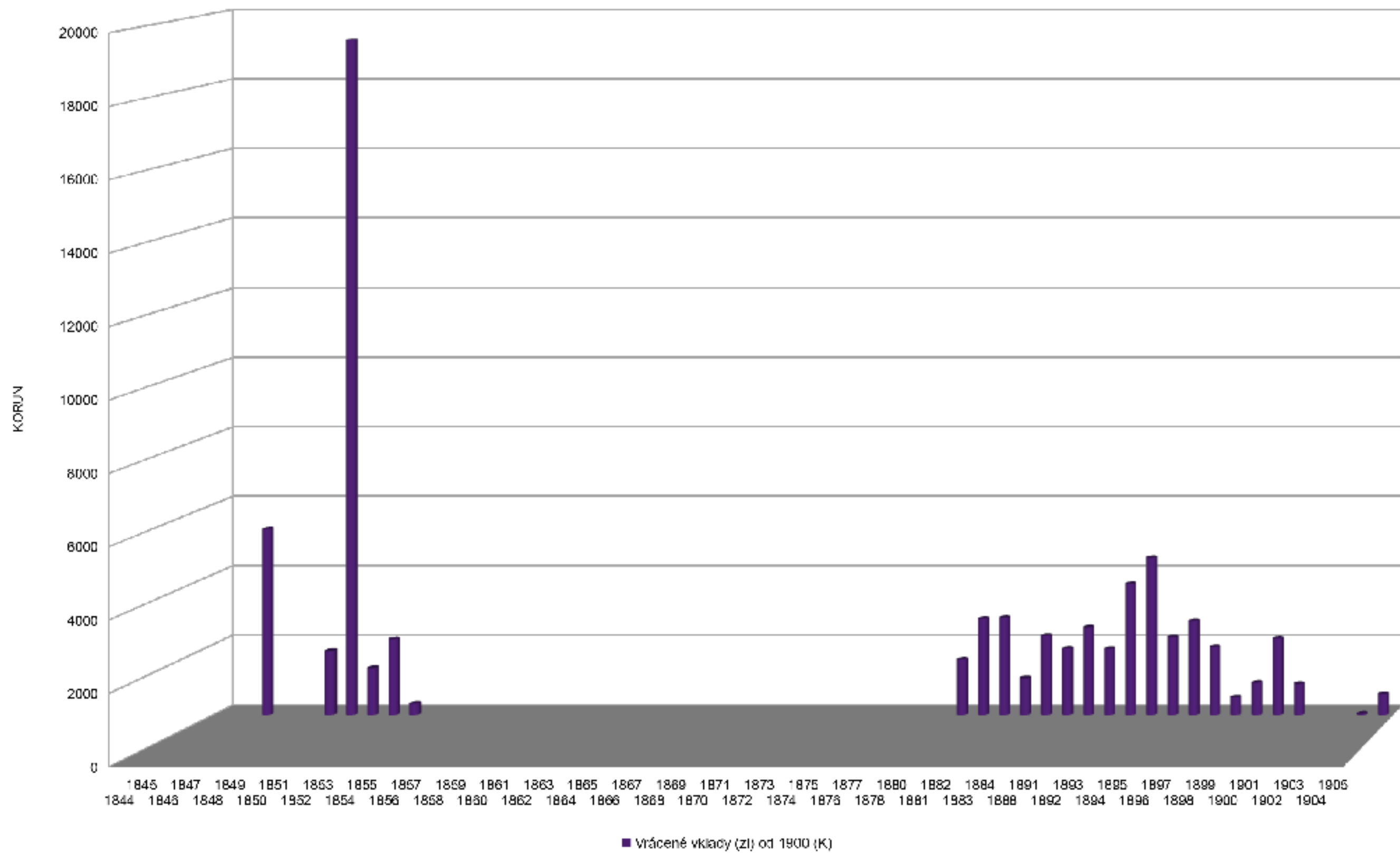
■ Dny

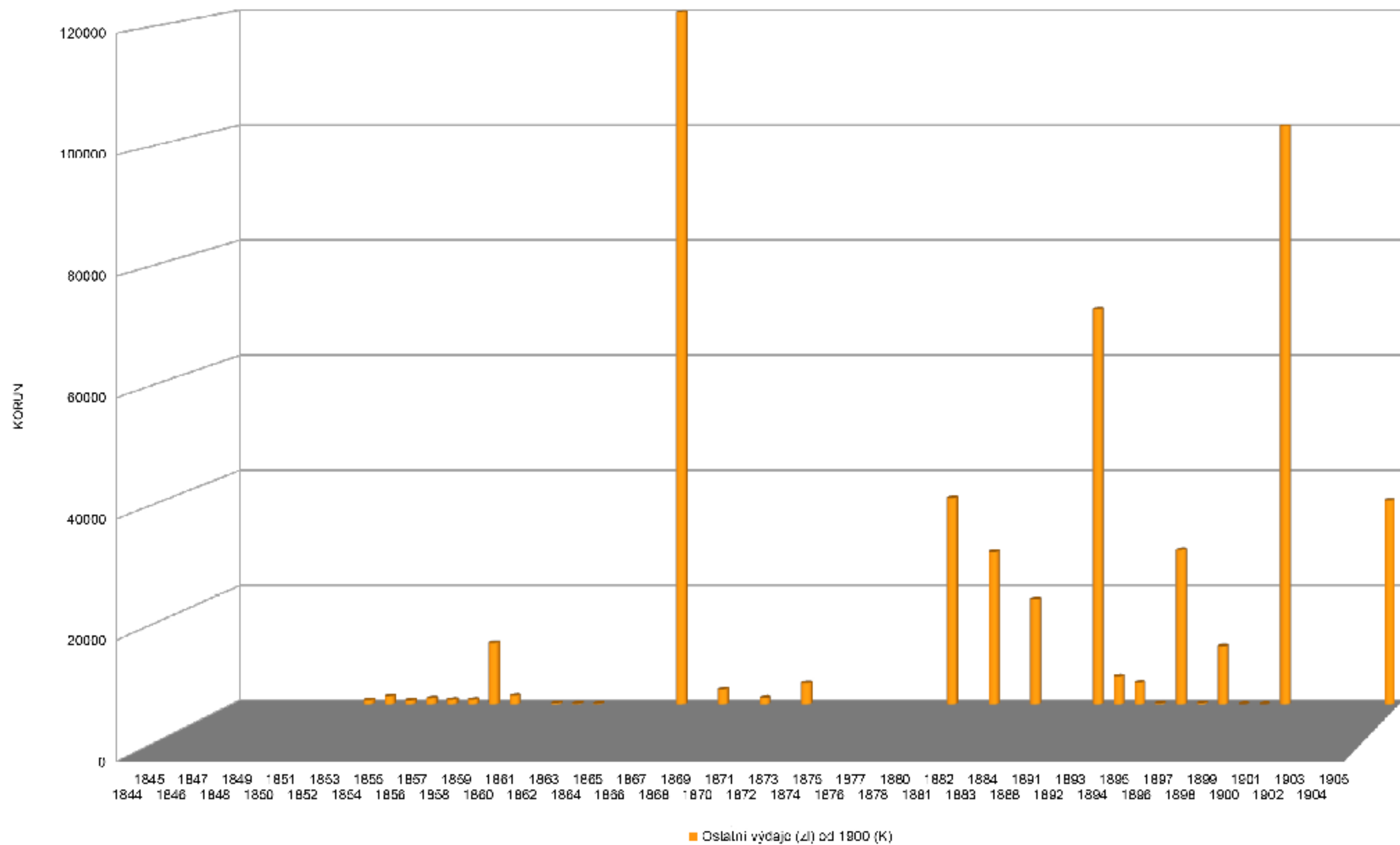




■ Pokuty (zl) od 1900 (K)







V roce 1893 byl penzijní fond rozdělen na dvě části A a B, finanční část penzijního fondu A zůstala nedotčena a pro část B byl postupně vytvořena finanční základna dle výše uvedeného vzoru; členských příspěvků, příspěvku společnosti KFNB, výnosů z nakoupených cenných papírů, akcií, obligací: vídeňská doprava půjčka I emise, půjčka města Vídně 1894, prioritní akcie Buštěhradské dráhy 1896, prioritní akcie KFNB 1886, 1887, 1891, Košicko-bohumínské dráhy 1889, dráhy Lemberk-Czernowice-Jassy a dráhy Karla-Ludvíka.<sup>177</sup>

Finance penzijní pokladny Severní dráhy císaře Ferdinanda byly v rozmezí let 1846 až 1907 vedeny ve třech měnách, do roku 1857 v konveční měně, od roku 1858 do roku 1899 v rakouské měně a od roku 1900 v korunové měně.

Tabulka 6. – Vklady a výdaje části B penzijního fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda vzniklí v roce 1893<sup>178</sup>

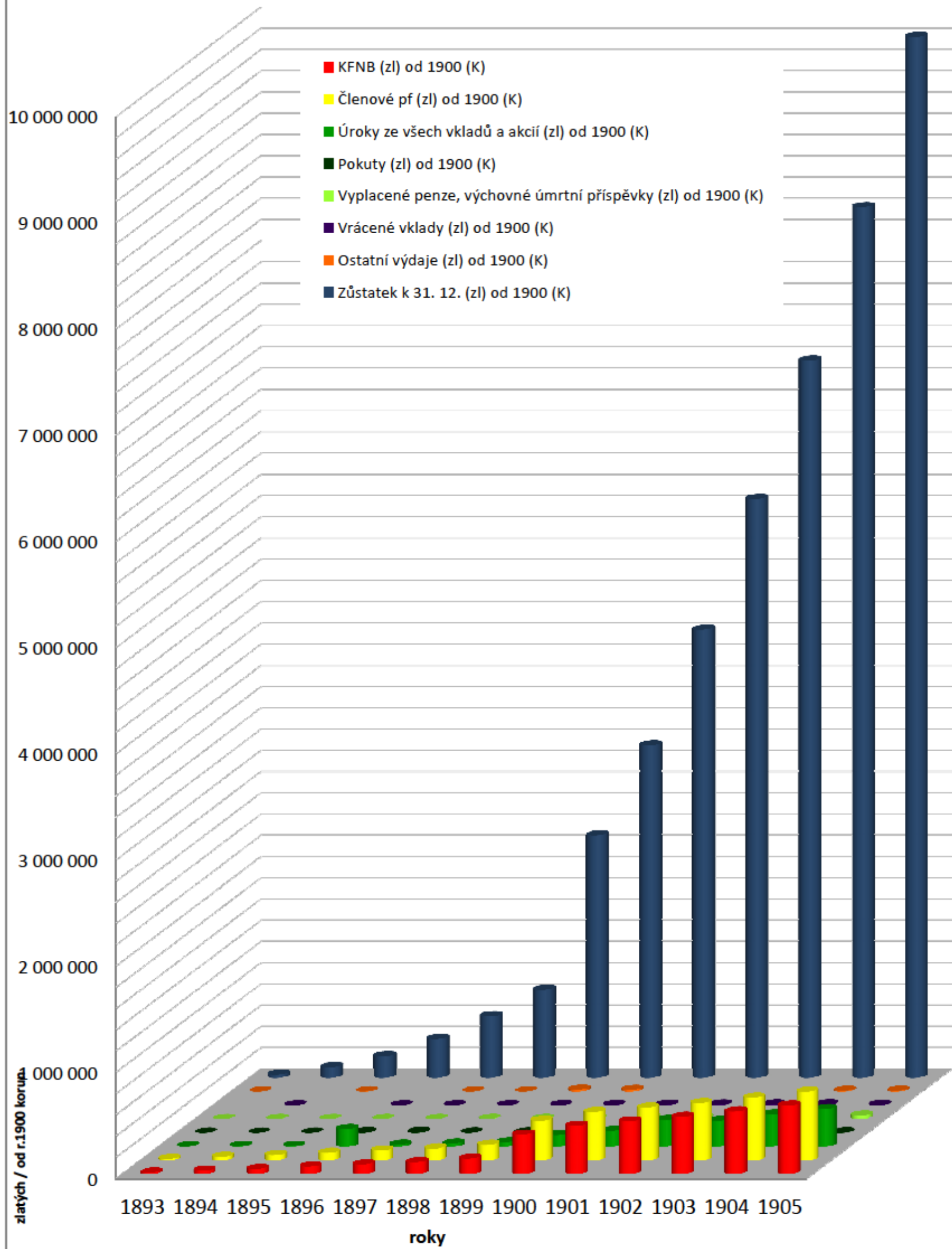
	Zůstatek k 31. 12. (zl) od 1900 (K)	KFNB (zl) od 1900 (K)	Členové pf (zl) od 1900 (K)	Úroky ze všech vkladů a akcií (zl) od 1900 (K)	Pokuty (zl) od 1900 (K)	Vyplacené penze, výchovné úmrtní příspěvky (zl) od 1900 (K)	Vrácené vklady (zl) od 1900 (K)	Ostatní výdaje (zl) od 1900 (K)
<b>1893</b>	29700,25	13858,20	13858,20	550,01	1584,74	18,75		132,15
<b>1894</b>	98655,59	32874,13	32874,13	3041,87	1008,54	803,33	10	
<b>1895</b>	201901,55	49010,65	49010,65	6077,02	1386,70	648,43		1590,63
<b>1896</b>	367195,78	70145,81	70145,81	166494,31	5782,36	947,56	252,58	
<b>1897</b>	578480,10	92565,67	92565,67	18480,71	9185,89	819,59	480,53	212,50
<b>1898</b>	828270,24	111515,10	111515,10	27419,21	2678,94	1817,01	877,11	644
<b>1899</b>	2281280,23	146651,59	146651,59	39280,04	2678,46	1370,21	2009,76	19037,68
<b>1900</b>	3129888,34	372348,99	372348,99	109650,55	20334	5797,56	3641,16	16635,69
<b>1901</b>	4219543,05	454097,34	454097,34	146852,73	6373,99	9661,06	6694,64	
<b>1902</b>	5451296,31	495346,21	495346,21	249741,47	13074,71	13592,85	8325,33	
<b>1903</b>	6753138,77	537871,35	537871,35	243291,12	3806,40	16128,88	9352,28	
<b>1904</b>	8198514,62	588606,67	588606,67	301611,03	3190,80	24288,17	10305,65	7040,50
<b>1905</b>	9802500,34	645902,02	645902,02	354186,05	4373,66	32737,41	4665,81	6974,80

<sup>177</sup> Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1896 nebst Rechnungs-Beileagen und Statistik, Wien 1897, s. 83. Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1904 nebst Rechnungs-Beileagen und Statistik, Wien 1905, s. 87.

<sup>178</sup> Tabulka byla sestavena na základě údajů převzatých z jednacích protokolů valné hromady akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda v rozmezí let 1893 až 1906.



### Vklady a výdaje části B penzijního fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda



**Tabulka 7. – Roční příspěvky společnosti a členů do penzijního fondu KFNB a srovnání se Společností rakouské státní dráhy (SteG) a společností Jižní dráhy (SB).<sup>179</sup>**

	KFNB (zl)	Členové pf KFNB (zl)	SteG (zl)	Členové pf SteG (zl)	SB (zl)	Členové pf SB (zl)
<b>1866</b>	25000	53670,37	39507,75	73405,87	47992,96	62679,26
<b>1867</b>	35000	54459,14	39883,38	71718,78	ceková výše příspěvků SB a členů	
					682369,10	
<b>1868</b>	35000	65739,54	42267,61	91695,45	767075,60	
<b>1869</b>	35000	83014,94	45570,34	113060,82	37118,11	72013,22
<b>1870</b>	48000	112780,31	49559,83	125800,60	41331,68	122799,78
<b>1872</b>	48000	126853,83	58988,12	157371,56	41223,93	98410,17
<b>1873</b>	48000	127773,20	63078,67	157742,84	42775,18	102867,37
<b>1874</b>	48000	114168,27	67169,17	153311,83	46415,69	109690,58
<b>1875</b>	65000	101018,99	67542,02	406533	48100,83	82534,58
<b>1876</b>	65000	113920,38	68365,82	129646,47	101434,22	88736,34
<b>1877</b>	65000	104190,75	68493,75	124 387,38	272,48	87194,77
<b>1878</b>	65000	109010,05	68890,47	129484,16	2 295	99527,56
<b>1879</b>	65000	109011,55	69728,90	137948,57	54 492,67	105 582,24
<b>1880</b>	65000	107891,37	68478,76	122635,82	55547,46	91698,44
<b>1881</b>	65000	114097,89	68018,10	131846,95	56691,75	143990,88
<b>1882</b>	65000	116638,32	70531,55	152444,63	62793,82	203451,64
<b>1883</b>	122948,79	122948,79	89216,14	168961,21	68919,02	163160,53
<b>1884</b>	132552,36	132 552,36				

<sup>179</sup> Protocoll über die Verhandlungen der am 27. Mai 1867 abgehaltenen XLII. orderlichen General-Versammlung der Actionäre der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1867. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1880 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1881, s. 53. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1881 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1882, s. 53. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1882 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1883, s. 31. V tomto roce byl příspěvek složen ze dvou částí, první dala KFNB (113 802 zl 90 kr.), druhou Moravsko-slezská severní dráha (9 145 zl 89 kr). Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1883 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1884, s. 31. V tomto roce byl příspěvek složen ze dvou částí, první dala KFNB (121 574 zl 28 kr.) druhou Moravsko-slezská severní dráha (10 978 zl 08 kr). Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1884 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1885, s. 31. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1888 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1889, s. 95. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1891 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1892, s. 97. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Btreiebsjahr 1892 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1893, s. 99. Tabulka sestavena na základě údajů z KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1868–1882. KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1883–1892.

<b>1885</b>	119396,86	119396,86	99899,26	173059,39	71824,80	119196,53
<b>1886</b>	165859,46	114215,72	113074,80	153187,49	72528,92	107312,45
<b>1887</b>	210667,76	133740,55	173000,51	210802,71	71583,57	92244,05
<b>1888</b>	221917,32	153536	171792,47	246719,12	115004,14	128029,15
<b>1891</b>	292905,58					
<b>1892</b>	251416,58					

### 3.2.6. Tři příklady z praxe

#### 3.2.6.1. *Příklad první*

V této části práce se na nás vyvalily zástupy čísel, co nám však řeknou? Rozhodl jsem se tedy udělat malý exkurz, abych podal příklad, jakou byly příspěvky společnosti pro její hospodaření zátěží.

V roce 1891 byl provozní příjem společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda z jednoho kilometru 30 000 zlatých, což při tehdejší délce její železniční sítě 1 232 km, dávalo celkovou sumu provozního příjmu 36 960 000 zl.<sup>180</sup> Ve stejném roce přispěla KFNB do penzijní pokladny částkou ve výši 292 905 zl., a 58 kr.<sup>181</sup> jednoduchým matematickým výpočtem dojdeme k tomu, že tato suma je cca 0,8% z provozního příjmu společnosti za rok 1891.

