

ZA VZDĚLÁNÍM



KNÍŽKY
PRO KAŽDÉHO

ZA ÚČASTI OSVĚTOVÉHO SVAZU
PORÁDÁ PROF. DR. PETR ZENKL. M.

VRCH. KOMISAŘ C. K. MINIST. ŽELEZNIC
DR. AUG. KROUŽILKA:

ČEHO TŘEBA
VĚDĚTI O DRÁZE



✓
62

Sv. 11.

NÁKLADEM
JOS. R. VILÍMKA V PRAZE.

30 h

11 0:60
81.11.
ZA VZDĚLÁNÍM

KNÍŽKY PRO KAŽDÉHO



ČEHO TŘEBA VĚDĚTI O DRÁZE

NAPSAL

JUDR. A. KROUŽILKA,

VRCHNÍ KOMISAŘ C. K. MINIST. ŽELEZNIC VE VÍDNI



V PRAZE

NAKLADATEL JOS. R. VILÍMEK

SPÁLENÁ ULICE



Osobní doprava.

Zeleznice užíváme dvojím způsobem: buď dáváme se sami na jiné místo dopraviti, neb odevzdáme železnici předměty, živé nebo neživé, aby je jinam odvezla a tam odevzdala adresátovi. V obou případech ujednáváme se železnicí smlouvu, podle které převezme závazek, že nás, anebo naše zboží určitým způsobem, do určité doby a bez porušení dopraví na jiné místo. Všecky úkony dráhy, plynoucí z tohoto povšechného naznačení, kterých od ní z dopravní smlouvy můžeme požadovati, jakož i podmínky, kterým podle této smlouvy máme dostáti (zaplacení jízdného a p.), jsou předem určeny veřejně vyhlášenými tarify, sazbami, jichžto stanovení jest podroběno státnímu dozoru. Tímto dozorem, kterým se mají přivoditi blahodárné národohospodářské účinky železnic a kterým má býti zabráněno vykořisťování obecnstva, odkázaného na tento dopravní podnik stojící mimo soutěž, stát vykonává svoji „tarifní výsost“.

Chceme-li podniknouti cestu po železnici, třeba se nám předem poučiti o tom, kde, t. j. z kterého nádraží, po kterých tratích, v kterou dobu na cestu nastoupíme, kde nám po případě bude do jiného vlaku přestoupiti, kdy dojedeme do stanice, která je cílem naší cesty, a o jiných pro cestu

důležitých okolnostech. Všechna tato poučení podá nám *úřední jízdní řád*. Takové úřední jízdní řády vydávají železniční správy všech takřka států; tak vydává se v Německu *Reichskursbuch*, ve Francii *Livret Chaix* (čti šex), ve Švýcarsku *Amtl.-Schweizerisches Kursbuch* (třemi řečmi), v Rusku *Oficialni ukazatel*, v Itálii *Orario generale ufficiale*. U nás se vydává „*Offizielles Kursbuch*“, poslední dobou každým směrem tak zdokonalený, že se vyrovná úplně všem jiným evropským jízdním řádům, které namnoze nahrazuje. Pro místní potřebu vydávají se ve všech zemích, někdy i pro určitá města, rozličné soukromé jízdní řády, pravidelně úředně prozkoušené. Jejich obsah jest výňatkem z úředního řádu, jehož úpravu namnoze podržují; omezíme se tedy na popis tohoto.

Úřední jízdní řád vychází 8krát do roka. Podstatné změny obsahuje zpravidla vydání květnové a říjnové, které přináší nový letní, po případě zimní řád. Uspořádání jest takové, že jednotlivé části obsahu jsou samostatnými svazečky, které možno z celé knihy bez závady vyjmouti a které pro snazší hledání tištěny jsou na papíru různých barev, takže jsou znatelný již po ořízce knihy. Nám je nejdůležitější částí jízdní řád *rakouských drah*. Kromě tohoto zvláštními oddíly jsou jízdní řád okolí vídeňského, uherských a bosensko-hercegovských drah. Cizozemské jízdní řády rozděleny jsou ve dvě skupiny, a to dráhy oblastí východně od Rakouska, t. j. balkánských států, asijského Turecka a Egypta, a dráhy ostatních sousedních států, t. j. Německa, Itálie, Švýcarska a Ruska.

