

## Posudek

**Pavel Bek:** *Vznik, vývoj a fungování systému sociálního zabezpečení u společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda v období let 1836-1907.* Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin. Praha 2014, 164 s.

Disertační práce Pavla Beka je zajímavou studií o vývoji penzijního, úrazového a nemocenského pojištění na území habsburské monarchie. Autor ovšem ve skutečnosti pojal celou problematiku mnohem širě, takže práce se zdaleka nezabývá jen vývojem sociálního zabezpečení u Severní dráhy císaře Ferdinanda (*Kaiser Ferdinand Nordbahn* – dále jen KFNB), ale pojednává o systému tohoto zabezpečení i u jiných železničních společnostech, resp. u státních zaměstnanců. Práce má navíc rozsáhlý exkurs v rozsahu dvou kapitol (s. 21-43) o rozvoji železniční dopravy v Evropě a českých zemích. Celkově je práce rozčleněna takto: Úvod, obsahující zhodnocení pramenů a dosavadní literatury, 1) vznik železniční dopravy v Evropě, 2) Vznik a vývoj C. a k. výhradně privilegované dráhy císaře Ferdinanda, 3) Sociální systém Severní dráhy císaře Ferdinanda (s četnými podkapitolami), 4) Závěr. Celá práce je doplněna početnými grafy a dalšími přílohami a mapou železniční sítě s vyznačením tratí KFNB.

Autor ukazuje, že vznik systému sociálního zabezpečení je u nás historicky svázán s nárůstem státní byrokracie v 18. století. Ve středověku a raném novověku se služebníci panovníka, tj. státu, rekrutovali ze šlechty, která měla vlastní statky a dostatečný majetek. Plat za státní službu, pokud byl vyplácen, nebyl hlavním zdrojem příjmu takového úředníka. Panovník šlechtického úředníka také původně za služby mohl prostě obdarovat statky s připsanými s poddanými a tak jej odměnit a hmotně zajistit. Avšak nárůst byrokracie v 18. století znemožňoval tento způsob zabezpečení, protože státní úředníci se nyní rekrutovali i z nižších šlechtických a měšťanských vrstev. Ti vlastní pozemkový majetek buď vůbec neměli, nebo byl jen nedostatečný, a sloužili za pevný plat, který byl hlavním a často i jediným zdrojem příjmu pro ně a jejich rodiny. Proto jim stát přiznával v případě nemoci či invalidity penzi. Podmínkou k získání penze bylo odsloužení určitého počtu let. Původní penzijní systém neměl charakter starobního důchodu, neboť nebyl vázán na konkrétní věkovou hranici: státní úředník odcházel do důchodu poté, co lékařská komise dospěla k závěru, že již s ohledem na své zdraví nemůže nadále vykonávat službu. Stanovení konkrétního věku pro vznik nároku na penzi (samozřejmě vedle požadavku odsloužených let) se objevilo teprve v 19. století.

Dalším historickým zdrojem sociálního zabezpečení byly bratrské podpůrné a penzijní pokladny, které existovaly např. v hornictví. I když pro soukromý sektor obecně nebylo založení penzijních spolků ze zákona povinné, KFNB brzy po svém vzniku zavedla vlastní sociální zabezpečovací systém, který do značné míry kopíroval předpisy platné pro zabezpečení státních zaměstnanců. Systém se neustále vyvíjel a nakonec měl tři složky: penzijní spolek, nemocenskou pokladnu a dětský azylový dům (pro sirotky po zaměstnancích KFNB).

Pavel Bek podrobně rozebírá, kdo ze zaměstnanců a za jakých okolností měl nárok na důchod, bezplatnou lékařskou péči i peněžní podporu v nemoci, jak se vyvíjel systém vdovských a sirotčích důchodů a jakým způsobem byly opatřovány finance pro výplatu penzí. Protože vybírané příspěvky na zajištění penzijního břemene nestačily, hradila schodek KFNB dotacemi ze svého jmění a nakonec převzala celý penzijní systém do své správy. Podobně to vypadalo s nemocenskou pokladnou. Lékařskou péči pro zaměstnance společnosti zajišťovali lékaři KFNB, kteří sídlili ve vybraných železničních stanicích a měli na starosti určitý drážní obvod. Bek si podrobně všimá výše příspěvků, které museli členové penzijního spolku a nemocenské pokladny odvádět, jakož i výše penzí, které porovnává i s tehdejšími životními náklady.

Systém zavedený u KFNB byl s určitými obměnami zaveden i u většiny ostatních železničních společností. Systém byl samozřejmě převzat i C. k. Rakouskými státními drahami po postátnění KFNB. Uhelné těžbařtvo KFNB mělo oddělené hornické pokladny s odlišným výpočtem výše penzí.

Autor v závěru shrnuje své poznatky o systému sociálního zabezpečení a zdravotní péče u KFNB. Dochází k závěru, že s ohledem na dobu byl celkem na dobré úrovni. Bek ukazuje, že i když podmínky získání penze byly poměrně přísné, definitivně ustavený zaměstnanec mohl po čtyřicetileté službě a dosažení šedesáti let odejít do důchodu s penzí ve výši svého posledního platu (podmínkou samozřejmě bylo, že po celou dobu čtyřiceti let platil členské poplatky, tj. vlastně pojistné). Zaměstnanci KFNB, ale i některých jiných železničních společností, tak měli výhody, které se vztahovaly na státní zaměstnance. Toto zjištění kontrastuje se skutečností, že např. horníci pracující pro těžbařtvo KFNB, možnost odchodu s důvodem ve výši posledního platu neměli. Přitom měli stejného zaměstnavatele a vykonávali jistě často mnohem namáhavější a nebezpečnější práci než železničáři. Rovněž zdravotní péče o zaměstnance KFNB a jejich zajištění po dobu nemoci byly na tehdejší dobu celkem na dobré úrovni.