#### 3.2.6.2. *Příklad druhý z roku 1905*

Jak si tedy stáli zaměstnanci Severní dráhy v případě penzionování a ve srovnání např. s penzionovanými důstojníky c. k. vojska? Penze členů penzijního spolku KFNB se odvíjela od jejich posledního pobíraného platu a odsloužené doby. Tyto podmínky byly stejné také u důstojníků. Z tabulek číslo 4 a 5 vyplývá, že vrchní inspektor KFNB v hodnosti VI pobíral roční plat ve výši 8 000 korun s plošným příbytným 2 000 korun. Důstojník v hodnosti vrchního auditora posádkou v Olomouci pobíral roční služné ve výši 8 800 korun s příbytným 1 700 korun. Oba dva byli pod penzí. Pokud měl vrchní inspektor odsloužených třicet pět let u společnosti, mohl požádat o své penzionování. Následně mu bylo vyhověno a dotyčný získal roční penzy ve výši svého posledního platu, to znamená 8 000 korun. Svou penzi si užíval v Olomouci.

Důstojník, který ve věci penze podléhal zákonu z 27. prosince 1875 ř. z. č. 158, mohl po odsloužení čtyřiceti let, nebo dosažení šedesáti let věku, požádat o

<sup>180</sup> Josef HONS, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 204.

<sup>181</sup> Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1891, nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1892, s. 97

penzionování. Náš vrchní auditor se rozhodl ve věku šedesáti let a odsloužených čtyřiceti letech opustit řady c. k. armády a odejít si užívat penzi. Následně mu byla vyměřena penze ve výši 8 800 korun podle odsloužené doby a výše posledního pobíraného ročního služného.<sup>182</sup>

### 3.2.6.3. *Příklad třetí - Jeden podnik dva penzijní systémy*

Vzhledem k tomu, že společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda byla podnikem jak železničním, tak důlním fungovaly v jejím rámci dva zabezpečovací ústavy, a to Penzijní pokladna železničních zaměstnanců a Hornická bratrská pokladna C. k. výhradně privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda. Nabízí se tedy porovnat oba dva zabezpečovací ústavy a výhody pro zaměstnance z nich plynoucí. Vznik, vývoj a fungování penzijní pokladny byl popsán výše, proto směle do hornické pokladny.

Hornickou bratrskou pokladnu získala Severní dráha císaře Ferdinanda zároveň se zakoupením důlních závodů bratří Kleinů a státu v období let 1855–1856. Její fungování bylo řízeno *Stanovami hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně privilegované severní dráhy Císařsko-Ferdinandské*.<sup>183</sup> Jednalo se o sdružení horníků a pracovníků na dolech Severní dráhy císaře Ferdinanda, jehož účelem bylo podporovat své členy a jejich rodinné příslušníky v případě nemoci, úrazu a poskytovat penzijní zabezpečení. Hornická pokladna byla zřízena na základě Horního zákona a dohlížel na ni Horní úřad. Působila na všech důlních závodech Severní dráhy císaře Ferdinanda a její činnost neovlivnilo ani uzavření dolu, či prodej dolů jiným majitelům.<sup>184</sup>

#### *Srovnání členství penzijním spolku a hornické bratrské pokladny*

Členy penzijní pokladny, později penzijního spolku Severní dráhy císaře Ferdinanda se mohli stát pouze stabilně zaměstnaní úředníci a služebníci. Cesta ke stabilnímu zaměstnání byla v polovině 19. století relativně jednoduchá. Člověk, který měl zájem o práci v železničním provozu KFNB, byl nejdříve přijat na tříměsíční zkušební dobu a

---

<sup>182</sup> Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, částka XLIX, vydaná a rozeslaná dne 28. prosince 1875, s. 358, 362.

<sup>183</sup> Stanovy byly trojjazyčné, polsky, německy a česky. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně privilegované severní dráhy Císařsko-Ferdinandské. Vídeň 1869, s. 1–26.

<sup>184</sup> Pokud byl důl prodán, tak Bratrská pokladna přešla pod nového majitele. Pokud by někdy došlo k opuštění všech dolů KFNB zůstala Bratrská pokladna i nadále v provozu. Byly by vyrovnány všechny platby; polovina zbylého jmění by přešla do vlastnictví KFNB; druhá část by se odevzdala jiným bratrským pokladnám dle uvážení Horního úřadu. Stanovy Bratrské pokladny KFNB byly tištěny trojjazyčně česky, německy a polsky. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 7–9, 14–17.

pokud ji se zdarem absolvoval, byl přijat do stálého zaměstnání, čímž získal definitivu. Pokud plnil své pracovní úkoly ke spokojenosti svých nadřízených, nehrozilo mu propuštění. Smlouva, kterou byl přijat do stabilního pracovního poměru, obsahovala část, ve které bylo jasně napsáno, že se automaticky stal členem penzijní pokladny.<sup>185</sup>

Pokud jde o členství v bratrské pokladně, mohli ho získat všichni stálí dělníci a služebníci mužského pohlaví zaměstnaní v důlním provozu Severní dráhy císaře Ferdinanda. Zaměstnanci byli rozděleni na dvě skupiny, na stálé a nestálé členy. Mezi stálé členy byli počítáni ti, kteří výhradně a stále pracovali jako horníci. Nestálí dělníci a služebníci, byli naopak ti, které společnost přijala jen dočasně. Členové měli povinnost od chvíle svého nástupu do práce odvádět ze svého platu určené příspěvky a jen tak mohli získat všechny výhody bratrské pokladny.<sup>186</sup> Počátek pracovního poměru se rovnal zápisu do dělnické knihy, uchazeč o práci následně dostal pracovní list a od té chvíle podléhal všem platným předpisům. Částečnými členy bratrské pokladny se nestálí dělníci a služebníci mohli stát po splnění čtyř podmínek, dosažením věku 18 let, nepřekročením 40. roku věku, dva roky soustavné práce na jednom dole, a pokud byli tělesně způsobilí k práci v důlním provozu.<sup>187</sup>

#### *Financování penzijním spolku a hornické bratrské pokladny*

Financování penzijní pokladny Severní dráhy císaře Ferdinanda, pocházelo z několika zdrojů, jednalo se o příspěvky členů, roční příspěvek společnosti, dar svobodného pána Rothschilda, zhodnocení kapitálu na účtu fondu, dotace z provozního přebytku společnosti, výnosy cenných papírů, úroky z kapitálu a z výnosů obytného domu v Leopoldstadtu.<sup>188</sup> Pokud chtěli úředníci a služebníci získat nárok na penzi, museli být v definitivním pracovním poměru k zaměstnavateli a byli povinni odvádět určené poplatky do penzijní pokladny, které byly strhávány do doby penzionování z

---

<sup>185</sup> ÖStA/AVA/Verkehr, sig. VI/1 KFNB, karton 93. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 3.

<sup>186</sup> Nestálí dělníci a služebníci pouze přináleželi k bratrstvu, úhradu léčení a podporu v nemoci, nebo při úrazu obdrželi jen v případě, že šlo o pracovní úraz, nebo nemoc následkem práce. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císařo-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 4.

<sup>187</sup> Nestálí dělníci se mohli stát stálými, pokud po dva roky uspokojivě pracovali. Dělníci, kteří přišli z jiného revíru, museli doložit tři roky úplné praxe na některém z dolů. Pak se stali členy bratrstva. Stálí členové bratrstva se zapsali do knihy bratrstva, která byla společně s dělnickou knihou uložena a vedena na Horním inspektorátu. Dělnická kniha obsahovala všechny údaje týkající se Bratrské pokladny. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císařo-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 5–7.

<sup>188</sup> Protokoll der am 1. Mai 1858 abgehaltenen ein und dreissigsten General-Versammlung der Aktioäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1858, s. 85. Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1883, Wien 1884, s. 31.

měsíčního platu. Doba služby, která byla určující pro získání nároku na penzi, byla započítávána ode dne definitivy. Výjimkou byli zaměstnanci, kteří byli zaměstnáni u KFNB před 1. lednem 1844, těm byla doba služby započítávána od chvíle, kdy vstoupili do služeb Severní dráhy císaře Ferdinanda.<sup>189</sup>

Financování bratrské pokladny bylo podobné, skládalo se z povinných příspěvků členů, z poplatků za zasnoubení, nebo za sňatek, z trestních pokut, z výnosu nemovitostí bratrské pokladnice, z dobrovolných darů, z výnosů pokladny, vhodnou investicí do cenných papírů. Naopak některé příjmy nepodléhaly odvádění příspěvků do bratrské pokladny, patřily k nim například zisky z dolování, odměny, deputáty, příbytné; z poplatků z manželství dovolené a z postupu.<sup>190</sup> Členové bratrstva, kteří byli buď povýšeni na úředníky, nebo převedeni k železnici, čímž vystoupili z bratrstva, se mohli rozhodnout, zda budou dále požadovat podporu pokladny a odvádět příspěvky.<sup>191</sup>

#### *Nárok na penzi a její výše*

Podmínky penzionování v případě železničních zaměstnanců Severní dráhy císaře Ferdinanda, byly celkem čtyři; zaměstnanec nesměl při nástupu do zaměstnání překročit věkový limit 40 let života (tedy pokud neobdržel od ředitelství výjimku), musel odsloužit minimálně deset let, platit výše uvedené poplatky a nesměl utrpět nezaviněný úraz při výkonu služby.<sup>192</sup> Výše penze se následně odvíjela od odsloužené doby a služebního zařazení zaměstnance. To znamenalo, že úředníci obdrželi po třiceti pěti letech služby penzi ve výši svého posledního ročního platu. Profese jako strojvedoucí, topiči a vlakový personál dosáhl na penzi ve výši svého platu, tedy pokud vydržel sloužit celých čtyřicet let.<sup>193</sup>

---

<sup>189</sup> Poplatek ve výši 25 % z ročního platu v 25 měsíčních splátkách, dále v případě zvýšení platu podléhala částka, o kterou jim byl plat zvýšen 50 % příspěvku do Penzijní pokladny. Posledním povinným poplatkem byla 3% z ročního platu. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 3.

<sup>190</sup> Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 4, 9–10.

<sup>191</sup> Příspěvky členů ve výši čtyř krejcarů ze sta ode dne svého nástupu z čistého příjmu. Každý ženatý člen musel odvádět větší příspěvky za rodinné příslušníky, byli rozděleni do čtyř mzdových tříd a) z měsíčního platu, b) z týdenního platu, c) z denního platu, d) z denního platu na dole, navíc platili za každý den dovolené 4 krejcare, za každé přeřazení do vyšší platové třídy následovalo zvýšení příspěvků. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 9–13.

<sup>192</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 4–5.

<sup>193</sup> Po deseti letech služby dostali úředníci a služebníci penzi ve výši 40% naposledy pobíraného platu, za každý další odsloužený rok se jim připočítávalo 24% naposledy pobíraného platu. Strojvedoucí, topiči a vlakový personál také získával po deseti letech služby penzi ve výši 40% naposledy pobíraného platu, za každý další odsloužený rok se jim připočítávalo 2% naposledy pobíraného platu. Pokud byl

V případě bratrské pokladny měli nárok na penzi stálí horníci a služebníci neschopni práce, kteří získali potvrzení o své pracovní neschopnosti od výboru bratrstva a přednosta důlního okrsku. Důvodem k odchodu do penze byl například pracovní úraz, vysoké stáří, nemoc, nebo prostě dosažení důchodového věku.<sup>194</sup> Výše penze se podobně jako u železničních zaměstnanců odvíjela od doby služby a výše mzdy, což znamenalo, že pokud zaměstnanec odsloužil čtyřicet let, tak dostal penzi ve výši osmi desetin své měsíční mzdy. Při stanovení výši penze se počítá jeden rok s 330 pracovními dny nebo směnami. Doba, která může být připočtena, se počítá od vstupu do stálé služby od chvíle přijetí nových členů.<sup>195</sup> Oproti zaměstnancům železniční části KFNB nemohli dosáhnout plné výše svého posledního platu.

#### *Podpora vdov a dětí*

V případě úmrtí členů bratrské pokladny, kteří měli nárok na penzi, měli jejich vdovy nárok na vdovskou penzi ve výši padesáti procent jejich penze. V případě, že zaměstnanec zahynul při pracovním úrazu pak na tři čtvrtinu její hodnoty. Kromě toho obdržela vdova jednorázový obnos tzv. smrtný kvartál ve výši poloviny odbytného<sup>196</sup>. Dále dostala vdova nebo pozůstalý pohřebné, které se dělilo na dvě kategorie podle toho, jestli zesnulý pobírali měsíční plat, nebo denní. Výše pohřebného tak byla stanovena na 12 zl. k. m. a 9 zl. k. m. Sirotci, pokud nebyli nevlastní, nebo nemanželští, měli do svých čtrnácti let nárok na podporu. Pokud žila jejich matka, byl příspěvek stanoven na šedesát krejcarů měsíčně a pokud byli úplnými sirotky tak na dva zlaté a padesát krejcarů konvenční měny. Pokud se matka opět vdala, dětem podpora zůstala. Vyplácení penzí a podpor se provádělo čtvrtletně z horní pokladny na účet bratrské pokladny na základě potvrzení farního úřadu a starších bratrstva.<sup>197</sup>

---

člověk penzionován na základě nezaviněné nehody před dosažením deseti let služby, získal penzi ve výši 40% posledního ročního platu. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 5-6.

<sup>194</sup> Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 18.

<sup>195</sup> Výše penze: a) po dovršení osmého až dvanáctého roku stálé služby s dvěma desetinami; b) od dvanácti do dvaceti let s třemi desetinami; c) od dvaceti včetně třiceti s čtyřmi desetinami; d) od třiceti do třiceti pěti, včetně s šesti desetinami; f) od čtyřiceti let s osmi desetinami z nejvyšší nominální týdenní, nebo měsíční mzdy, kterou dotyčný před odchodem do penze pobíral. Postihlo-li neštěstí nestálé dělníky a služebníky, vyměří se jim penze podle nejmenšímu počtu let, které opravňují k zisku odměny, dvě desetiny normálního platu. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 18–19.

<sup>196</sup> Odbytné, částka vyplacená pojišťovnou klientovi v případě předčasného ukončení pojistné smlouvy z jeho strany. (penzijní, nebo životní pojištění)

<sup>197</sup> Kromě toho v případě smrti v důsledku pracovního úrazu se přidávají 4 zl. Pozůstalí po nestálých členech dostanou pohřebné jen v případě neštěstí. Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých

Také v případě penzijních stanov železničních zaměstnanců Severní dráhy císaře Ferdinanda měla vdova nárok na vdovský důchod. Tedy pokud byla manželkou definitivního zaměstnance nejméně dva roky před jeho smrtí. Mezi zajímavé podmínky patřilo, že pokud byl manžel v době sňatku starší padesáti let, neměl si brát ženu mladší o patnáct let. Pokud tak učinil, musel odvádět navíc ještě jeden měsíční příspěvek ve výši 5%. Velikost vdovské penze byla 40% posledního ročního platu zesnulého manžela, roční penze nesměla být vyšší jak 1500 zl. k. m. a nižší než 100 zl. k. m. Pokud manžel zemřel na následky jím nezaviněného pracovního úrazu, získala manželka přiměřenou penzi i v případě, že neměl ještě nárok na penzi. Manželka ztratila nárok na penzi, pokud bylo manželství rozvedeno, odloučeno, případně spáchala-li zločin nebo přečin. Také pokud vdova nedodržovala, cituji, *tehdejší standard slušného chování*, mohla být jí penze odebrána a na děti se v tomto případě pohlíželo jako na úplné sirotky. Kromě vdovské penze měla vdova a pozůstalí nárok na pohřebné, které dosahovalo výši poloviny z posledního měsíčního platu nebo poslední měsíční penze zemřelého, nesmělo být nižší než 15 zl. Penze byly vypláceny v měsíčních splátkách.<sup>198</sup>

Sirotci po definitivních zaměstnancích měli nárok na výchovné příspěvky. Nárok na ně nastával dnem zastavení platu zemřelého otce, pro pohrobky dnem narození. Tento druh příspěvků končil dnem dosažení 18 let věku u chlapců a 16 let u dívek nebo také v případě, že si sami začali vydělávat, uzavřeli sňatek nebo byli odsouzeni za zločin či přečin. Výše příspěvku byla odvozována od posledního ročního platu otce a to ve výši 5%. Pro dítě úředníka nesmí být nižší než 30 zl. k. m. a nižší 20 zl. k. m. pro dítě služebníka. V obou případech nesmí přesáhnout 100 zl. k. m. na jedno dítě za rok.<sup>199</sup>

#### *Odchod z penzijního spolku a hornické bratrské pokladny*

Členové bratrské pokladny byli zbaveni všech povinností vůči v případě výpovědi, ať už ji podali sami nebo ji obdrželi. Pokud opět nastoupili do zaměstnání a vstoupili do

---

uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 17, 20–22.

<sup>198</sup> Pro zaměstnance, kteří utrpěli ve službě podniku úraz, bylo schváleno: pro úředníky částka od 100 zl., pro služebníky od 60 zl. Penze byla vyplácena proti potvrzení od duchovní správy, c.k. notáře, nebo obecního představenstva. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 12–13.

<sup>199</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1883, s. 15–16.



bratrské pokladny, jejich služební doba začínala opět od začátku. To neplatilo, pokud přerušili pracovní poměr z důvodů vojenské služby.<sup>200</sup>

To samé platilo v případě železničních zaměstnanců, jejichž účast v penzijní pokladně byla vázána na práci u Severní dráhy císaře Ferdinanda. Pokud zaměstnanci podali sami výpověď, poplatky propadly penzijní pokladně, v opačném případě jim byly poplatky vráceny.<sup>201</sup> Jeden z problémů, který penzijní stanovy řešily, bylo započtení, nebo nezapočtení vojenské služby do nároku na penzi. Pokud zaměstnanec nastoupil základní vojenskou službu a zároveň chtěl, aby mu doba služby byla započítána, musel po celou dobu své prezenční služby odvádět stanovené poplatky. To samé platilo pro účastníky pravidelných vojenských cvičení. Všichni zaměstnanci, kteří byli jakýmkoliv způsobem zapojeni do vojenské služby, museli platit příspěvky, pokud chtěli penzi. To platilo také v případě vojenského konfliktu a povolání do zbraně.<sup>202</sup>

#### *Správa bratrské pokladny a zastupitelství horního bratrstva*

Bratrskou pokladnu spravovala společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda z pohledu vlastníka, za dozorování c. k. horních úřadů a zástupců horníků. Výplata penzí a podpor náležela k povinnostem důlního přednosty daného okrsku. Ten nevyplacené peníze posílal na ředitelství společnosti, které je spravovalo a zhodnocovalo. Posléze mělo ředitelství povinnost na shromáždění Bratrské pokladny navrhnout, jak s nimi má být naloženo. Na stav pokladny dohlížel výbor bratrské pokladny volený členskou základnou. Valná hromada bratrské pokladny se konala každý rok za účasti předsedajícího horního inspektora, důlních úředníků, důlního pokladníka, starších bratrstva v sídle horního inspektora v Moravské Ostravě. Byl zde projednán stav ročního účtu, činnost výboru za uplynulý rok, volil se nový výbor, rozhodovalo se o odbytém a dalších podporách, projednávalo se další možné zhodnocení majetku Bratrské pokladny a případná podpora hornických škol. V neposlední řadě byly projednány návrhy změny stanov. O usneseních se hlasovalo a jejich platnost musela

---

<sup>200</sup> Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 5.