Známe-li zeměpisnou polohu stanice, do které cestujeme, vyhledáme si na mapě jízdnímu řádu přiložené trať, na které toto místo leží. Není-li nám poloha místa známa, vyhledáme je v abecedním seznamu stanic vpředu jízdního řádu. Zde shledáme u jména stanice jedno nebo více čísel; čísla beze značky nebo se značkou parostroje odkazují k železničním, čísla s trubkou k automobilovým a poštovním, čísla s loďkou ku paroplavebním jízdním řádům jednotlivých tratí. Tyto řády jsou sestaveny v samostatné tabulky, jichž čísla souhlasí s čísly příslušných tratí v map-

ce vyznačených a uvedena jsou dle početního pořadí v záhlaví stránek. Jízdní tabulka obsahuje jména veškerých stanic a zastávek, jejich kilometrické vzdálenosti od počáteční stanice a přesnou dobu, kdy vlaky s osobní dopravou opouštějí stanice, ve kterých přijímají osoby. Vlaky označeny jsou v záhlaví tabulky čísly; písmena zde uvedená naznačují druh vlaku*) a slabě tištěná čísla (1—3, 1—2, 2—3 a p.) třídy vozů. Vysvětlení různých značek při jménech stanic a při jízdních dobách nalezneme pravidelně ve všech úředních jízdních řádech na druhé stránce obalu, po případě v tabulce jízdního řádu. Jest velice důležité věnovati těmto značkám náležitou pozornost, ježto jich přehlédnutí má nemilé rušivé následky cestovní. Nej důležitější z těchto značek jest označení nočních hodin, (t. j. od 6⁰⁰ večer do 5⁵⁹ ráno, podškrtnutím minutových číslic), vlaků, které nejezdí denně (vlnitá svislá čára ve sloupci jízdních dob), stanic, v nichž vlaky zastavují jen v určité případy, vlaků, u nichž používání třetí třídy jest omezeno, míst, ve kterých sbíhající se tam trati neústí do jednoho nádraží.**)

Mimo tyto značky, *nutné* pro rozvrh cesty, obsahuje jízdní řád mnoho značek *informačních*; tak na př. označení stanic, ve kterých jest nádražní restaurace, kde podávají nápoje, nebo (v Itálii, Francii) obědy a pod. v košíčku, dále upozornění na vzdálenost místa od stanice (počet kilometrů v hranaté závorce), označení vlaků s restauračním anebo spacím vozem (větší trojúhelník nebo čtveřec), vlaků s poštovní dopravou a mnoho jiných.

Jízdní řád trati, obsažený v jedné tabulce a označený určitým číslem, je zpravidla pro sebe uzavřen; v mezích tohoto jízdního řádu bývají všechny vlaky přímé, t. j. od počáteční až do konečné stanice možno jeti bez přesedání. Jedeme-li však ze stanice jedné trati do stanice trati jiné —

*) P = osobní vlak, S = rychlík, G = smíšený, M = motorový, L = přepychový, E = expresní, D = průběžný (jen v Německu), E = zrychlený (Eilzug, jen v Německu) vlak.