V práci jsem nezjistil žádné věcné chyby. Musím ovšem upozornit, že se sice v rámci svého badatelského zájmu zabývám dějinami dopravy a především dějinami železnic, nejsem ale odborníkem na penzijní pojištění ani na dějiny sociálního zabezpečení. Moje přesvědčení, že údaje uváděné autorem ohledně sociálního zabezpečení na KFNB jsou správné, proto vychází nikoliv z mého vlastního studia, ale z přehledu tištěných pramenů k uvedené problematice, který autor uvádí. Zkusmo provedené kontrolní výpočty výše penzí a dalších dávek, které jsem provedl, potvrzují autorovy výpočty. Pokud jde o část týkající se dějin železnic, mám k ní určité připomínky, které uvádím níže.

Připomínky:

Na s. 25: není mně jasné, proč autor používá maďarské názvy měst na Slovensku a proč používá pojem Horní Uhry. Proč je nejstarší koňská železnice na Slovensku za Bratislavy do Trnavy uvedena jako „koňka Pozsony-Nagyszombat v Horních Uhrách“?

Na s. 28: údaje o stavbě jednotlivých drah jsou nepřesné. Uvedené roky ve většině případů znamenají jen udělení koncese ke stavbě příslušné dráhy, anebo zahájení stavby, nikoliv však její dokončení a zahájení řádného provozu na celé trati. Samozřejmě, velké tratě byly uváděny do provozu postupně po jednotlivých úsecích a je tedy otázka, zda rozhodující je pro nás zprovoznění prvního úseku anebo celé dráhy. Pokud bereme za rozhodující rok zahájení provozu, pak údaje o Ústecko-teplické dráze odpovídají (první úsek Ústí n. L. – Teplice 1858), provoz na prvním úseku Dráhy císařovny Alžběty (KEB) z Vídně do Lince byl zahájen v roce 1858 (do Salcburku a na bavorskou hranici v roce 1860. KEB ovšem převzala už v roce 1857 také koňskou železnici z Českých Budějovic do Lince), Česká západní dráha byla uvedena do provozu roku 1862, Společnost Buštěhradské dráhy zahájila provoz na své první trati z Kralup do Kladna v roce 1856 (Praha – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb s odbočkou z Tršnice do Františkových Lázní v roce 1871), Jiho-severoněmecká spojovací dráha roku 1859, celá dráha Františka Josefa I. z Vídně do Chebu s odbočkou z dnešních Českých Velenic přes Tábor do Prahy zahájila provoz v roce 1872, Košicko-bohumínská dráha byla jako celek uvedena do provozu rovněž v roce 1872. Údaje viz např. v publikaci: Josef Hons: Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975, nebo Pavel Schreier: Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha 2004. Schreierovu práci jinak postrádám v seznamu použité literatury na s. 156, ačkoliv by si jistě zasloužila, aby se o ní autor alespoň zmínil.

Na s. 38: údaj v tabulce o otevření úseku KFNB Trzebinia-Krakov 13. 10. 1874 není správný. Trzebinia se nachází na trati Krakov- Szczakowa. Tato trať byla zprovozněna v roce 1849 jako součást Krakovsko-hornoslezské železnice spojující Krakov s Mysłowicemi na

tehdejších rakousko-pruských hranicích. Z pruské strany sem už v roce 1847 dorazila železnice z tehdy pruských Katovic (přes Katovice a Annaberg tak získala Vídeň železniční spojení s Krakovem, ovšem oklikou přes pruské území). KFNB dostala souhlas, aby místo původně schválené trati až do Krakova postavila z Bohumína jen trať přes Dziedzice do Osvětimi, odkud Krakovsko-hornoslezská dráha postavila krátkou spojovací trať do Trzebinie. Veřejný provoz byl zahájen roku 1856. O dva roky později, tedy roku 1858, KFNB tuto trať od Krakovsko-hornoslezské dráhy odkoupila. Viz: Josef Hons a kol.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově. Praha 1990, s. 83-84. V této souvislosti ještě upozorňuji, že v uvedené publikaci na s. 234-235 jsou uvedeny podrobné údaje o otevření jednotlivých úseků KFNB včetně např. údajích o položení druhé koleje. Ve stejné publikaci je na s. 232-233 i stav sítě drah provozované KFNB v roce 1905. Autor ostatně sám tuto publikaci uvádí v přehledu literatury na s. 155.

Uvedené připomínky nemají zásadní charakter. Nesnižují význam práce jako celku. Jako celek je práce napsaná s přehledem a znalostí věci a přináší nové poznatky ohledně vývoje sociálního zabezpečení u nás. Využití pramenů i původní literatury je na dobré úrovni.

Závěr:

Práce splňuje požadavky kladené na doktorskou disertaci. Proto ji **doporučuji** k obhajobě.

V Praze, 2. května 2014

prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.