<sup>201</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 9–10.

<sup>202</sup> Samozřejmě penzionovaný zaměstnanec mohl být znovu povolán do služby, to pokud pominuly důvody penzionování. V tom případě se samozřejmě penze zastavila a její doba nebyla započítána jako část služby. Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 6–9.

být potvrzena předsedou. Pokud šlo o změnu stanov, muselo ji schválit ředitelství KFNB a c. k. horní úřad.<sup>203</sup>

Penzijní pokladna železniční části Severní dráhy císaře Ferdinanda takovouto částečnou samosprávou nedisponovala. Penzijní normy a později Penzijní stanovy schvalovala a potvrzovala Generální valná hromada akcionářů společnosti. Hospodaření a rozhodování o finančních záležitostech penzijního ústavu bylo plně v kompetenci podnikového ředitelství.<sup>204</sup>

---

<sup>203</sup> Stanovy hornictva a pokladnice bratrské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 22–26

<sup>204</sup> Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen. Wien 1883, s. 16–17.

Tabulka 8. – platové schéma úředníků KFNB v roce 1895<sup>205</sup>

Kategorie	Rangstufe	Gehaltshlasse	Quartieraeld			Nähere Bezeichnung(Titel)							
			Wien, Floridsdorf, Brün, M. Ostrau, Ostrau Rangierbahnhof, Ostrau-Witkowitz und Krakau(intl. der Haltestelle Zwierzaniec	Lundenburg, Goding, Gana, Kremsier, Prerau, Olmütz, Montanbah n(erk. Ostrau-Rangierbahnhof), Troppau, Oderberg, Teschen und Teschen-Voberthal	Den übrigen Stationen								
		kronen											
Oberbeamten	über	14000	3000 und mehr										
	VII	1	14000	2400			Zentral-Inspektor						
		2	12000				Zentral-Inspektor						
		3	10000				Zentral-Inspektor						
	VI	-	8000	2000			Ober-Inspektor						
	V	1	7000	1800	1440	1200	Inspektor						
		2	6000				Inspektor						
	IV	1	5000	1440	1152	960	Ober-Ingenieur	Bureau-Vorstand	Vorstands-Adjunkt	Ober-Kontrollor	Ober-Erpeditor		
		2	4400				Ober-Ingenieur	Bureau-Vorstand	Vorstands-Adjunkt	Ober-Kontrollor	Ober-Erpeditor		
		3	3800				Ober-Ingenieur	Bureau-Vorstand	Vorstands-Adjunkt	Ober-Kontrollor	Ober-Erpeditor		
Beamte	III	1	3400	1200	960	800	Ingenieur	Sekretär	Kassier	Kontrollor	Erpeditor	Ober-Geometr	Ober-Merkführer
		2	3000				Ingenieur	Sekretär	Kassier	Kontrollor	Erpeditor	Ober-Geometr	Ober-Merkführer
		3	2600				Ingenieur	Sekretär	Kassier	Kontrollor	Erpeditor	Ober-Geometr	Ober-Merkführer
	II	1	2400	840	672	560	Ingenieur-Adjunkt	Konzipist		Ober-Offizial		Geometr	Merkführer
		2	2200							Ober-Offizial		Geometr	Merkführer
		3	2000				Ingenieur-Adjunkt	Konzipist		Ober-Offizial		Geometr	Merkführer
	I	1	1800	600	480	400				Offizial		Geometr-Assistent	
		2	1600							Offizial		Geometr-Assistent	

<sup>205</sup> Pensions – Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892. Příloha k § 35 Dienstpragmatik.

Tabulka 9. – Platové schéma důstojníků a vojenských úředníků v letech 1900 až 1910.<sup>206</sup>

Hodnostní třídy	C. a k. armáda (zeměbrana)		Válečné námořnictvo	Jahres-Gehalt in Kr.
	důstojníci	úředníci		
I.		Feldmarschall	-	24 000
II.		Reichskriegsminister, Landesverteidigungsminister	-	20 000
III.		Feldzeugmeister General der Infanterie, General der Kavallerie	Admiral	18 000 16 800
IV.	Feldmarschall-lieutenant	Sektionsschef, Generaloberstabsarzt, Chef des Offizierskorps der Auditoren, Chef der Militärintendantur	Vizeadmiral	16 000 14 016
V.	Generalmajor, Generalauditor, Generalstabsarzt	Apostolischer Feldvikar, Generalintendant, Artillerie Generalingenieur, Ministerialrat, Feldkonsistorialdirektor	Kontreadmiral, Admiralstabsarzt, Marine-General-kommissar, Oberster Marineingenieur	13 000 11 400
VI.	Oberst, Oberstauditor, Oberstabsarzt	Feldsuperior I. Klasse Militäroberintendant I. Klasse Artillerie-Oberingenieur I. Klasse Oberrechnungsrat I. Klasse Kassendirektor I. Klasse Ober-Verpflegs-Verwalter I. Klasse Artillerie-Ober-Zeugs-Verwalter I. Klasse Registratursdirektor, Medikamentendirektor, Militär-Ober-Bau-Rechnungsrat I. Klasse	Linienchiffskapitän, Marinesuperior, Marine-Oberstabsarzt I. Klasse Marine-Oberkommissar I. Klasse Marine-Ober-Ingenieur I. Klasse Direktor des hydrographischen Amtes	8 800      7 200
VII.	Oberstlieutenant, Oberstlieutenant-Auditor, Oberstabsarzt II. Klasse	1. Feld-Konfistorialsekretär, Feldsuperior II. Klasse, Militär-Ober-Intendant II. Klasse, Artillerie-Ober-Ingenieur II. Klasse, Ober-Rechnungs-Rat II. Klasse, Kassendirektor II. Klasse, Ober-Verpflegs-Verwalter II. Klasse, Artillerie-Ober-Zeugs-Verwalter II. Klasse, Registraturs- Unter-Direktor, Militär-Ober-Baurechnungsrat II. Klasse, Technischer Vorstand I. Klasse, Medikamenten-Ober-Verwalter	Fregattenkapitän, Marine-Oberstabsarzt II. Klasse, Marinesuperior, Marine- Oberkommissar II. Klasse, Marine-Oberingenieur II. Klasse, Marine-Ober- Chemiker I. Klasse, Abteilungsvorstand des marinehydrographischen Amtes, Obermaschinenbetriebsleiter I. Klasse	6 200 5 400
VIII.	Major, Major-Auditor, Stabsarzt	2. Feld-Konfistorialsekretär, Feldsuperior III. Klasse, Akademischer Pfarrer, griechischkatholischer Felderzpriefer, evangelischer Feldsenior, Stabs-Arzt, Militär-Intendant, Artillerie-Ober-Ingenieur III. Klasse, Rechnungsrat, Zahlmeister, Verpflegs-Verwalter, Artillerie-Zeugs-Verwalter, Registrator, Medikamenten- Verwalter, Militär-Bau-Rechnungsrat, technischer Rat, technischer Vorstand II. Klasse, Stabstierarzt	Korvettenkapitän, Marinepfarrer, Marine-Oberkurat, Marine-Stabsarzt, Marine- Oberkommissar 3. Klasse, Marine-Oberingenieur III. Klasse, Marine-Ober- Chemiker II. Klasse, Abteilungsvorstand im marinehydrographischen Amte, Obermaschinenbetriebsleiter II. Klasse	4 800 4 400
IX.	Hauptmann, Rittmeister, Hauptmann-Auditor, Regimentsarzt, Hauptmann- Rechnungsführer, Hauptmann-Proviantoffizier	Feld-(Marine) geistlicher Professor, Feld-Rabbiner, Militär-Imam, Militär-Unter-Intendant, Artillerie-Ingenieur, Rechnungs-Oberoffizial, Adjunkt und Hufbeschlagslehrer der Tierarztschule, Kassen-, Verpflegs-, Artillerie-Zeugnis, Registraturs-Medikamenten-, Militär-Bau-Rechnungs-Oberoffizial, technischer Oberoffizial, Oberwerkführer, Obertierarzt, Forstverwalter, Landwehrevizenzoberoffiziale	Linienchifflieutenant, Marine-Kurat, Marine-Kaplan, Linienchiffsarzt, Marine-Kommissär I. Klasse, Marineingenieur I. Klasse, Marine-Chemiker I. Klasse, Maschinenbetriebsleiter I. Klasse, Oberwerkführer I. Klasse, Konstruktionszeichner I. Klasse	3 600 3 400 3 200 3 000
X.	Oberlieutenant, Oberlieutenant-Auditor, Oberlieutenant- Rechnungsführer, Oberlieutenant- Proviantoffizier	Artillerie-Ingenieur-Assistent, Assistent der Tierarztschule, Rechnungs-, Kassen-, Verpflegs-, Artillerie-Zeugnis-, Registraturs-, Medikamenten-, Militär-Baurechnungs-, technischer Offizial Werkführer, Tierarzt, Militär-Lehrer I. Klasse, Landwehrevizenzoffiziale	Fregattenlieutenant, Fregattenarzt, Marine-Kommissär II. Klasse Marine-Ingenieur II. Klasse Marine-Chemiker II. Klasse Maschinenbetriebsleiter II. Klasse Oberwerkführer II. Klasse Konstruktionszeichner II. Klasse	2 800  2 600 2 400 2 200
XI.	Lieutenant, Assistenzarzt, Lieutenant- Rechnungsführer, Lieutenant-Proviantoffizier	Rechnungs-, Kassen-, Verpflegs-, Artillerie-Zeugnis-, Registratur-, Medikamenten-, Militär-Baurechnungs- Akzessist, techn. Assistent, Werkführer-Assistent, Unter-Tierarzt. Militär-Lehrer II. Klasse, Landwehrevizenzassistent		2 000 1 800 1 680
XII.		Medikamentenpraktikant, Tierarztpraktikant (za den 120 Kr.)	Seeaspirant, Marine-Ingenieur-Eleve	

<sup>206</sup> Österreichische Bürgerkunde. Handbuch der Staats- und Rechtskunde in ihren Bezeichnungen zum öffentlichen Leben, erste Band, Wien 1910, s. 339–341.

Tabulka 10. – Výměra příbytného důstojníků a vojenských úředníků v letech 1900 až 1910.<sup>207</sup>

hodnostní třídy	roční uhrada nájemného v											roční nájem nabytku ve všech obcích
	Videň	destinacích										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
		třída nájemného										
korun												
I.	6 752	5 008	4 304	4 088	3 600	2 840	2 504					168
III.	5 224	3 899	3 552	3 184	2 560	2 100	2 000					168
IV.	4 100	3 004	2 696	2 544	2 280	2 064	1 712					168
V.	3 040	2 576	2 296	2 108	1 904	1 660	1 460	1 360	1 060			168
VI.	2 820	2 276	1 960	1 700	1 624	1 412	1 212	1 104	960	764	556	168
VII.	2 260	1 724	1 604	1 464	1 332	1 132	984	876	744	612	452	168
VIII.	2 260	1 724	1 604	1 464	1 332	1 122	848	876	744	612	452	168
IX.	1 636	1 384	1 224	1 104	1 008	894	780	664	560	452	328	120
X.	940	804	708	672	640	564	496	424	360	288	216	104
XI.	940	804	708	672	640	564	496	424	360	288	216	104
Důstojničtí sluhové												24
Stáj pro koně důstojníka	324	220	188	168	156	140	132	100	92	72	68	
Místo pro vůz generála a velitele brigády	176	172	160	148	140	132	116	100	92	72	68	

<sup>207</sup> Videň měla samostatný výměr příbytného, ostani města v Předlitavsku byly zařazeny v do stupnice od 1 do 10. Čechy: Praha 1, Stará Boleslav 7, Benešov 7, Beroun 7, Bohdaneč 9, Brandýs nad Labem 7, Most 7, Budějovice 7, Čáslav 7, Dobruška 9, Cheb 5, Vysoké Mýto 7, Jaroměř 6, Jičín 7, Josefov 6, Mladá Boleslav 7, Kadaň 7, Karlovy Vary 5, Karlín 2, Klatovy 8, Chomutov 7, Hradec Králové 6, Kutná Hora 8, Chudeřice u Bíliny 9, Louny 8, Litoměřice 6, Lysá nad Labem 8, Stříbro 9, Jindřichův Hradec 9, Pardubice 7, Plzeň 4, Písek 8, Postoloprty 9, Prachatice 9, Přelouč 8, Liberec 4, Rokycany 8, Rudolfov 10, Stod 9, Teplice 8, Terezín 6, Turnov 8, Třeboň 9, Vršovice 6. Morava: Brno 4, Bzenec 6, Hodonín 6, Jihlava 6, Královo Pole 5, Kroměříž 6, Olomouc 3, Přerov 8, Prosenice 6, Šumperk 6, Uherské Hradiště 7, Hranice 6, Znojmo 6. Slezsko: Opava 5, Bielsko 5, Krnov 7, Těšín 5. Österreichische Bürgerkunde. Handbuch der Staats- und Rechtskunde in ihren Bezeichnungen zum öffentlichen Leben, erste Band, Wien 1910, s. 341–342.

Tabulka 11. – tabulka životních potřeb okolo roku 1905<sup>208</sup>

	Zboží/služby																
	Hovězí maso (kg)	Telecí maso (kg)	Vepřové maso (kg)	Špek (kg)	Máslo (kg)	Mléko (l)	Mouka (kg)	Chleba	Hrách (kg)	Čočka (kg)	Brambory (kg)	Cukr (kg)	Káva (kg)	Petrolej (l)	Pivo	Uhlí (kg)	Nájem bytu 2+1 na rok
	Průměrná cena v korunách/haléřích																
<b>Brno</b>	1,48	1,50	1,60	1,56	2,60	0,24	0,35	0,26	0,32	0,51	0,12	0,86	3,70	0,52	0,36	3,20	576
<b>Innsbruck</b>	1,56	1,40	1,52	1,80	2,40	0,19	0,40	0,33	0,52	0,60	0,10	0,94	4	0,54	0,38	3,40	450
<b>Olomouc</b>	1,36	1,26	1,40	2	2,48	0,22	0,34	0,30	0,28	0,44	0,10	0,88	3,90	0,50	0,28	2,24	600
<b>Praha</b>	1,31	1,52	1,44	1,72	2,45	0,24	0,26	0,23	0,29	0,52	0,13	0,82	3,45	0,54		1,55	560
<b>Ústí n/Labem</b>	1,66	1,80	1,70	2,10	2,94	0,23	0,37	0,33	0,44	0,48	0,26	0,90	4,62	0,46	0,33	0,95	550
<b>Vídeň</b>	1,55	1,35	1,56	1,58	3,20	0,23	0,35	0,27	0,46	0,60	0,13	0,85	4,30	0,55	0,39	3,42	800

<sup>208</sup> Národní archiv, MF/R, I, 1905, I/2/1, č. 47005/05

### 3.3. Nemocenská pokladna Severní dráhy císaře Ferdinanda 1874

V roce 1874 se součástí penzijního ústavu stala nemocenská pokladna zřízená společností Severní dráhy císaře Ferdinanda. Její fungování bylo řízeno *Nemocenským předpisem Severní dráhy císaře Ferdinanda a moravsko-slezských tratí*, který, jak je z jeho názvu patrné, platil pro zaměstnance KFNB a Moravsko-slezské dráhy. Nemocenská podpora byla poskytnuta každému zaměstnanci společnosti, který byl u ní zaměstnán více jak tři měsíce. Její zřízení bylo reakcí na živnostenský zákon z roku 1859, který ukládal všem živnostníkům majícím více než 20 dělníků založit podpůrnou pokladnu, nebo je pojistit u nějaké již existující. Železniční společnosti tak spojily poskytování bezplatné lékařské péče svým zaměstnancům s penzijním ústavem. Například již v roce 1863, tedy jedenáct let před KFNB, tak učinil StEG. Tyto nemocenské poklady zanikly nebo byly transformovány na samostatné subjekty po vydání zákona O nemocenském pojištění z 30. března 1888.<sup>209</sup>

Nemocenský předpis Severní dráhy císaře Ferdinanda a moravsko-slezských tratí z roku 1874 zaručoval zaměstnancům KFNB, jejich ženám a dětem, lékařskou péči v případě nemoci, nebo úrazu. Pod pojmem lékařská péče byla chápána přímé lékařské a nemocniční ošetření, poskytnutí léků zdarma a vyplácení finanční nemocenské podpory po dobu nemoci.<sup>210</sup>

#### 3.3.1. Rozdělení pojištěnců

Zaměstnanci Severní dráhy císaře Ferdinanda, kteří měli nárok podporu ze strany nemocenské pokladny, byli rozděleni do tří kategorií.

Do první patřili všichni zaměstnanci, kteří dosáhli definitivy nebo byli dočasně zaměstnaní s ročním platem. V druhé kategorii pak byli nestálí zaměstnanci s ročním platem, kteří byli trvale přiřazeni do nějaké stanice, k trati, dílnám, výtopně a výzbrojnímu skladu. Třetí kategorie byla vyhrazena pro pracovníky dílen, výtopen; dále pro pomocníky tamtéž, nebo pro zaměstnance správy (údržby) tratí: správce trati,

---

<sup>209</sup> Dějinný vývoj a výsledky pensijního pojištění zaměstnanců c. k. rak. stát. drah. In: Časopis českého úřednictva železničního, r. XII., 1912, č. 38., s. 563–564. Bericht der k. k. Gewerbe-Inspectoren über ihre Amsthändigkeit im Jahre 1884, Wien 1885, s. 77–78.