**) značka vedle jména stanice, nebo označení jména nádraží, na př. F. J. Bf. (Frant. Josefa nádraží), Anhalt Bf. (Anhaltské nádraží) a pod.

tedy po několika tratích dle jízdních řádů různě číslováných — musíme zpravidla ve stanici, kde se nová trať začíná nebo dosavadní trať křižuje, vlak opustiti a nastoupiti do jiného. Takovéto stanice, ve kterých se jednotlivé trati spojují, nebo kde jiné odbočují, označeny jsou v jízdním řádu tučnými písmeny; číslice vedle nich uvedené označují jízdní řád přípojně trati. U větších takovýchto přípojných stanic uvedeny jsou v oddělené rubrice doby příjezdu neb odjezdu do jiných větších stanic, jichž možno dojeti na přípojně trati nebo dále po ní. Toto označení připojení značně usnadňuje vyhledávání dopravní cesty, ježto číslice u připojení nás vede do nejbližší tabulky jízdního řádu, po případě od tohoto postupně dále až na místo, jehož přímé spojení s naším cílem jest naznačeno.

Přestupovati na delších dopravních cestách jest nejenom cestujícím velmi nepříjemno, nýbrž působí i dráze hojně nesnáze, takže se poslední dobou upravují jízdní řády mezi většími městy a navštěvovanými místy tak, že dopravu zprostředkují přímé vlaky neb aspoň přímé vozy, které projíždějí větším počtem tratí, aniž cestující vstupující do obvodu jiného jízdního řádu musí přestupovati. Číslo takových přímých vlaků a vlaků s průběžnými vozy, jakož i trati, kterých se týkají, uvedena jsou v záhlaví tabulky jízdního řádu.

Ač jednotlivé jízdní řády pro sebe jsou uzavřeny a ač obyčejně i po stránce provozní techniky jsou uzavřeným celkem, přece bude snahou každé železniční správy, aby se každá taková dílčí trať stala organickou, pevně spjatou součástí nejen sousední, nýbrž celé sítě železniční. Organickou bude tato spojitost jenom tehdy, bude-li vyhovovati hospodářským a kulturním potřebám obyvatelstva. Vzájemné hospodářské a kulturní styky jednotlivých středisek jeví se moderní dobou ihned jakožto *proud doprav*. Jako trvalé deště způsobují stoupání vody v řece, tak zvětšená hospodářská a kulturní činnost jeví se ihned mohutněním proudu doprav. Úkolem a povinností správy drah bylo by upravovati, řídití tento proud tak, aby plynul přirozenou cestou a hladce, t. j. aby při-

znivé dopravní cesty byly tam, kde jich pro zvětšené hospodářské a kulturní napětí jest potřebí, aby řečiště bylo proudu přiměřeno, t. j., aby někde nebylo mnoho vlaků a mnoho vozů tam, kde nebo kdy jich není třeba, kdežto jinde by nebylo tím směrem s dostatek postaráno, takže by řečiště nemohlo proudu pojmouti a nastala by „povodeň“. Takováto povodeň v dopravě, která se jeví hromaděním zboží v přechodných stanicích, přeplňováními vlaků a pod., mívá nebezpečné následky zejména pro mladá hospodářská odvětví, která by měla v železnici nalézt první a mocnou oporu.

Spojitosť jízdních řádů musí vyhovovati dále dopravnímu proudu tak, aby místa, mezi kterými jsou hospodářské nebo kulturní vztahy nebo mezi kterými se vyvinují, byla po stránce dopravní sblížena, a to nejen zkrácením doby jízdní, nýbrž i odstraněním všeho, co cestu činí obětí, t. j.: přestupování, nepohodlných vozů, nepřiležitě doby odjezdu a příjezdu a pod. Správa drah měla by býti tímto směrem při stavbě jízdních řádů veřejnými činiteli nejen účinně podporována, nýbrž vážným způsobem upozorňována na hospodářské poměry a změny. Nemělo by býti místa, ve kterém by se neustavil sbor vážných občanů, kteří by se odborně a důrazně starali o to, aby železniční doprava byla ve stálém a těsném poměru k hospodářským potřebám i vývoji místa. Zanedbání tohoto odboru bývá osudno, čehož bohužel v Čechách i na Moravě mnoho máme příkladů. Kdybychom si na mapě rozmanitá hospodářská střediska (hlavní města, obchodní průmyslová střediska, přístavy a p.) a *vztahy* mezi nimi znázornili dle jejich mocnosti různě silnými proudy, musily by *dopravní linie*, zároveň na téže mapě jinou barvou naznačené, poskytnouti obraz souhlasný. Je tomu tak opravdu ve mnoha zemích, hlavně v Německu. Shledáme zde úžasné vyvinuté určité hlavní dopravní proudy mezi středisky obchodu a průmyslu.*) I u nás,