<sup>210</sup> Kranken-Normale der Kaiser Ferdinands-Nordbahn un der mährisch-schlesischen Linien, Wien 1874, s. 3, 16.

předáci, políři, a pro jejich zručné podřízené, kteří byli permanentně zaměstnáni a minimálně tři měsíce využíváni.<sup>211</sup>

Dočasní zaměstnanci a dobrovolníci s denní mzdou, neměli nárok na podporu nemocenské pokladny. Pokud tento zaměstnanec onemocněl, rovnalo se to propuštění z pracovního poměru. Den kdy onemocněli, jim byl započítán celý do posledního platu. V mimořádných případech a z humanitních důvodů však společnost těmto zaměstnancům jakousi podporu v nemoci poskytla. Pokud dočasný zaměstnanec náhle onemocněl, byl ošetřen podnikovým lékařem bezplatně. V případě úmrtí byl na náklady společnosti jeho korpus převezen do rodné obce. Pokud utrpěl nezaviněný pracovní úraz, měl nárok na lékařské ošetření, bezplatné léky a stravu v nemocnici, stejně jako stálý zaměstnanci KFNB. Mohl dostat také peněžitou náhradu za své zranění, ale o tom rozhodovalo ředitelství společnosti.<sup>212</sup>

Ředitelství společnosti rozhodovalo také o tom, zda zaměstnanec, který nebyl v aktivní službě, měl nárok na podporu ze strany nemocenské pokladny.<sup>213</sup>

### **3.3.2. Požitky nemocenské pokladny**

Požitky nemocenské pokladny se dají rozdělit na finanční podporu (dále nemocenská podpora), pohřebné a přímé proplácení lékařské péče ze strany nemocenské pokladny. Finanční podpora byla trojího druhu, jednalo se o příspěvky přímo nemocných zaměstnanců, příspěvky ženám a dětem nemocných zaměstnanců a příspěvek na pohřeb. Proplácení lékařské péče zahrnovalo úhradu lékařského vyšetření a ošetření, léčiv, chirurgických pomůcek a hospitalizace v nemocnici. Lékařskou péči poskytovali lékaři určení ředitelství KFNB, stejně tak bezplatný odběr léků a chirurgických pomůcek byl zajištěn v určených lékárnách. Pokud musel být nemocný hospitalizován v nemocnici a byl schopen cestovat vlakem, byla mu přeprava tam i zpět zaplácena nemocenskou pokladnou. Nemocnice pro potřeby svých zaměstnanců vybírala sama společnost. Strava a ošetření v nich byla placena nemocenskou pokladnou.<sup>214</sup>

Nemocenský příspěvek se vyměřoval na základě platu členů pokladny a jejich příslušnosti do výše uvedených tří kategorií. Pokud jde o první kategorii členů nemocenské pokladny, byl rozdíl v tom, zda šlo o zaměstnance v definitivně, nebo zaměstnance v dočasném zaměstnání s ročním platem. Nemocný zaměstnanec

---

<sup>211</sup> Tamtéž, s. 3–4.

<sup>212</sup> Tamtéž, s. 16.

<sup>213</sup> Tamtéž, s. 15.

<sup>214</sup> Tamtéž, s. 4–6.



s definitivou obdržel v prvních třech měsících nemoci plný plat i s příbytným. Pokud byl nemocný déle jak tři měsíce, měl nárok na penzi a to v minimální výši půlky svého ročního platu. Trvalo-li onemocnění více jak půl roku, bylo možno získat další nemocenskou podporu schválenou ředitelstvem KFNB. Pokud onemocněl zaměstnanec v dočasném zaměstnání, byla mu nemocenská podpora vyměřena ve výši jednoho plného měsíčního platu na dobu jednoho měsíce, poté byla podpora přerušena. Mezi těmi to zaměstnanci se však také mohli vyskytovat jedinci, kteří nebyli členy penzijního spolku KFNB, ale již více jak rok vykonávali službu u Severní dráhy. Těm byla poskytnuta stejná podpora v nemoci. Pro členy druhé a třetí kategorie, byla nemocenská podpora vyměřována na základě odsloužené doby, spolehlivosti a loajality. Pokud ty to podmínky splňovali, měli nárok na nemocenskou podporu v případě onemocnění ve výši poloviny posledního týdenního platu po dobu čtyř týdnů.

Nemocenský příspěvek ženám a dětem nemocných zaměstnanců se vyplácel ve výši ½ nemocenské podpory zaměstnance, při jeho dlouhodobé hospitalizaci v nemocnici.<sup>215</sup>

Příspěvek na pohřeb byl vyplácen podle kategorií členů pokladny. V případě úmrtí člena první kategorie činil příspěvek na pohřeb polovinu měsíčního platu, ale nesměl být nižší než 15 zlatých. Členové druhé a třetí kategorie měli nárok na pohřební příspěvek od 15 zlatých výše. Výjimkou byla smrt v případě nehody ve službě. Zde nerozhodovala příslušnost postiženého do jedné ze tří kategorií, ale pozůstali měli nárok na příspěvek na pohřeb ve výši 60 zlatých.<sup>216</sup>

Proplácení lékařské péče bylo opět rozděleno podle kategorií členů nemocenské pokladny. Členové první kategorie měli nárok na tzv. bezplatnou lékařskou pomoc a bezplatný odběr léku po dobu tří měsíců, naproti tomu členové druhé a třetí kategorie jen po dobu jednoho měsíce. Pokud došlo k jejich hospitalizaci v nemocnici, bylo jim ošetření a strava hrazena následovně: členové první kategorie po dobu jednoho měsíce a pro členy druhé a třetí kategorie po dobu čtrnácti dnů. Zde existovala jedna výjimka a to nezaviněný pracovní úraz ve službě společnosti, v tom případě měl poškozený nárok na bezplatnou lékařskou pomoc, léky, ošetření a stravu ode dne úrazu do svého zotavení.<sup>217</sup>

---

<sup>215</sup> Tamtéž, s. 6.

<sup>216</sup> Tamtéž, s. 7.

<sup>217</sup> Tamtéž, s. 6–7.

Podmínkou pro získání nároku na tento druh požitku plynoucí z nemocenské pokladny získal člen jen případě, že lékař určený společností, nebo soudem, vystavil potvrzení o jeho nemoci nebo pracovní neschopnosti.<sup>218</sup>

Převoz člena pokladny do nemocničního zařízení byl možný pouze na základě potvrzení o hospitalizaci, které vydal jeho podnikový lékař a potvrdil jeho nadřízený. Nemocnice, do které byl převážen, musela mít uzavřenou dohodu s nemocniční pokladnou o poskytování služeb. Třebaže personál druhé a třetí kategorie bral jen týdenní plat a nepodléhal výpovědní době, a měl nárok v případě hospitalizace na bezplatnou stravu po dobu čtrnácti dnů, byla dodržena zásada, že pokud byli hospitalizováni v nemocnici, rovnalo se to výpovědi ze služby. Po uzdravení mohli opět nastoupit do služeb KFNB.

Hospitalizovaný měl po dobu svého pobytu v nemocnici hrazenou stravu. Po uzdravení a propuštění byl jeho pobyt a léčení v nemocnici zaplacen nemocenskou pokladnou. Následně musel dotyčný projít lékařskou prohlídkou u podnikového lékaře KFNB na jejíž základě byl uznán práce a služby schopným.<sup>219</sup>

O vyplácení a proplácení požitků nemocenské pokladny rozhodovalo ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda. Pokud si člen nemocniční pokladny, nebo jeho příbuzný, sám způsobil nemoc, nebo zranění, případně simuloval nemoc, neměl nárok na požitky nemocenské pokladny. Zaměstnanci dokonce hrozilo za tento prohřešek propuštění ze služby. Vyplácení nemocenských podpor nemocným zaměstnancům druhé a třetí kategorie bylo uskutečněno na základě výplatních listů sestavených podnikovými lékaři.<sup>220</sup>

### **3.3.3. Podnikový lékaři Severní dráhy císaře Ferdinanda**

Podnikový lékař Severní dráhy císaře Ferdinanda měl působnost v okrsku, který byl vymezen jednotlivými úseky tratí železniční sítě společnosti. Lékař měl povinnost ošetřovat všechny zaměstnance KFNB, kteří se v daném okrsku trvale, nebo jen přechodně zdržovali. Ordinace závodního lékaře se nacházela ve staniční budově

---

<sup>218</sup> Tamtéž, s. 8–9.

<sup>219</sup> V případě úmrtí nemocného v nemocnici, zaslala správa nemocnice všechny doklady a účet za ošetření týkající se zemřelého jeho nadřízenému, nebo ředitelství KFNB. Pokud neměl zemřelých pozůstalých, kteří by zajistili pohřeb, byl pohřben na náklady společnosti KFNB, bez vyplácení pohřebného. Tamtéž, s. 12–14.

<sup>220</sup> Tamtéž, s. 15.

nádraží, kde zároveň dotyčný bydlel. Ordinační hodiny vyhlašoval po vzájemné konzultaci s přednostou stanice.<sup>221</sup>

Lékař mohl bezplatně používat pro dopravu za nemocným druhou vozovou třídu ve vlaku Severní dráhy. V naléhavém případě mohl použít jakýkoliv vlak, a pokud zaměstnanec řídící dopravu v daném úseku dovolil, mohl využít také rezervní lokomotivu, nebo drezínu.<sup>222</sup>

V případě, že lékař byl na dovolené, onemocněl, nebo nemohl z nějakého důvodu vykonávat svou praxi, musel za sebe najít na vlastní náklady zástup a oznámit to ředitelství společnosti. K povinnostem závodního lékaře patřilo také posouzení správnosti diagnózy v případě, že zaměstnance KFNB ošetřil jiný než podnikový lékař společnosti. K tomu patřilo také posouzení výběru správných léků. Na jeho dobrozdání záviselo to, zda nemocnému budou přiznány všechny požitky nemocenské pokladny. Ošetření cizím lékařem na náklady nemocenské pokladny bylo možné pouze v nejnnutnějším případě ohrožení života, ale také potom musel v péči o nemocného, nebo zraněného pokračovat podnikový lékař. V případě vypuknutí epidemie mohl železniční lékař po dohodě s nadřízeným požádat ředitelství o souhlas s výpomocí cizího lékaře, která mu byla proplacena z nemocniční pokladny. Získal titul výpomocný lékař a podléhal po dobu služby pokynům železničního lékaře. K dalším povinnostem podnikového lékaře kromě lékařské péče patřil výběr chirurgických pomůcek a prověření jejich kvality.<sup>223</sup>

Pokud společnost zahájila stavbu nové trati, nebo začala nějakou přestavovat musela zajistit lékařskou péči pracovníkům na stavbě buď podnikovým lékařem, nebo lékařem zvenčí. Podobně musela zajistit případný odběr léků, nebo lékařských pomůcek. Všechny platby spojené s těmito službami byly započítány do nákladu stavby.<sup>224</sup>

Honoráře lékaře Severní dráhy císaře Ferdinanda byly fixní a vyplácely se každý měsíc ve staniční pokladně, stejně tak byly lékařům propláceny cestovní výdaje.<sup>225</sup>

---

<sup>221</sup> Tamtéž, s. 8–9.

<sup>222</sup> Tamtéž, s. 9–10.

<sup>223</sup> Tamtéž, s. 10–12.

<sup>224</sup> Tamtéž, s. 16.

<sup>225</sup> Tamtéž, s. 15.

Tabulka 12. – Srovnání členských příspěvků do nemocenské pokladny v roce 1884 u vybraných společností<sup>226</sup>

Společnost, továrna	Členské příspěvky	Způsob nemocenské podpory	poznámka
<b>Alexander Friedmann, Maschienefabrik</b>	2 třídy, I. tř. vstupní poplatek 50 kr., týdenní poplatek 14 kr., II. tř. vstupní poplatek 25 kr., týdenní poplatek 7 kr.	I. tř. denně 1 zl., II. tř. denně 50 kr., po dobu ½ roku, další ½ roku polovinu. Při hospitalizaci v nemocnici denně I. tř. 60 kr., II. tř. 30 kr. pohřebné I. tř. 40 zl., II. tř. 20 zl.	Nárok na podporu začínal dnem vstupu, při domácí péči byl lékař placen pokladnou.
<b>K. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinand Nordbahn</b>	Neplatily se	½ týdenní mzdy po dobu 4 týdnů, zaplacení lékaře, léků a péče v nemocnici, ¼ týdenní mzdy rodině, pohřebné 15 zl., za pracovní úraz 60 zl.	Podpora v nemoci byla poskytnuta každému zaměstnanci, který byl u společnosti zaměstnán minimálně 3 měsíce.
<b>K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn</b>	2% ze mzdy	V době nejdéle 3 měsíce, buď zaplacení hospitalizace v nemocnici a 1/3 mzdy, nebo při domácím ošetření zaplatila pokladna lékaře a léky a 1/5 mzdy.	Podpora byla poskytnuta, pokud byl nemocný minimálně 4 týdny členem pokladny.
<b>K. k. priv. Südbahngesellschaft</b>	2% ze mzdy	Pokladna platila hospitalizaci v nemocnici, lékaře a léky. Vedle toho ½ mzdy po dobu ½ roku, když byl dotyčný ½ roku členem pokladny.	Na podporu měli právo jen ti zaměstnanci, kteří byli členy pokladny minimálně 4 týdny.
<b>K. k. priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn Gesellschaft</b>	2% ze mzdy	½ mzdy po dobu 2 měsíců, zaplacení lékaře a léků, nebo hospitalizace v nemocnici a ¼ mzdy. V 3 měsíci onemocnění byla poskytována domácí péče a ¼ mzdy, pohřebné 25 zl., za pracovní úraz 50 zl.	Nárok na podporu začínal týden po nástupu do zaměstnání, právo na lékařskou pomoc a léky získal ale hned.

<sup>226</sup> Bericht der k. k. Gewerbe-Inspectoren über ihre Amsthändigkeit im Jahre 1884, Wien 1885, s. 77-78.

### 3.4. Nemocenská pokladna pro zřízence a dělníky c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda 1888

Nemocenská pokladna pro zřízence a dělníky Severní dráhy císaře Ferdinanda byla zřízena na základě zákona *O pojišťování dělníků pro případ nemoci* z 30. března číslo 33/1888 ř. z. a jeho novelizace z 4. dubna číslo 39/1889 ř. z.. Nela název *Nemocniční pokladna zaměstnanců císařsko královské privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda* a řídila se předpisem *Statut der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands=Nordbahn*, který byl vydán 1. června 1888 a dále upraven v říjnu 1889 dle výše uvedené novely zákona O pojišťování dělníků. Cílem nemocenské pokladny bylo poskytnout členům pokladny v případě onemocnění bezplatné ošetření v nemoci, při porodu, nutná léčiva a další terapeutické pomůcky, nemocenskou podporu a v případě úmrtí pohřebné. K tomu aby členové nemocenské pokladny nabili práva na nemocenskou podporu, museli platit peněžní příspěvky stanovené nemocenskou pokladnou.<sup>227</sup>

Nemocenská pokladna KFNB byla dle zákona z 30. března 1888 podřízena dohledu ministerstva obchodu, které posuzovalo a posléze schvalovalo její předpisy a každou jejich změnu.<sup>228</sup>

#### 3.4.1. Členství

Do nemocenské pokladny Severní dráhy císaře Ferdinanda museli být zahrnuti všichni úředníci s definitivou, všichni zřízenci s definitivou, všichni provizorní úředníci a služebníci, včetně elévů (odchovanců), aspirantů (uchazečů), diurnistů (písařů a písařek za denní plat), písařů. Do kategorie členů v nemocniční pokladně spadali vlastně všichni zaměstnanci společnosti, vyjma zaměstnanců dolů, na jehož členy se vztahovala hornická bratská pokladna zřízená na základě horního zákona.<sup>229</sup>

Počátek členství v nemocniční pokladně se počítal ode dne nástupu do zaměstnání u společnosti. Každý nově přijatý člen dostal od výboru pokladny vstupní potvrzení na

<sup>227</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 5. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 1–6.

<sup>228</sup> Každá změna předpisu nemocenské pokladny mu musela být hlášena a muselo jí schválit. Změna musela odpovídat smyslu zřízení nemocenské pokladny. Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 35–36. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 35.

<sup>229</sup> Stanovy horníctva a pokladnice bratské při veškerých uhelnách c. k. výhradně oprávněné severní dráhy Císaře-Ferdinandské, Moravská-Ostrava 1869, s. 7–9, 14–17. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 6–7.

základě potvrzení o příjmu. Pokud byl člen nemocenské pokladny při svém nástupu do zaměstnání u KFNB již členem nějaké jiné pokladny, zaplatil pořádkovou poplatek ve výši 6 korun. Pokud pracovník KFNB vstoupil během svého zaměstnání u společnosti do dalšího nemocenského pojištění, měl povinnosti to do osmi dnů oznámit nadřízenému.<sup>230</sup>

Členství v nemocenské pokladně mohlo zaniknout z několika důvodů. A to v případě pokud člen porušil podmínky nemocenského pojištění, nebo odešel-li ze služeb KFNB. Členství bývalého zaměstnance v nemocniční pokladně však bylo při odchodu ze služby zachováno do té doby, dokud nevstoupil do jiné nemocenské pokladny zřízené na základě zákon z roku 1888. Všechny povinné příspěvky vystupujícího člena byly převedeny do rezervního fondu nemocenské pokladny a byly mu vyplaceny ve chvíli, kdy vstoupil do nové nemocenské pokladny. Musel tak učinit do jednoho roku po svém odchodu, jinak peníze propadaly nemocenské pokladně KFNB. Mezi nemocenské ústavy, do kterých mohl vstoupit, patřily: Podnikové nemocniční pokladny, Stavební nemocniční pokladny, Družstevní nemocniční pokladny, Bratrské pokladny, Spolkové nemocenské pokladny. Ke ztrátě členství mohlo vést také to, že bývalý zaměstnanec nastoupil do nového zaměstnání a poněkud opomenul platit příspěvky. Tím přišel o členství v nemocenské pokladně a také o nárok na nemocenské zabezpečení.<sup>231</sup>

Členství také končilo pro zaměstnance, který nastoupil vojenskou prezenční službu. To neplatilo pro zaměstnance, kteří se účastnili vojenských cvičení, ti zůstali členy nemocenské pokladny, ale protože po tuto dobu neplatili povinné příspěvky, neměli nárok na nemocenské zabezpečení. Pokud se zaměstnanec po ukončení prezenční vojenské služby opět vrátil do služeb KFNB, byl opět přijat do nemocenské pokladny jako nový člen.<sup>232</sup>

---

<sup>230</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 6–7. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 7.

<sup>231</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 8–10. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 7–8.

<sup>232</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 9. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 8.

### 3.4.2. Financování nemocenské pokladny

Příjmy nemocniční pokladny byly tvořeny příspěvkem členů, příspěvkem Severní dráhy císaře Ferdinanda, úroky z financí pokladny, z darů a dalších finančních příspěvků.<sup>233</sup>

K výpočtu členského příspěvku sloužil roční plat, nebo denní mzdy člena. Ten musel odvádět 3% z těchto částek. Příspěvek musel být dělitelný třemi. V době nemoci člena nebyl příspěvek odváděn.<sup>234</sup>

Z těchto 3%, které odváděl člen, byla 2% vypočítávána z jeho příjmu. Zbývající 1% doplácela společnost, ale vypočítala jej také z příjmu dotyčného člena. Pak byla částka sečtena a následně zaměstnancem zaplácena do nemocenské pokladny. Celkově odvedené příspěvky do nemocniční pokladny tvořily z 2/3 příspěvky členů, 1/3 příspěvky Severní dráhy císaře Ferdinanda. Avšak také tento předpis měl své výjimky. Například společnost platila plnou výši příspěvků 3% za zaměstnance, kteří nepobírali za svou službu peníze, dále členové propuštění z pracovního poměru a úředníci, kteří pobírají roční plat vyšší než 2 400 korun, platili celý příspěvek sami. Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda platila z rezervního fondu nemocenské pokladny za propuštěné zaměstnance příspěvky po dobu, co byli nezaměstnaní.<sup>235</sup> Příspěvky byly odváděny v době měsíčních výplat mezd a platů.<sup>236</sup>

Nemocniční pokladny měla povinnost postupně vytvořit rezervní fond k pokrytí mimořádných výdajů ve výši dvou průměrných ročních výdajů pokladny a v případě potřeby tento fond doplnit na uvedenou výši. Tento fond byl financován z úroků z majetku a pokut. Pokud jeho hodnota přesáhla předepsanou výši, byl tento přebytek převeden do hotovosti nemocenské pokladny.<sup>237</sup>

Účetní stránku nemocenské pokladny zajišťovala Severní dráha, ale samotné hospodaření nemocenské pokladny bylo od hospodaření podniku odděleno. O finanční

---

<sup>233</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 10. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 9

<sup>234</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 12. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 10–11.

<sup>235</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 12–13. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 11–12.

<sup>236</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 14. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 12.

<sup>237</sup> Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 13.

situaci nemocenské pokladny byla každoročně vypracována účetní uzávěrka, která měla zjistit na základě účetního přehledu a roční uzávěrce zda příjmy pokladny odpovídají výdajům. Pokud z roční uzávěrky vyplynulo, že příjmy nestačí krýt výdaje, měl správní orgán nemocenské pokladny, výbor pokladny, právo buď změnit stanovy tak, aby příjmy pokryly náklady, nebo pokud tuto pravomoc nemá, mohl snížit výdaje. Výše členského příspěvku byla jasně stanovena na výše uvedená 3%, pokud tedy nemohly členské příspěvky pokrýt schodek ve financování nemocenské pokladny, bylo povinností společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda dorovnat rozpočet pokladny bezúročnou půjčkou.<sup>238</sup>

### 3.4.3. Požitky nemocenské pokladny

Mezi požitky nemocenské pokladny KFNB patřila finanční podpora po dobu nemoci (dále nemocenská podpora), pohřebné a podpora v nemoci zahrnující lékařské ošetření, léky a terapeutické pomůcky.<sup>239</sup>

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. Výpočet nemocenské dávky pro zaměstnance, který odešel z pracovního poměru, ale dosud neměl jinou práci, se stanovil z obvyklého denního platu v soudním okrese jejich pracoviště dle říšského zákona z 30. března 1888.<sup>240</sup>

Nárok na nemocenské zabezpečení člena v případě nemoci nebo po dobu pracovní neschopnosti zaviněné poraněním, začínal dnem jeho přijetí do nemocenské pokladny. Nemocné osoby byly povinny svědomitě dodržovat pokyny lékařů. Nesměly pracovat a ani provádět další činnost, která bránila jejich uzdravení. Bez povolení lékaře nesměli nemocní navštěvovat veřejné pohostinství, nálevny a není jim dovolena řemeslná práce. Jakmile byl člen, pobírající podporu pokladny schopný práce a má o tom potvrzení od lékaře, byl povinen to sdělit svému nadřízenému. Pokud člen porušil

---

<sup>238</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 28–29, 34–35. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 26–28, 34–35.

<sup>239</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 17. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 15.

<sup>240</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 11–12. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 9–10.



tyto nařízení, mohl být pokladním výborem pokutován sumou do výše 6 korun. Členům, kteří simulovali nemoc, byla odebrána nemocenská podpora a dostali pokutu až do výše svých měsíčních poplatků.<sup>241</sup>

Nemocenskou podporu pobíral každý nemocný, nebo zraněný člen nemocenské pokladny, který měl pracovní neschopnost delší než tři dny, nebo byla delší než dvacet týdnů. Na každý den nemocenské připadala nemocenská podpora ve výši šedesáti procent poslední pobírané mzdy nebo platu. Členky v šestinedělí měli pod dobu čtyř týdnů nárok na nemocenskou podporu. Také příbuzným hospitalizovaného člena nemocenské pokladny v nemocnici, kteří byli závislí na jeho příjmu, náleželo vyplácet polovinu jeho nemocenské podpory. Velký vliv na odebrání, nebo snížení nemocenské podpory měl výbor nemocenské pokladny, pokud zjistil, že zraněný člen spolku si toto zranění přivodil v jím vyvolané rvačce nebo v opilství. Podpora byla vyplácena co týden zpětně na základě potvrzení nadřízeného na obvyklém platebním místě oprávněné osobě. Šestinedělky museli předložit při výplatě nemocenské podpory rodný list dítěte. Pokud byl nemocnému již vyplacen plat, musel ho vrátit, ale obratem dostal nemocenskou podporu. Platba nemocenské podpory nemocného člena se prováděla na místě, kde byly placeny příspěvky. Její vyplacení bylo podmíněno potvrzením, ve kterém byl uveden počet dní nemoci a den, kdy onemocněl. Zároveň musel předložit potvrzení obecního úřadu z místa svého pobytu o tom, že není členem jiné nemocenské pokladny. Nemocenská podpora byla zastavena ve chvíli, kdy došlo potvrzení o uzdravení nebo úmrtí člena.<sup>242</sup>

Nemocenská podpora nemohla být zatížena exekucí, s výjimkou případů placení výživného.<sup>243</sup>

V případě úmrtí člena pokladny bylo jeho pozůstalým, nebo osobám, které zařizovaly jeho pohřeb, vyplaceno pohřebné ve výši dvojnásobku denního platu zemřelého.

---

<sup>241</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 17. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 14–15.

<sup>242</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 20–23. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 18–21.

<sup>243</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 27. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 26.

Pokud zemřelý neměl příbuzné a žádná jiná osoba se o jeho pohřeb nepostarala, zorganizovala pohřeb buď pokladna, nebo domovská obec dotyčného.<sup>244</sup>

Podpora v nemoci se skládala z lékařského ošetření, úhrady léků a terapeutických pomůcek. Členové pokladny měli od počátku nemoci nárok na bezplatné lékařské ošetření, pomoc při porodu, nutná léčiva a terapeutické pomůcky. Na stejnou péči měly také nárok ženy a děti dozorců trati, pokud měly stabilní bydliště v domku dozorce trati. Tato podpora byla poskytována, dokud nemoc trvala, ale ne více jak dvacet týdnů od začátku onemocnění. Léky, obvazy a ostatní léčiva, jako minerální voda, lázně, nebo mechanická zařízení, které sloužily k léčení nemocného a byly potřebné k jeho uzdravení, byly proplaceny nemocniční pokladnou v případě, že byla předepsaná lékařem a zakoupena v lékárně, která patřila do seznamu lékáren schválený výborem pokladny. Náklady na léky, léčebné pomůcky, cesty do lázní, které nepředepsal lékař, nebyly nemocenskou pokladnou hrazeny, ani pokud je lékař předepsal ex post.<sup>245</sup>

Nemocniční pokladna hradila po dobu hospitalizace v nemocnici členům, jejich ženám a dětem léky a stravu. To vše muselo být potvrzeno drážním lékařem a nadřízeným nemocného. Také přeprava těchto členů do nemocnice šla na vrub nemocniční pokladny. Příbuzní hospitalizovaných členů měli nárok na nemocenskou dávku. Pokud nemocný člen pokladny odmítl ošetření v nemocnici, i když na ně měl dle nemocenského předpisu nárok, ztratil nárok po dobu své nemoci nárok na bezplatné lékařské ošetření, léky a na nemocenskou dávku, a to ani potom, co byl umístěn znovu do nemocnice. Pokud byli nemocní členové nemocenské pokladny svým drážním lékařem a nadřízeným přihlášení do nemocnice na stravu, byla jim, členům třetí kategorie, hrazena strava po dobu čtyř týdnů. Po uplynutí čtyř týdnů zaplatila nemocniční pokladna nemocniční stravu jen do výše nemocenského příspěvku, který náležel nemocnému.<sup>246</sup>

Doby trvání nemocenských požitků byla odvislá od odsloužené doby zaměstnanců, a to následovně: 1) člen nemocenské pokladny, který byl v době svého onemocnění

---

<sup>244</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 25–26. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 24.

<sup>245</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 17–20. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 15–18.

<sup>246</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 23–25. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 22–24.

zaměstnán u KFNB méně než tři měsíce, měl nárok na výše uvedené požitky po dobu dvaceti týdnů ode dne onemocnění; 2) člen nemocenské pokladny, který byl v době svého onemocnění zaměstnán u KFNB více jak tři měsíce, měl nárok na výše uvedené požitky po dobu třicet týdnů ode dne onemocnění; 3) člen nemocenské pokladny, který byl v době svého onemocnění zaměstnán u KFNB více jak dva roky, měl nárok na výše uvedené požitky po dobu čtyřiceti týdnů ode dne onemocnění; 4) člen nemocenské pokladny, který byl v době svého onemocnění zaměstnán u KFNB více jak pět let, měl nárok na výše uvedené požitky po dobu padesáti dvou týdnů ode dne onemocnění. 5) člen, který opět v nepatrném intervalu, osm týdnů, onemocněl a při prvním onemocnění měl nárok na dvacet dní plnění závazků ze strany nemocniční pokladny, a doba mezi oběma onemocněními byla tři měsíce, získal nárok na výše uvedené požitky po dobu třiceti týdnů. 6) ženy a děti dozorců trati, kteří s nimi bydlely v jedné domácnosti, měly nárok na uvedené požitky po dobu dvaceti, třiceti, čtyřiceti a padesáti týdnů.<sup>247</sup>

#### **3.4.4. Podnikový lékaři Severní dráhy císaře Ferdinanda**

Lékařskou péči členům nemocenské pokladny zajišťovali podnikový lékaři Severní dráhy císaře Ferdinanda, kteří měli na starost jednotlivé drážní okrsky. Členové pokladny bydlící v daném okrsku byli pod jeho dozorem, stejně tak do něj náleželi členové vlakového personálu, kteří zde vykonávali službu. Zaměstnanec mohl v případě akutního onemocnění, nebo zranění vyhledat péči jiného lékaře a zároveň měl jistotu, že tento úkon bude nemocenskou pokladnou proplacen. Náklady na přivolání druhého lékaře k případu byly uhrazeny nemocenskou pokladnou jen v tom případě, pokud byla prokázána jeho nutná přítomnost.<sup>248</sup>

#### **3.4.5. Správa nemocenské pokladny**

Správa nemocenské pokladny jevila znaky částečné samosprávy. Samotnou správu nemocenské pokladny měl na starost jedenácti členný pokladní výbor.<sup>249</sup>

---

<sup>247</sup> Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 21-22.

<sup>248</sup> To neplatilo v případě, že byl k nemocnému přivolán druhý lékař, jeho úkon byl proplacen jen poté, jestliže byla jeho přítomnost prokázána jako nutná. Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 17–20. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 15–18.

<sup>249</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 29. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 28.

Předsedu a pět členů jmenovala Severní dráha císaře Ferdinanda, ostatních pět bylo voleno členskou základnou pokladny. Při volbě se dodržovali následující ustanovení: zvolený člen předsednictva musel být členem nemocenské pokladny, předsedu potvrdzoval dohlížecí úřad, dva volení členové výboru museli být z provozu a komerční služby, jeden ze stavebního oddělení, dva z vlakového doprovodu a dílen. Funkční období pokladního výboru trvalo tři roky a členství v něm bylo čestné a bezúplatné. Společnost proplácela pouze náklady, které vznikly při práci pro nemocenský výbor, cestovné atd.<sup>250</sup>

Mezi hlavní úkoly pokladního výboru patřilo prověření a zveřejnění uzávěrky nemocenské pokladny, v které byly zveřejněny příjmy, výdaje, stav pokladny a rezervního fondu. Výbor také rozhodoval o pokutách, trestech a předkládal dozoruujícímu úřadu všechny údaje o členech, případech onemocnění a úmrtí, počet nemocenských dní, přijatých příspěvků, vyplacených dávek, výši a zřízení rezervního fondu. Spolupracoval s ředitelstvím KFNB na přijímání lékařů, při uzavírání smluv s lékárnami, nemocnicemi, lázněmi, dodavateli lékařských a chirurgických potřeb. Spolupracoval na vypracování instrukcí pro závodní lékaře. Dohlížel na lékaře při výkonu služby. Vykonával nemocenskou kontrolu. Mohl se přesvědčit prostřednictvím svých členů nebo lékařů, případně s povolením nadřízeného nemocného o jeho zdravotním stavu. Mimo toho zastupoval výbor nemocenskou pokladnu v soudních a mimosoudních sporech. Zastoupení se vztahovalo na obchodní a právní úkony, pro které je potřeba speciální plná moc dle zákona. Tu obdržel předseda výboru.<sup>251</sup>

Pokladní výbor projednával také návrhy na změnu stanov a následně je jednohlasně schválit. Poté se stanovy poslaly na ministerstvo obchodu, které je posoudilo a případně schválilo.<sup>252</sup>

Volby do pokladního výboru byly vypsány volebním výborem složeným ze tří úředníků společnosti. Hlasování bylo prováděno tajnou volbou a nepřímou volbou prostřednictvím členů nemocenské pokladny, kteří měli volební právo. Do pokladního výboru se dostali ti kandidáti, kteří získali většinu hlasů. Muselo být však dodrženo

---

<sup>250</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 29, 32. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 28, 31.

<sup>251</sup> Účetní knihy musely být předloženy nejpozději do 1. máje. Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 33–35. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 32–35.

<sup>252</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 37. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 36–37.

pravidlo, že dva členové byli z provozu a komerční služby, jeden ze stavebního oddělení, dva z vlakového doprovodu a dílen. Při rovnosti hlasů se rozhodovalo losem.<sup>253</sup>

Aktivní volební právo měli všichni členové nemocenské pokladny podniku. Pasivní volební právo náleželo pouze členům pokladny, kteří měli domovské právo ve Vídni a Floridsdorfu.<sup>254</sup>

Všichni členové pokladního výboru nemocenské pokladny KFNB měli určené své náhradníky pocházející ze stejného oddělení, jako byli oni sami. Když došlo k tomu, že byli dva náhradníci ze stejného oddělení, rozhodoval los. Nového předsedu výboru jmenovala opět Severní dráha císaře Ferdinanda, v době kdy se rozhodovalo o obsazení tohoto místa, byl jeho zastupování pověřen jeden z členů výboru.<sup>255</sup>

Pokladní výbor úřadoval a svolával své schůze jednou měsíčně v sídle pokladny, ve Vídni. K tomu aby byl usnášeníschopný, se muselo schůze účastnit alespoň sedm členů. Rozhodování výboru bylo spojeno s většinou hlasů, při jejich rovnosti rozhodoval hlas předsedajícího. Z jednání výboru byl pořízen zápis, jehož opis byl předán ředitelství společnosti.<sup>256</sup>

Dalším orgánem správy nemocenské pokladny byl smírčí soud, který řešil spory o nároku na podporu nemocenské pokladny pomezi členy pokladny a společností Severní dráhy císaře Ferdinanda. Proti jeho rozhodnutí nebylo odvolání a ani jedna ze stran sporu nemohla jeho rozhodnutí napadnout žalobou. Ostatní spory mezi KFNB a zaměstnanci, týkající se např. o výpočet, nebo zastavení poplatků, nebo výplatu požitků z pokladny, řešilo ministerstvo obchodu.<sup>257</sup>

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.

---

<sup>253</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 30. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 29.

<sup>254</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 29–30. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 28.

<sup>255</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 31–32. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 30–31.

<sup>256</sup> Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 32. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 31–32.

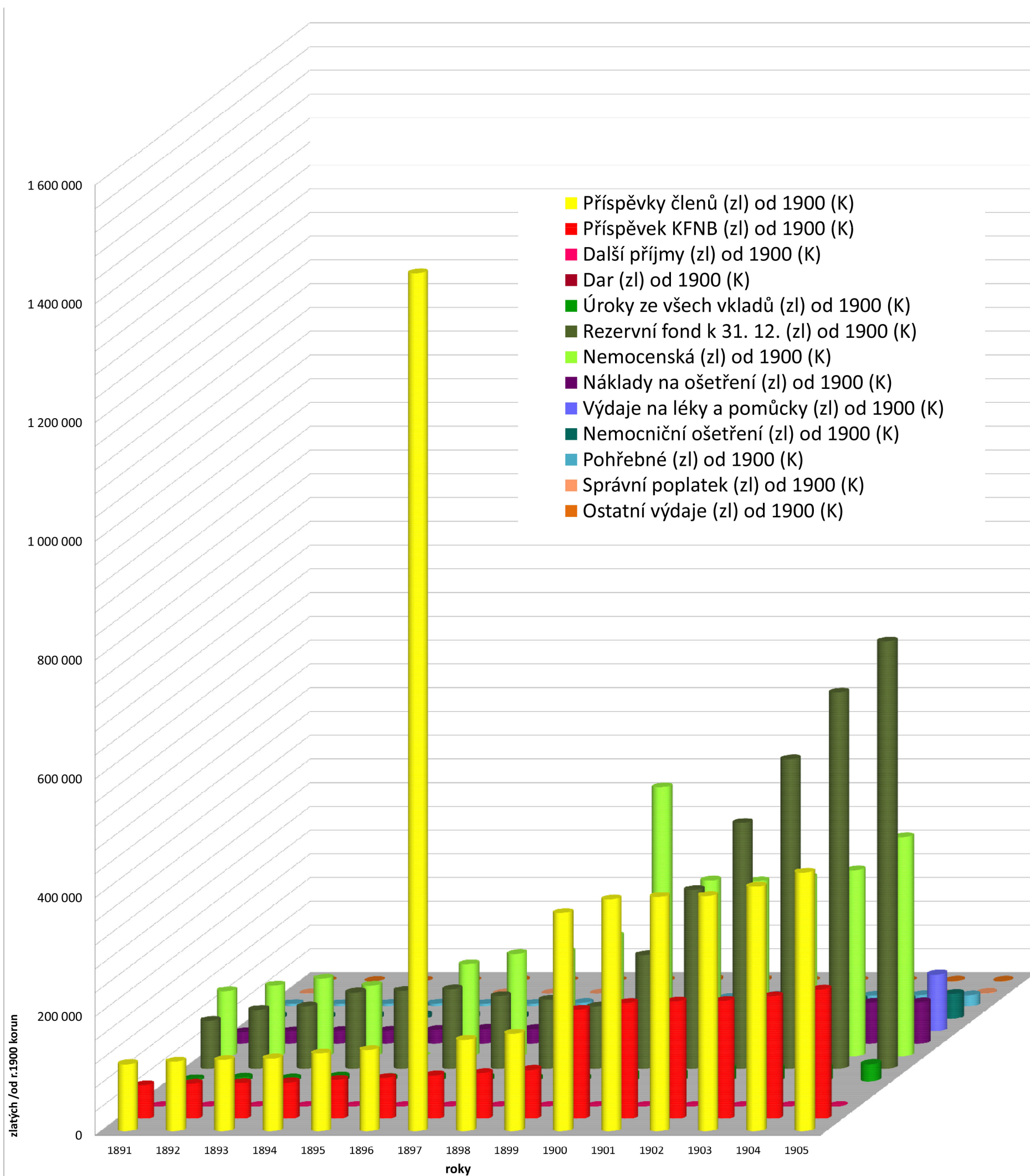
<sup>257</sup> Jmenování smírčího soudu navrhuje jedna ze stran sporu, každá ze stran nominovala dva členy, kteří si sami zvolili předsedu. Pokud při volbě předsedy nastala rovnost hlasů, rozhodoval los. V případě, že nominovaný člen odmítl nominaci, určila za něj KFNB náhradníka. Statute der Kranken-Casse für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1888, s. 36–37. Statut der Krankencasse für Bedienstete und Arbeiter de k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1889, dotisk 1901, s. 35–36.

Tabulka 13. – Příjmy a výdaje nemocenské pokladny KFNB<sup>258</sup>

	Příspěvky členů (zl) od 1900 (K)	Příspěvek KFNB (zl) od 1900 (K)	Další příjmy (zl) od 1900 (K)	Dar (zl) od 1900 (K)	Úroky ze všech vkladů (zl) od 1900 (K)	Rezervní fond k 31. 12. (zl) od 1900 (K)	Nemocenská (zl) od 1900 (K)	Náklady na ošetření (zl) od 1900 (K)	Výdaje na léky a pomůcky (zl) od 1900 (K)	Nemocniční ošetření (zl) od 1900 (K)	Pohřebné (zl) od 1900 (K)	Správní poplatky (zl) od 1900 (K)	Ostatní výdaje (zl) od 1900 (K)
1891	112748,95	56374,48	17,98		3533,76	80800,39	109745,62	19227,14	14478,84	4096,44	4039,40	318	63,24
1892	117250,64	58629,82	16,33		6095,73	99099,62	118913,69	20945,23	15627,96	4010,36	3899	276	27,05
1893	119620,81	59810,41	8,02		4884,14	104652,10	130624,47	21651,19	16891,28	5062,50	4393,70	73	74,76
1894	122504,77	61252,39	13,58		7661,88	128051,17	118779,78	21807,78	16307,82	6200,01	4801,80	85	51,36
1895	130725,25	65362,95	8,60		5442,96	131305,68	143,561,57	23228	19253,88	6384,44	4504,40	54,20	1299,42
1896	136807,15	68403,58	4,78		7818,15	133503,18	154528,91	24768,65	21028,97	5850,04	4561,80	27	70,79
1897	1444797,15	72398,57	265,11		6381,70	122161,12	171987,39	24426,40	24513,26	8208,98	5864,05	72	112,51
1898	153696,72	76848,36	64,78		5576,36	115934,27	175007,09	24777,17	25876	10106,92	5871,85	114,69	659,35
1899	164293,94	82146,74	66,31	17531,02	5473,40	104549,97	202054,48	26350,35	31358,62	10493,10	7029,40	211,50	3397,79
1900	367385,36	183692,68	147,04	37724,19	10900,37	191374,99	452763,03	57222,28	67991,19	22699,31	13437,30	364,55	2805
1901	390142,43	195071,22	149,52		13368,72	300805,56	295678,49	63162,27	83818,11	27738,02	18058,50	498	347,93
1902	394468,75	197234,37	133,40		21210,29	413688,38	294281,11	71144,42	84172,01	31792,99	18282,75	450,20	340,51
1903	396009,20	198004,60	144,85		20903,10	521360,50	300283,23	69467,11	87034,74	31952,36	17790	477,84	384,35
1904	411663,20	205824,28	161,45		22423,85	633294,33	312713,78	69402,71	88301,90	32516,75	18649,25	1111,82	505,44
1905	435491,43	217392,11	193,64		28764,77	719427,35	369035,65	69840,60	95399,47	41495,67	18437,85	1028,04	471,65

<sup>258</sup> Tabulka byla sestavena na základě údajů převzatých z jednacích protokolů valné hromady akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda v rozmezí let 1892 až 1906.

## Příjmy a výdaje nemocenské pokladny KFNB



### 3.5. Dětský azylový dům Severní dráhy císaře Ferdinanda

Jedním z ústavů doplňující sociální systém společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda byl „Jubilejní azylový dům císaře Františka Josefa I., c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda“ zřízený u příležitosti výročí padesáti let nástupu vlády císaře Františka Josefa I. Rozhodnutí o jeho založení učinila 78. valná hromada akcionářů společnosti dne 1. června 1898. Toto zařízení se stalo nedílnou součástí společnosti a mělo sloužit ke vzdělávání a výchově dětí obou pohlaví zaměstnanců bez rozdílu národnosti a náboženského vyznání. Severní dráha nebyla v této záležitosti osamocena. Také ostatní železniční správy podporovaly výchovu, vzdělání a zabezpečení dětí svých zaměstnanců. Tak například kkStB založily u stejné příležitosti dobročinný spolek pro chudé dcery svých zaměstnanců pod názvem „Kaiserjubiläums-Wohltätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.“ Tato podpora mohla mít několik podob, poskytnutí stipendia, zajištění místa ve výchovném ústavu nebo věna. Spolek byl podporován správou státních drah ročním příspěvkem ve výši 4 000 korun. V roce 1908 měl šest čestných členů, 18 348 řádných členů, 52 dárců a 42 příznivců. V tomto roce bylo spolkové jmění ve výši 257 000 korun. V rozmezí let 1898 až 1907 udělil spolkový výbor 193 stipendii po 400 korunách, 488 stipendii po 200 korunách, 160 zajištěných míst ve výchovném ústavu po 500 korunách, 190 věn po 500 korunách a podporu pro studium ve škole za 238 000 korun.<sup>259</sup>

A nezůstalo jen u toho, již o deset let později, v červenci 1908, byla u příležitosti šedesátiletého výročí vlády císaře Františka Josefa I. založena nadace zaměřena na péči o děti zaměstnanců státních dráhy pod názvem „Kaiser Jubiläums-Stiftung zum Zwecke der Fürsorge für Kinder der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen“. Vedení nadace měli v rukou zaměstnanci správy kkStB a jejich ženy. Výrazněji se v organizaci a správě angažovala paní Flora Derschatta, manželka tehdejšího ministra železnic Dr. Julia Derschatty. Finanční zajištění nadace plynulo z finančních darů zaměstnanců kkStB, které například v roce 1908 činilo 300 000

---

<sup>259</sup> V rozmezí let 1898 až 1907 udělil spolkový výbor 193 stipendii po 400 korunách, 488 stipendii po 200 korunách, 160 zajištěných míst ve výchovném ústavu po 500 korunách, 190 věn po 500 korunách a podporu pro studium ve škole za 238 000 korun. GEÖUM, Bd V/1, s. 521, 524. Organisations-Statut für das Kinderasyl, Wien 1901, s. 1.



korun. Nadace měla financovat zřízení dětského domova pro sirotky po svých zaměstnancích a zajišťovat finance na jejich školné na vybraných školách.<sup>260</sup>

Kromě podpory ze strany tohoto spolku se správa státních drah angažovala v dalších vzdělávacích ústavech. V roce 1898 byla v dnešním Polsku ve městě Nowy Sącz na náklady kkStB postavena škola pro 300 dětí, která byla bezplatně převedena na město. Stejně tak se od roku 1908 správa kkStB podílela na financování a fungování základní školy pro chlapce a dívky ve Lvově, vedle toho v letech 1898 až 1907 věnovala 2 039 příspěvků na výuku nemajetným zaměstnancům ve výši 312 780 korun. Dále poskytla správa Státních drah subvenci ve výši 40 683 korun školnímu spolku zaměstnanců státních drah, *Schulfondsvereine für Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung*, který ve stejné době udělil 1 456 stipendií dětem nemajetných zaměstnanců ve výši 291 200 korun na středních a vysokých školách.<sup>261</sup>

V roce 1904 vytvořili zaměstnanci státních drah ve Lvově dětský dům pro děti ve věku tří až šesti let. V podstatě šlo o mateřskou školku pro děti zaměstnanců a zaměstnankyň kkStB. V letech 1904 až 1907 jí prošlo celkem 300 dětí. Správa Státních drah podpořila tuto instituci finanční částkou 6 000 korun.<sup>262</sup>

Ani soukromé železniční společnosti nezůstaly pozadu v podpoře dětí svých zaměstnanců ve studiu. Ve školním roce 1905 až 1906 Společnost rakouské státní dráhy u příležitosti výročí padesáti let svého trvání finančně podpořila částkou 40 000 korun syny svých zaměstnanců na studiích. Později věnovala na tento účel ještě částku 120 000 korun. Rakouská společnost severozápadní dráhy, která vlastnila ve své dělnické kolonii v Nymburce základní školu, ji podpořila sumou 183 139 korun.

Podobně jako KFNB zřídila Společnost Jižní dráhy ve Vídni dětský azylový dům, kterým v letech 1898 až 1907 prošlo 3 795 dětí zaměstnanců a celkem na něj vynaložila ve stejném období 136 800 korun. Společnost měla zároveň ve vlastnictví dvě základní školy, jednu v Breitensteinu a druhou v Marburgu, na jejichž provoz poskytla v období let 1898 až 1908 celkem 177 273 korun. Ne každá soukromá železniční společnost si mohla dovolit tak štědré financování vzdělání potomků svých zaměstnanců. Mnohem menší Ústecko-teplická dráha poskytovala podporu studujícím dětem svých zaměstnanců, která se ročně pohybovala v rozmezí 50 až 200

---

<sup>260</sup> GEÖUM, Bd V/1, s. 525.

<sup>261</sup> Školný fond měl ve správě od roku 1902 nově vzniklou nadaci Dr. Egon Strauß-Schulstipendium-Stiftung, kde bylo také možné získat peněžní podporu pro studium. GEÖUM, Bd V/1, s. 524.

<sup>262</sup> GEÖUM, Bd V/1, s. 524–525.

korun. V letech 1898 až 1908 tak společnost vynaložila na tento účel celkem 20 000 korun.<sup>263</sup>

Azylový dům Severní dráhy císaře Ferdinanda fungoval pod správou společnosti do roku 1907, kdy byl na základě § 1 zákona o zestátnění KFNB z 31. října 1906 číslo 212 předán kkStB. Společnost Severní dráhy Ferdinandovy však měla právo zde umístit dvacet dětí svých zaměstnanců. Pod správou státních drah existoval ústav dále a po rozpadu Rakouska-Uherska a přičlenění Valticka k Československé republice, byl předán správě Československých státních drah. Ty jej provozovaly do roku 1922, kdy byly budovy azylového domu pronajaty městu Brnu. To zde umístilo městský sirotčinec. Původní budovy městského sirotčince v Brně byly použity jako sídlo ředitelství ČSD v Brně.<sup>264</sup>

### 3.5.1. Správa azylového domu

Správa „Jubilejního azylového domu císaře Františka Josefa I., c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda“ podléhala ředitelství a správní radě KFNB ve Vídni. Jednotlivá oddělení správy společnosti zajišťovala jeho kontrolu a chod. O stavební věci se staralo III. oddělení, vnitřní pořádek a chování chovanců posuzovalo X. oddělení, personální věci V. oddělení a účetní dozor vykonávalo XI. oddělení.<sup>265</sup>

Správní rada společnosti měla pravomoc rozhodovat o přijetí a propuštění ředitele, pedagogického a odborného personálu. Naopak přijetí provozního personálu azylu bylo plně v kompetenci generálního ředitelství, které mohlo tuto záležitost přenést na ředitele azylového domu.<sup>266</sup>

Přímá správa ústavu spadala do kompetence ředitele s pedagogickým vzděláním. Vedení azylového domu mělo zajistit výchovu, disciplínu, výuku chovanců a ekonomickou správu ústavu. Řediteli podléhali učitelé, odborní pracovníci a technický personál. Pravomoc ředitele, pedagogů a odborných pracovníků určovaly zvláštní služební předpisy. Kontrolu hygieny a lékařský dozor vykonával určený lékař, což byl

---

<sup>263</sup> Základní školou v Nymburce ÖNWB prošlo v letech 1898 až 1908 celkem 3 394 dětí zaměstnanců. GEÖUM, Bd V/1, s. 526.

<sup>264</sup> Byly to tři dvoupatrové budovy, celkem pro čtyři sta dětí. Objekt byl situován na okraj lesa, byl tam sad. Zákoník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1906, Vídeň 1906, s. 1052. Již v roce 1898 byla správa kkStB připravena převzít ústav. GEÖUM, Bd V/1, s. 521. Sociální péče u Československých státních drah, k jubileu desetiletého trvání Č. S. R., Praha 1928, s. 109. Pomocné fondy a akce. In: Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky na rok 1920, Praha 1920, s. 430.

<sup>265</sup> Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 4.

<sup>266</sup> Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 6.

jeden z podnikových lékařů KFNB. Děni v azylovém domě bylo podřízeno domovnímu řádu, který byl schválen a podepsán ředitelem.<sup>267</sup>

Ekonomická stránka hospodaření ústavu byla řízena speciálním předpisem. Ke kontrole činnosti a hospodaření byla vytvořena kontrolní komise, která byla tvořena předsedou, přednostou X. oddělení generálního ředitelství KFNB, dvou vybraných vyšších úředníků III. a V. oddělení generálního ředitelství společnosti a dvou manželek vyšších úředníků. Kontrolní komisi skládala a rozpouštěla správní rada společnosti. Členové, jejichž funkční období trvalo 3 roky, měli ve svých povinnostech buď jednotlivě, nebo společně provádět ohlášené a neohlášené kontroly azylového domu. Při té příležitosti měli za úkol zjistit úroveň výuky a stav tělesné, mravní a náboženské výchovy chovanců. O zjištěných skutečnostech podávali ústní zprávu, která byla projednána na pravidelném měsíčním sezení kontrolní komise. Zde byla sestavena písemná zpráva, jež byla následně zaslána generálnímu ředitelství KFNB.<sup>268</sup>

Na konci každého školního roku byl ředitel azylového domu povinen sestavit výroční zprávu, kterou předal kontrolní komisi k doplnění. Následně zpráva opět putovala na generální ředitelství společnosti a pak byla předložena správní radě Severní dráhy císaře Ferdinanda.<sup>269</sup>

Osazenstvo azylového domu tvořil ředitel, jeho manželka, která měla na starost domovní záležitosti, vrchní dozor nad výchovou chovanců a ženské ruční práce. Dále zde byl pedagogický sbor tvořený pěti učiteli, dvěma učitelkami a jednou nebo dvěma mistrovými odborného výcviku. Technický personál tvořili jedna hospodářka, čtyři dozorcí, čtyři dozorkyně, jedna nemocniční ošetřovatelka, tři služebné, jedna kuchařka, šest pomocnic v domácnosti a kuchyni. Jeden strojník ovládající parní stroj. Lékařskou službu měl na starost ústavní lékař, zubní ošetření zajišťoval zubař v Mikulově.<sup>270</sup>

---

<sup>267</sup> Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 4-5.

<sup>268</sup> Členství v kontrolní komisi bylo čestné. Propláceli se jim však cestovní náklady. Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 6-7.

<sup>269</sup> V roce 1907 byl předsedou dozorčí rady azylového domu Dr. Franz Isidor Wengraf, Personální obsazení azylového domu v roce 1907 bylo následující: Dozorčí rada byla tvořena vedoucím X. oddělení a předsedou dozorčí rady Franzem Isidorem Wengrafem; další členové dozorčí rady: provozní ředitelka Mary Kuttig von Domberg, vdova po vrchním inspektorovi Hermine Arbesser, vrchní inspektor a přednosta provozního oddělení Franz Florian, vrchní inspektor Josef Nilius. Vedení ústavu a učitelský personál: ředitel Johann Schillerwein, učitelé první třídy August Wessely, Anton Wohr, Franz Gottwald c. k. poručík ve výslužbě, učitelka první třídy Franziska Bilbes; učitelé druhé třídy Christoph Diemberger, Walter Donatzer; prozatímní učitelka Auguste Weinlich; učitelky praktického výcviku Anna Prokopová, Josefien Koči; hospodářka Rosa Friederike Weißová; azylový doktor drážní lékař Dr. Franz Lauschmann. Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Dreiunddreißigster Jahrgang pro 1907/1908 (neue Folge, XX. Jahrgang.) Wien 1907, s. 211–212. Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 7.

<sup>270</sup> V budově asylu byla umístěna velká koupelna. GEÖUM, Bd V/1, s. 521–522.

Pokud jde o finanční záležitosti, stál si azylový dům následovně: zakládací suma byla ve výši 640 000 korun, z toho šlo 113 800 korun ročně na provoz a roční náklady na jednoho chovance byly 568 korun. Celkově činily v letech 1902 až 1907 provozní náklady ústavu 682 800 korun.<sup>271</sup>

### 3.5.2. Každodennost azylového domu

Od počátku existence ústavu byl mezi zaměstnanci KFNB velký zájem do něj umístit své ratolesti. Počet chovanců tak rok od roku stoupal.<sup>272</sup>

Výběr chovanců však podléhal třem kritériím, podle prvního byly vybrány děti zaměstnanců, kteří utrpěli smrtelné zranění ve službě, v druhém případě zaměstnanců v definitivě a v posledním případě děti ostatních zaměstnanců KFNB. Přijetí dítěte do azylového domu bylo limitováno věkem, minimálně 6, maximálně 12, avšak ve výjimečných případech byl věkový limit porušen. Budoucí chovanec musel projít přijímacím řízením, u kterého byly posouzeny jeho schopnosti se učit. Velký důraz byl kladen na mravní bezúhonnost dítěte. Nakonec byla provedena lékařská prohlídka, která prověřila jeho zdravotní stav. Po svém přijetí absolvovali chovanci v azylovém domě povinnou školní docházku a v ústavu pobývali od svých šesti do čtrnácti let. Prověřením neprocházelo jen dítě, ale také rodina, z které pocházelo. Společnost KFNB si zjistila rodinné, materiální a morální poměry rodiny žadatele a přednost dostávali chudobou postižení zaměstnanci. Chovanci měli po dobu pobytu ubytování a stravu zdarma a mimoto jim bylo poskytnuto ošacení. V případě lehčího onemocnění měli nárok na zaplacení lékařské péče. Výuka v azylovém domě probíhala společně na základně zákonných požadavků odpovídající pětileté základní škole a v tomto ohledu vykonával dozor nad ústavem státní školní úřad. Celkem azylový dům poskytoval prostor pro výchovu a vzdělání 200 dětí zaměstnanců, a to 100 chlapců a 100 dívek.<sup>273</sup>

K organizaci pořádku a výuky ústavu sloužily dvě normy: *Organisation-Statut Für Kinderasyl*, Organizační předpis dětského azylového domu a *Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Feldsberg*, Domovní řád dětského azylového domu KFNB ve Valticích. Podle obou norem se řídila výuka a volný čas chovanců. Výuka byla na úrovni tehdejší základní školy s důrazem na rozvoj

---

<sup>271</sup> GEÖUM, Bd V/1, s. 524.

<sup>272</sup> V průměru za rok odešlo, nebo bylo vyloučeno 20-40 chovanců obou pohlaví, naopak průměrně 170 jich zůstalo. GEÖUM, Bd V/1, s. 523–524.

<sup>273</sup> V případě těžšího onemocnění budou děti předány do nemocničního ošetření, v případě nevyléčitelné nemoci budou předány, buď příbuzným, nebo do domovské obce. Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 1–3. GEÖUM, Bd V/1, s. 521.

schopností dětí a získání vědomostí do reálného života. Každý chovanec měl právo navštěvovat výuku svého náboženství a účastnit se bohoslužeb.<sup>274</sup>

Vyučujícím jazykem ústavu byla němčina, což na počátku činilo mnohým nově přichozím dětem potíže, protože pocházely z různých částí monarchie a němčina nebyla jejich mateřským jazykem. Kromě běžných předmětů vyučovaných na základní škole se zde probíhala výuka vedlejších oborů, mezi které patřily např.: dílny, živnostenské práce, ženské ruční a domácí práce. Šikovní chlapci byli vybráni pro řemesla jako obuvník, nebo pánský krejčí. U dívek byl kladen důraz na ruční práce. Část čtrnáctiletých chlapců byla posílána na praxi do dílen KFNB, později kkStB, kde jim byla vytvořena tzv. startovací místa. Zbylí chlapci a dívky byli ve čtrnácti letech předáni svým příbuzným, kteří měli zajistit jejich další vzdělání. Zruční chovanci mohli získat za své výsledky odměnu ve formě oblečení, věcného daru, nebo také peněz. První dvě odměny byly nakupovány z Hardtova fondu, což byl fond založený komisařem KFNB, sekčním šéfem rytířem z Hardtu. Peněžitá odměna byla možná díky posmrtnému daru správního rady Severní dráhy císaře Ferdinanda Alfréda z Lenzu, díky kterému bylo v roce 1907 rozděleno mezi dvacet nejlepších absolventů a absolventek částku 1 000 korun.<sup>275</sup>

Jak je uvedeno výše, s dovršením věku 14 let končila doba pobytu v azylovém domě. Poté byl absolvent odeslán ke svým příbuzným, nebo do své domovské obce. Ve zvláštních případech se sama správa ústavu postarala o jeho umístění. Existovala možnost opustit azylový dům ještě před dovršením věkového limitu, záleželo však na rozhodnutí ředitele. Mohl tak učinit ve čtyřech případech, a to pokud pominula chudoba rodičů chovance, nebo když chovanec ústavu nevyлéčitelně onemocněl. Poslední dva případy souvisely se špatným prospěchem a případně mravní zkažeností dítěte.<sup>276</sup>

### **3.5.3. Život chovanců v ústavu**

Život chovanců v ústavu podléhal přísně kontrole, ať již šlo o výuku, nebo o volný čas.

Podle domovního řádu ústavu byli chovanci povinni respektovat autoritu vedení azylu, pedagogického a technického personálu. Museli dodržovat pravidla vzájemného

---

<sup>274</sup> Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 2.

<sup>275</sup> GEÖUM, Bd V/1, s. 523.

<sup>276</sup> Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 4-5.

slušného chování ve všech prostorách. Styk s venkovním světem byl omezen a podléhal kontrole ředitele. Příchozí i odchozí korespondence chovanců podléhala, dalo by se říct, cenzuře ze strany vedení ústavu a teprve po jejím provedení bylo rozhodnuto, zda bude předána nebo odeslána. Pokud chovanci byla doručena finanční částka, následovalo její uložení na jeho účet v poštovní spořitelně. Z takto uložených peněz mohla být například financována jeho korespondence.

Návštěvy chovanců byly povoleny jen mimo školní výuku a oni sami nesměli přijímat bez povolení ředitele dárky jako dětské hry, literaturu pro mládež a podobně. Opuštění azylového domu v době prázdnin podléhalo opět rozhodnutí vedení ústavu a patřilo mezi odměny např. za dobré chování. Vliv na kladné rozhodnutí v tomto případě mohla mít žádost rodičů či poručníka.<sup>277</sup>

Osobní vlastnictví věcí dětí podléhalo přísné kontrole, mohly vlastnit jen ústavní uniformu, případně věci, jejichž držení jim povolil ředitel. Ze strany vedení ústavu byl kladen přísný důraz na pořádek ve výukových a obývacích prostorách. Chovanci byli vedeni k osobní hygieně a udržování pracovních nástrojů a školních pomůcek. Domovní řád je vyzýval k řádnému plnění školních povinností. „*Ve škole se chovanci chovají neustále klidně, výuku pozorně sleduje, pilně sleduje výuku předmětu výuky. Vykonává své povinnosti přesně a pečlivě a své knihy a sešity má čisté a v pořádku.*“<sup>278</sup>

Běžný den v azylovém domě vypadal následovně: budíček zahajoval celodenní práci, od začátku dubna do konce září zazvonil v 6:00, od začátku října do konce března o půl hodinu dříve v 5:30. Následovala ranní osobní hygiena, úklid pokojů a oblékání do ústavních uniforem. Starší chovanci měli povinnost společně s dozorujícím personálem pomáhat mladším. Následovala krátká modlitba, po jejímž skončení se podávala snídaně. Znění modlitby bylo vybráno ředitelem ústavu tak, aby vyhovovalo všem monoteistickým náboženstvím. Po skončení snídaně se chovanci přesunuli do výukových prostor a připravili se na výuku.<sup>279</sup>

---

<sup>277</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 233.

<sup>278</sup> Velkou pečlivost měli chovanci namířit na stálou hygienul. Každý den ráno si umýt tvář, ruce a horní část těla, vyčistit zuby a učesat vlasy, stejně tak po každé špinavé práci si umýt ruce. V létě se chovanci minimálně jednou za týden vykoupli ve vaně, v zimě jednou za čtrnáct dní. Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 234.

<sup>279</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 234.

Deset minut před začátkem vyučování byly děti odvedeny pedagogickým personálem do učeben a přesně v 8:00 byla výuka zahájena uvítáním třídním učitelem. Vyučování trvalo do 10:00, kdy následovala 15 minutová přestávka na svačinu. Po dopolední výuce byli chlapci zaměstnáni praktickými pracemi a dívky se měly procvičovat v ručních a domácích pracích. To však neplatilo vždy, pokud měli chovanci větší množství domácích úkolů, vyplnili tuto dobu jejich vypracováním ve třídách pod dozorem pedagogického sboru.<sup>280</sup>

Přesně ve 12:00 byl podáván oběd. Chovanci byli rozděleni na skupiny chlapců a dívek. Dívky šly na oběd jako první, a to z ryze praktického hlediska, měly za úkol prostřít k obědu a následně po sobě uklidit, umýt použité nádobí a příbory a znovu prostřít. Po obědě měli chovanci trávit čas v zahradě ústavu, nebo v pracovních sálech bez přesného určení zaměstnání.<sup>281</sup>

Od 14:00 začínal odpolední výukový blok s 15 minutovou přestávkou v 16:00, následovala další hodina a půl věnovaná praktické výuce zakončená úklidem. Pracovní den byl ukončen večeří v 18:30 v zimním období a v 19:00 v letním. Večerka byla stanovena na 20:00, nebo 20:30 záleželo, zda bylo zimní nebo letní období. Čas mezi večeří a večerkou byl určen odpočinku a očištění šatstva. Pokud bylo vyhlášeno volné odpoledne, měli chovanci možnost výběru, jaké aktivity by se chtěli zúčastnit. Od 14:00 mohli jít na procházku, nebo se zapojili do pracovního procesu v ústavu. Chlapci se věnovali odbornému výcviku, to znamená dílenské výrobě, a dívky domácím pracím. Při všech svých aktivitách nebo povinnostech byli chovanci pod stálým dohledem pedagogického a dozorčího personálu.<sup>282</sup>

Volné tak nastávaly pouze neděle a církevní svátky. V tyto dny navštívili dopoledne chovanci katolického vyznání mši svatou, ostatní stejnou dobu věnovali studiu náboženských textů svého vyznání. Odpoledne byla za příznivého počasí na pořadu

---

<sup>280</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 235.

<sup>281</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 235.

<sup>282</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 235. Organisations-Statut für das Kinderasyl, Vídeň 1901, s. 3.

dne společná procházka, v opačném případě pak bylo odpoledne vyplněno četbou prospěšných knih pro mládež a společenskými hrami.<sup>283</sup>

Součástí života chovanců ústavu byly také odměny a tresty. Odměny za příkladné a mravné chování byly rozděleny do pěti stupňů. Chovanec mohl být pochválen ředitelem ústavu při osobním setkání nebo před všemi chovanci. Mohl získat hodnost v rámci výchovného systému azylu a dále být povyšován. Ve zvláštních případech mohla být udělena peněžitá odměna, která byla uložena na jméno vyznamenaného v poštovní spořitelně.<sup>284</sup>

Tresty za špatné chování a prospěch byly rozděleny do sedmi stupňů. Chovanec mohl být potrestán důtkou ředitele ústavu při osobním setkání, nebo před všemi chovanci ústavu. Mezi tresty bylo zařazeno omezování stravy, postižený nesměl dostat chleba, případně oběd, nejvíce však dvakrát za týden. Mohl být vyloučen ze společenských her. Dalším možným postihem bylo odebrání hodnosti s možností jejího navrácení po tříměsíčním beztrestném chování. Jako poslední a nejúčinnější trest bylo vyloučení z ústavu. Většinu trestů a odměn mohl udělit přímo ředitel školy, s výjimkou udělení peněžitých odměn a propuštění z ústavu. O tom rozhodovala správní rada ústavu a generální ředitel KFNB.<sup>285</sup>

Domovní řád, kterým se život chovanců v azylovém domě řídil, byl vyvěšen ve třídách, dílnách a pokojích. Chovanci ho museli plně ovládat a dvakrát do roka z něj byli přezkušováni. Neměli však bezhlavě znění domovního řádu memorovat, ale pochopit a podat zkoušejícímu vysvětlení jeho paragrafů.<sup>286</sup>

---

<sup>283</sup> Zvláštní režim nastával v den jmenin a narození císaře a císařovny, ty byly společně s 2. prosincem prohlášeny za slavnostní dny. Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 235-236.

<sup>284</sup> Mezi odměny patřilo veřejné připnutí distinkcí a povýšení. Tato akce se uskutečňovala jen dvakrát do roka, na konci školního roku a v neděli před Vánoci. Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 236.

<sup>285</sup> Většina odměn a trestů byla v kompetenci ředitele ústavu, vyjma peněžitých odměn a vyloučení z ústavu. O tom rozhodovala na základě jeho písemného návrhu správní rada a generální ředitel KFNB. V azylovém domě byla zřízena kniha odměn a trestů, kam se kromě pochval a důtek při osobním setkání s ředitelem zapisovaly všechny odměny a tresty. Při vyločení chovance byla jeho vkladní knížka předána otci, nebo opatrovníkovi. Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 236.

<sup>286</sup> Die Wohlfahrts-Einrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, I. Theil, Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnen 1 Heft: Privat- Eisenbahnen, Hausordnung für das Kinderasyl der Kaiser Ferdinands- Nordbahn in Feldsberg, Wien 1902, s. 236.



## 4. Závěr

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 dozor 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 příspěvků členů, příspěvků 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.

Sirotci 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 kkStB. Ani poté nezanikly 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 závěr 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.

## Seznam zkratek

BNB – C. a k. privilegovaná společnost České severní dráhy

BEB – Buštěhradská dráha

c. d. – citované dílo

ČČÚŽ – Časopis českého úřednictva železničního

GEÖUM – Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie

KBD – Košicko-bohumínská dráha

KFNB – C. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda

kkStB – C. a k. Státní dráhy

k. m. – konveční měna

NA – Národní archiv

ÖNWB – Rakouská severozápadní dráha

r. m. – rakouská měna

SBG – Společnost jižní dráhy

StEG – C. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy

z. ř. – říšský zákoník

## **Prameny a literatura**

### **Archivní prameny:**

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:**

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 Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1886.

Pensions-Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Beamten, stabilen Diener und deren Witwen, Wien 1889.

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 29. September 1849 abgehaltenen achzehnten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1848.

Protokoll über die Verhandlungen der am 30. März 1848 abgehaltenen sechzehnten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1849.

Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1850 abgehaltenen neunzehnten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1850.

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 26. April 1852 abgehaltenen ein und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1852.

Protokoll über die Verhandlungen der am 27. April 1853 abgehaltenen Vier und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1853.

Protokoll über die Verhandlungen der am 29. April 1854 abgehaltenen fünf und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1854.

Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1855 abgehaltenen Sechs und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1855.

Protokoll über die Verhandlungen der am 30. April 1856 abgehaltenen Acht und zwanzigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1856.

Protokoll über die Verhandlungen der am 20. Mai 1857 abgehaltenen dreissigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1857.

Protokoll über die Verhandlungen der am 10. Mai 1858 abgehaltenen ein und dreissigsten General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1858.

Protokoll über die Verhandlungen der am 24. Mai 1859 abgehaltenen XXXII General-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1859.

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 22. Mai 1861 abgehaltenen XXXIV. General-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1861.

Protocoll über die Verhandlungen der am 21. Mai 1862 abgehaltenen XXXV. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1862.

Protocoll über die Verhandlungen der am 2. Juni 1863 abgehaltenen XXXVI. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1863.

Protocoll über die Verhandlungen der am 1. Juni 1864 abgehaltenen XXXVIII. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1864.

Protocoll über die Verhandlungen der am 31. Mai 1865 abgehaltenen XXXIX. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1865.

Protocoll über die Verhandlungen der am 1. Juni 1866 abgehaltenen XL. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1866.

Protocoll über die Verhandlungen der am 27. Mai 1867 abgehaltenen XLII. ordentliche General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1867.

Protocoll über die Verhandlungen der am 22. Mai 1868 abgehaltenen XLIII. ordentliche General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1868.

Protocoll über die Verhandlungen der am 31. Mai 1869 abgehaltenen XLIV. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1869.

Protocoll über die Verhandlungen der am 31. Mai 1869 abgehaltenen XLIV. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1870.

Protocoll über die Verhandlungen der am 1. Juni 1871 abgehaltenen XLVII. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1871.

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

Protocoll über die Verhandlungen der am 21. Mai 1873 abgehaltenen XLIX. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1873.

Protocoll über die Verhandlungen der am 18. Mai 1874 abgehaltenen 50. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1874.

Protocoll über die Verhandlungen der am 3. Mai 1876 abgehaltenen 53. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1876.

Protocoll über die Verhandlungen der am 30. April 1877 abgehaltenen 54. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1877.

Protocoll über die Verhandlungen der am 30. April 1878 abgehaltenen 55. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1878.

Protocoll über die Verhandlungen der am 29. April 1879 abgehaltenen 56. General-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1879.

Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1880 nebst Rechnungsbeilagen und Statistik, Wien 1881.

Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1881 nebst Rechnungsbeilagen und Statistik, Wien 1882.

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 ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1883 nebst Rechnungsbeilagen und Statistik, Wien 1884.

Geschäfts-Bericht der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für das Betriebsjahr 1884 nebst Rechnungsbeilagen und Statistik, Wien 1885.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1888 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1889.

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

Protokoll der 73. Gneral-Versammlung vom 30. Mai 1893 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1892 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1893.

Protokoll der 74. Gneral-Versammlung vom 30. Mai 1894 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1893 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1894.

Protokoll der 75. Gneral-Versammlung vom 30. Mai 1895 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1894 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1895.

Protokoll der 76. Gneral-Versammlung vom 29. Mai 1896 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1895 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1896.

Protokoll der 77. Gneral-Versammlung vom 30. Mai 1897 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1896 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1897.

Protokoll der 78. Gneral-Versammlung vom 29. Mai 1898 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1897 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1898.

Protokoll der 79. Gneral-Versammlung vom 29. Mai 1899 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1898 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1899.

Protokoll der 80. Gneral-Versammlung vom 31. Mai 1900 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1898 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1900.

Protokoll der 81. Gneral-Versammlung vom 30. Mai 1901 und Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1900 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1901.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1901 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1902.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1902 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1903.

Geschäfts-Bericht der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Betriebsjahr 1903 nebst Rechnungs-Beilagen und Statistik, Wien 1904.

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 1869.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1870.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1871.

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

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1874.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1875.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1876.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1877.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1876.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1879.

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

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1881.

KOHN, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1882.

KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1883.



KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1884.

KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1885.

KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1885,

KONTA, Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1886/1887.

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

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

Sbírka zákonů a nařízení státu československého, ročník 1920, Praha 1920.

Sbírka zákonů a nařízení státu československého, ročník 1921, Praha 1921.

Zákonník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1886, Vídeň 1886.

Zákonník říšský pro království a země v říšské radě zastoupené, rok 1888, Vídeň 1888.

Zákonník říšský pro království a země na radě říšské zastoupené, rok 1906, Vídeň 1906.

Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, rok 1907, Vídeň 1907.

**Periodika:**

Časopis českého úřednictva železničního.

Československý časopis historický

Hospodářské dějiny

Zájmy strojevůdce

**Základní literatura:**

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

ARTL, Gerhard, GÜRTLICH, Gerhard H., ZENZ, Hubert, Mit Volldampf in den Süden, 150 Jahre Südbahn Wien-Triest, Wien 2008.

BEK, Jindřich, Atlas lokomotiv, Historické lokomotivy, Praha 1979.

BEK, Jindřich, BEK, Zdeněk, Encyklopedie železnice, parní lokomotivy ČSD [1]. Praha 1999.

Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, 26 Theil, Wien 1874.

ČAPKA, František, Dějiny země koruny české v datech, Praha 1999.

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.

DEYL, Zdeněk, Sociální vývoj v Československu 1918–1938, Praha 1985.

Dějiny Československa II., 1648–1918, Praha 1990.

DRAPALA, Richard, F. X. Riepl der Industriepionier des Ostrau-Karwiner Reviers, Troppau-Leipzig 1932.

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

ENGLIŠ, Karel, Sociální politika, Praha 1916.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 7 Band, Berlin, Wien 1915.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 8 Band, Berlin, Wien 1917

FOLLNER, Michaela, GFRORNER, Sabine (red.), Wir bewilligen den Concessionären... 175 Jahre Eisenbahn in Österreich, Wien 2012.

JANÁK, Jan, HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, DOBEŠ, Jan: Dějiny správy v českých zemích. Od počátku státu po současnost. Praha 2005.

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.

- KUČA, Karel, Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku, díl III., Praha 1998.
- Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. I. Band, Wien, Teschen, Leipzig 1898.
- Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, III. 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, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990.
- HONS, Josef, Velká cesta, Čtení o dráze Olomoucko-pražské, Praha 2007.
- HORN, Alfred, Die Bahnen Österreich-Ungarns, band 2, Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Wien 1971.
- 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.
- JELLEN, Jiří, Světové železnice 1 – Evropa, Praha 1987.
- KARLICKÝ, Vladimír, HOFMAN, Petr, JANÁČEK, František, KLIMEK, Antonín, KRÁTKÝ, Vladimír, Svět okřídleného šípů, Koncern Škoda Plzeň 1918–1945, Příbram 1999.
- KÁRNÍKOVÁ, Ludmila, Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754–1914.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha 1991.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír: Kleinové, Historie moravské podnikatelské rodiny, Brno 2009.

MACHAČOVÁ, Jana, MATĚJÍČEK, Jiří, *Nástin sociálního vývoje českých zemí 1781 – 1914*, Praha 2010.

MYŠKA, Milan a kol., *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska*, Ostrava 2003.

Německo-český železniční slovník, Praha 1911.

Österreichische Bürgerkunde. Handbuch der Staats- und Rechtskunde in ihren Bezeichnungen zum öffentlichen Leben, erste Band, Wien 1910.

PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha 2002.

PELIKÁN, Jan, *Za cílem života*, Praha 1928.

Přehled československých dějin, díl II, 1848–1918, svazek 2 1900–1918, Praha 1960.

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.

ŠOLLE, Zdeněk, *Dělnické hnutí v českých zemích koncem minulého století*, Praha 1951.

Ottův slovník naučný, díl 27, Praha 1908.

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:**

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. 536–560.

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*, 1/1973, s. 36–48.

DEYL, Zdeněk, *Sociální politika Československa v české dobové literatuře 1918–1938*, in: *Sborník k dějinám 19. a 20. století*, 2/1974, s.148–166.

- DEYL, Zdeněk, Změny v sociální činnosti československého státu 1918–1938, in: Sborník k dějinám 19. a 20. století, 13/1993, s.249–271.
- 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, K problematice sociálního vývoje Československu v letech 1918–1938, in: Československý časopis historický 20, 1972, s. 677–705.
- DEYL, Zdeněk, Vývoj dělnického sociálního pojištění v Československu v letech 1924–1938, in: Československý časopis historický 24, 1976, s. 508–534.
- DEYL, Zdeněk, Z historie přípravy a vzniku zákona o pojištění zaměstnanců pro případ nemoci, invalidity a stáří, in: Československý časopis historický 21, 1973, s. 527–552.
- 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.
- NECHVÍLE, Karel, Vývoj platových předpisů u býv. Rakouských a později čs. Státních drah, in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky 1935/36, s. 931–1001.
- RINGES, Vladimír, Naše dráhy v revoluci 1848 a válce 1866, in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky 1934/35, s. 915–965.
- TACHECÍ, Alois, Z dějin Ferdinandovy severní dráhy, in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky 1927, s. 941–947.
- TACHECÍ, Alois, První rakouské státní železnice a společnost státní dráhy, in: Ročenka státních a soukromých drah československé republiky 1928, s. 1054–1072.

## Přílohy

Tabulka 14. – Počty členu pobírajících požitky penzijního fondu Severní dráhy císaře Ferdinanda, od roku 1893 část A<sup>287</sup>

	<b>Invalidé, úředníci a služebníci pobírající penzi</b>	<b>Vdovy pobírající penzi</b>	<b>Sirotci (vých. příspěvky)</b>
<b>1850</b>	2	2	
<b>1853</b>	33		
<b>1858</b>	85		25
<b>1859</b>	2	6	
<b>1860</b>	25	57	15
<b>1861</b>	34	81	29
<b>1862</b>	39	97	36
<b>1863</b>	49	108	39
<b>1864</b>	60	122	43
<b>1865</b>	73	138	31
<b>1866</b>	93	161	37
<b>1867</b>	100	167	26
<b>1868</b>	116	183	25
<b>1869</b>	126	198	23
<b>1870</b>	132	210	15
<b>1871</b>	152	238	33
<b>1872</b>	154	253	169
<b>1873</b>	166	287	
<b>1874</b>	188	317	
<b>1875</b>	201	330	
<b>1876</b>	224	347	
<b>1877</b>	232	374	
<b>1878</b>	242	402	
<b>1879</b>	262	443	
<b>1880</b>	283	485	
<b>1881</b>	296	521	
<b>1882</b>	322	537	
<b>1883</b>	340	545	
<b>1884</b>	339	585	
<b>1885</b>	374	612	

<sup>287</sup> Tabulka byla sestavena na základě údajů převzatých z jednacích protokolů valné hromady akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda v rozmezí let 1850-1851, 1854, 1858-1873, 1883-1885, 1889, 1893, 1895-1906, Počty sirotků byly uváděny jen v rozmezí let 1858 až 1872.

<b>1886</b>	488	647	
<b>1887</b>	522	685	
<b>1888</b>	543	715	
<b>1889</b>	543	715	
<b>1889</b>	575	759	
<b>1890</b>	583	791	
<b>1891</b>	593	815	
<b>1892</b>	606	838	
<b>1893</b>	616	891	
<b>1894</b>	637	938	
<b>1895</b>	656	972	
<b>1896</b>	641	1008	
<b>1897</b>	647	1058	
<b>1898</b>	659	1108	
<b>1899</b>	698	1160	
<b>1900</b>	749	1233	
<b>1901</b>	780	1271	
<b>1902</b>	794	1327	
<b>1903</b>	873	1377	
<b>1904</b>	923	1421	
<b>1905</b>	951	1471	

Tabulka 15. – Počty členu části B penzijního fondu KFNB pobírajících v letech 1899 až 1905 penzijní požitky<sup>288</sup>

	Invalidé, úředníci a služebníci pobírající penzi	Vdovy pobírající penzi
1899	1	2
1900	2	4
1901	4	10
1902	3	16
1903	7	23
1904	10	39
1905	20	63

Tabulka 16. – počet členů penzijního fondu KFNB 1846–1907<sup>289</sup>

Rok	Počet členů
1853	1 130
1858	1 490
1895	5 064 část A
1895	1 050 část B

Tabulka 17. – Příjmy zaměstnanců jednotlivých drahna rakouských železnic<sup>290</sup>

	Ústecko - teplická	Česká severní	buštěhradská	KFNB	Severo - západní	Rak.-uher. Spol. st. dr.	c. k. státní
Úředníci	2926	3172	3010	<b>3934</b>	3465	3517	3319
Podúředníci	2180	2234	2080	<b>2300</b>	2300	2303	1965
Služebníci	1306	1136	1206	<b>1445</b>	1321	1235	1187
Dělníci	922	779	689	<b>795</b>	719	780	639

<sup>288</sup> Tabulka byla sestavena na základě údajů převzatých z jednacích protokolů valné hromady akcionářů Severní dráhy císaře Ferdinanda v rozmezí let 1900 až 1906.

<sup>289</sup> Protokoll über die Verhandlungen der am 29. April 1854 abgehaltenen Fünf und zwanzigsten Generla-Versammlung der Actionäre der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien 1854, s. 14. Protokoll über die Verhandlungen der am 24. Mai 1859 abgehaltenen XXXII General-Versammlung der Actionäre der k. k. ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien 1859, s. 39.

<sup>290</sup> Deputace zřízení c. k. státních drah u správce ministerstva železnic. In.: Časopis českých úředníků železničních, 1905, r. V., č. 21, s. 311.



Tabulka 18. – Platové schéma úředníku k. k. soukromé Severní dráhy císaře Ferdinanda. Pensions – Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892. Příloha k § 35.

Diensteigenschaft (služební hodnost)	Es verblieben in der Gehaltsklasse von									
	Kronen									
	11 00	12 00	13 00	14 00	16 00	18 00	20 00	22 00	24 00	26 00
	Jahre									
Kanzlisten, kanzlistinen (kancelista/ka)	3	3	3	4	4	4	4	R		
Stationsleiter (správce stanice)		2	2	2	3	3	3	R		
Zugsrevisoren (revizor vlaků)				3	4	4	4	R		
Gasmeister (mistr plynář, plynářenský)					5	5	5	R		
Telegraphen-, Bahn- und Blockmeister-( telegrafní mistr, traťmistr (podražný) a hradelný(hradlář)	3	3	3	4	4	4	4	R		
Telegraphisten (telegrafista)	3	3	3	4	5	4	R			
Wagenmeister (vozmistr)				3	4	4	R			
Magazins – Ober – Aufseher (skladištní dozorce, vrchní dozorce)	2	2	2	3	3	R				
Ober – Kondukteure (vrchní průvodčí, vlakvedoucí?)		3	3	3	4	R				
Beleuchtungsaufseher (dozorce osvětlení)		3	4	5	R					
Lokomotivaufseher (lokomotivní dozorce, strojvedoucí instruktor?)						3	3	3	5	R
Lokomotivführer (strojvedoucí)			2	2	3	3	4	R		
Unterwerkführer (četař)			2	3	4	R				

Unterbeamten–nižší úředníci. R znamená zbytek služební doby. Číslo v závorce znamená, že zaměstnanci této kategorie budou přeřazení, v případě své způsobilosti, do potřebné kategorie nižších úředníků. Výše uvedený postup platí s dodatkem, že zaměstnancům se zvláště dobrou odborností bude zkrácen na jeden rok. V případě, že zaměstnanec nebude odvádět dostatečný výkon, nebo bude mít v občanském průkaze záznam o pořádkové pokutě nebo disciplinárním trestu, může být jeho postup pozastaven.<sup>291</sup>

<sup>291</sup> Pensions – Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892. Příloha k § 35.

Tabulka 19. – Platové schéma zřízenců k. k. soukromé Severní dráhy císaře Ferdinanda. Pensions – Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892. Příloha k § 35.

Diensteigenschaft (služební hodnost)	Es verblieben in der Gehaltsklasse von									
	Kronen									
	7 20	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00
	Jahre									
Kanzleidiener, Packer und Packmeister (kancelářský sluha, nakladač a skladník)			4	4	4	4	R			
Manipulanten (manipulant)		4	4	5	5	5	R			
Wagenstandsreiber und Verschiebpartieführer ( zapisovač počtu vozů a vedoucí posunu?)		3	4	4	4	4	R			
Stationsaufseher (staniční dozorce)			3	3	4	4	R			
Zentral – Weichen – Wärter (hlavní dozorce výhybek)		3	3	3	4	4	R			
Wagenaufseher (dozorce vozů)					4	4	4	R		
Magazinsaufseher (skladový dozorce)			3	R(4)						
Kondukteure (průvodčí)			4	4	R(4)					
Saaldienner, Portiere, Torwächter (salónní služba?, portýr, vrátný)			4	5	5	R				
Maschinen – , Kessel – und Dampfpumpenwärter (strojník, obsluha kotle a obsluha parního čerpadla)			3	3	3	3	4	5	5	R
Heizhauswärter (dozorce, hlídač výtopy)				3	3	3	4	5	5	R
Lokomotivführer Stellverireter (zástupce strojvedoucího, pomocník?)				1	1	R(3)				
Wagenschmierer (vozmistr)		3	3	4	4	R				
Lokomotivheizer (lokomotivní topič)		3	3	3	3	4	5	R		
Bahn – und Station – Wächter (traťový a staniční hlídač)	7	7	7	R						
Weichenwächter (výhybkář)	2	4	5	R						

Der Diener – sluha, služebník (zřízenec). R znamená zbytek služební doby. Číslo v závorce znamená, že zaměstnanci této kategorie budou přeřazení, v případě své způsobilosti, do potřebné kategorie nižších úředníků. Výše uvedený postup platí s dodatkem, že zaměstnancům se zvláště dobrou odborností bude zkrácen na jeden rok. V případě, že zaměstnanec nebude odvádět dostatečný výkon, nebo bude mít v občanském průkaze záznam o pořádkové pokutě nebo disciplinárním trestu, může být jeho postup pozastaven.<sup>292</sup>

<sup>292</sup> Pensions – Statut der k. k. priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn für ihre Bediensteten, deren Witwen und Waisen. Wien 1892. Příloha k § 35.

Obrázek 1 – Azylový dům ve Valticích<sup>293</sup>



Obrázek 2 – Azylový dům ve Valticích



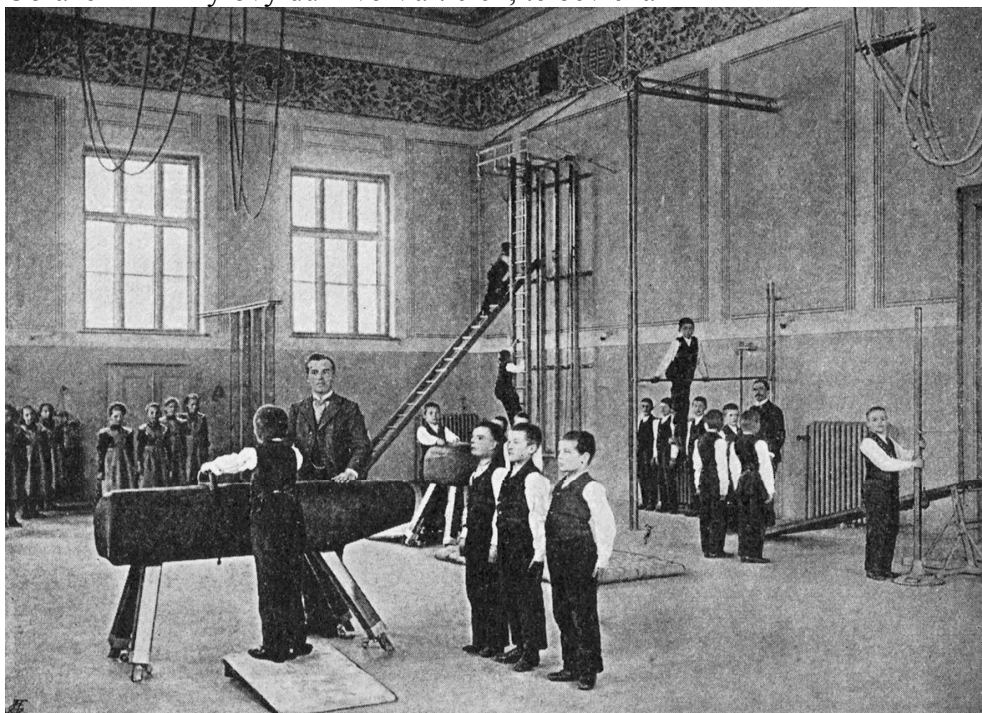
---

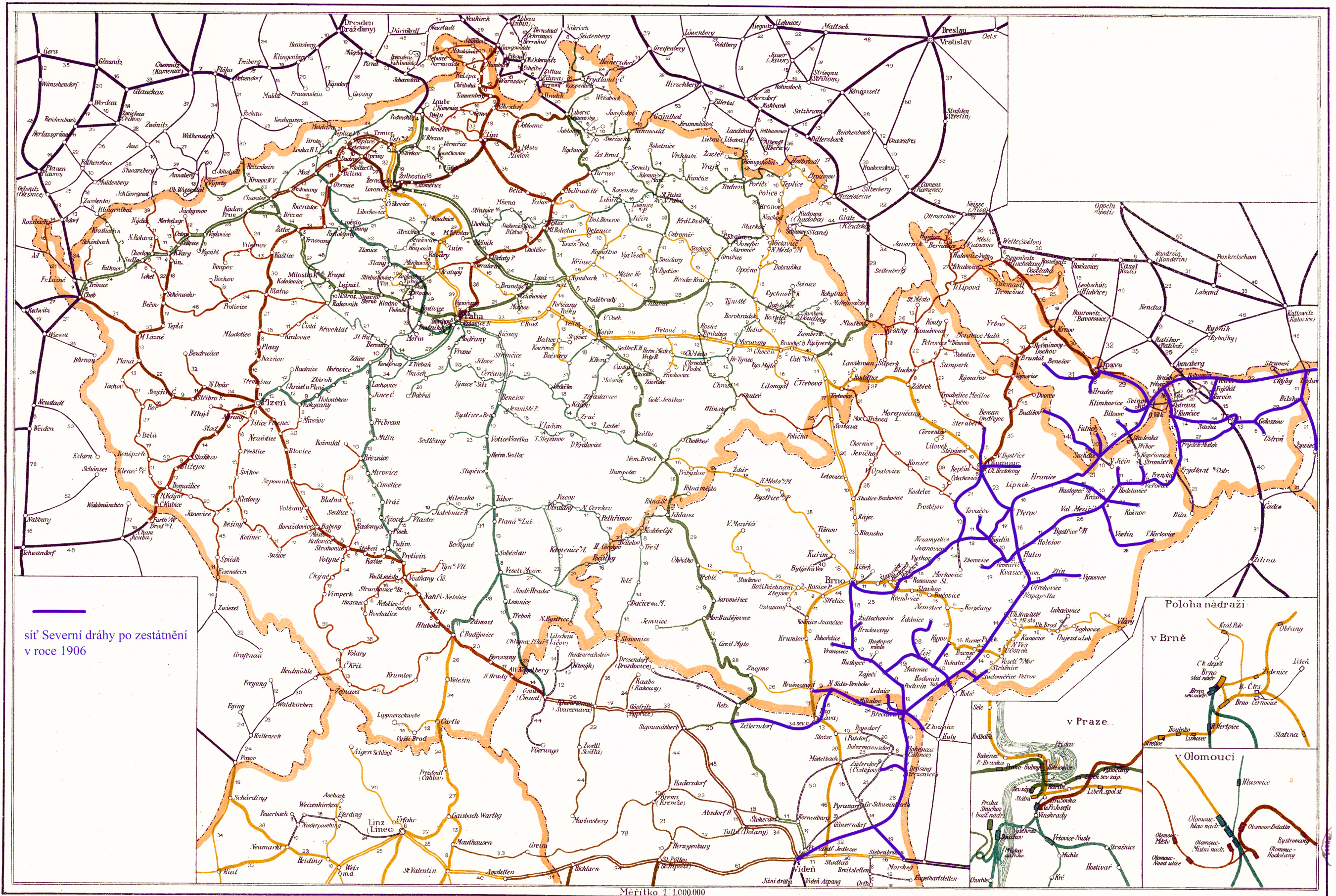
<sup>293</sup> Zdroj obr. 1 až 4. GEÖUM, Bd V/1.

Obrázek 3 – Azylový dům ve Valticích, jídelna



Obrázek 4 – Azylový dům ve Valticích, tělocvična





síť Severní dráhy po zestátnění v roce 1906

Meritko 1:1.000.000