*) Průmyslové území porýnské spojeno s přístavem Hamburkem, Ems s Berlínem a Lipskem nejhustšími dopravními liniemi. Berlín

byť měrou skrovnější, vyvinují se ustálená dopravní spojení, spojující přímými vlaky nebo vozy neb aspoň příznivými připojeními místa, mezi nimiž se vyvinula hustší doprava. V jízdním řádu nalezneme (v odd. VII.) sestavené dopravní cesty pro takové hlavní vztahy, a to nejen vnitř mocnářství, nýbrž i pro hlavní cíle cestování v cizině.*)

Přesným studiem jízdního řádu a mapy k němu přiložené sestavíme si hlavními rysy program cesty. Ač jízdní řády podávají různé návody, jak hledati dopravní cesty, a ač jsou sestaveny pokud možno nejpřehledněji, přece je možno rychle a správně vyhledati jen dalším cvikem a získáním důkladné znalosti všech podrobností jízdního řádu. Při náležitém ocenění ohromného významu dopravy pro hospodářský a kulturní život a při stále se vzdávajícím cestování bylo by úkolem škol pěstovati znalost jízdních řádů (úředních,**) při čemž by se způsobem žákům příjemným vštěpovaly zeměpisné nauky.

Nalezneme-li takto cestu, kterou nám bude konati, třeba se dále starati o *cenu jízdního lístku*.

Sazby jízdních lístků jsou obsaženy taktéž v jízdním řádu a kromě toho jsou pro stanice s přímým spojením vyvěšeny u osobních pokladen. Sazby uveřejněné v jízdním řádu (odd. X.) jsou sestaveny podle kilometrických vzdáleností, takže třeba dříve vypočítati kilometrovou vzdálenost z jednotlivých tabulek na celou cestu, načež v příslušné rubrice sazby nalezneme cenu jízdy podle různých tříd a druhů vlaků. Ve zvláštní stati jízdního řádu (v odd. X.) jsou sestaveny ceny jízd na cesty do různých a z různých stanic tuzemska i ciziny.

a ostatní bohatá dopravní města sbírají silný dopravní proud do mořských lázní Severního moře a p., do nichž, jako do veletoků, vlévají se proudy vedlejší.

*) Na př. francouzská Riviera a dále přes Marseille do Madridu, Curych, Paříž, Londýn, Porýní, holandské a belgické lázně, Itálie a Norsko (Kristiania), Švédsko (Stockholm), Cařihrad a j. v.

**) Státní dráhy podělují většinu stanic jízdními řády, které po vyjití nových vydání prodávají jako starý papír na váhu. Jsem přesvědčen, že státní správa by vyšla těmito starými jízdními řády školám vstříc.

Kromě těchto normálních cen za jízdy poskytují však dráhy za určitých okolností různých výhod.

Výhody jízdní: *Děti do 4 let*, pokud se pro ně nečiní nároku na zvláštní místo, neplatí nic, *dítky do 10 let* platí polovinu.

Žáci i žákyně všech škol, kterým přiznáno právo veřejnosti, včetně hospodářských a průmyslových pokračovacích ústavů, jsou dopravováni ke školní docházce za snížené jízdné, a to na zvláštní *legitimace žákovské*, které lze koupiti u osobních pokladen po 4 h. Vyplněná legitimace musí býti žákem podepsána, správou školy stran docházky školní a bydliště žákova potvrzena a před prvním použitím osobní pokladnou ověřena. Tyto legitimace opravňují ve školním roce:

1. požadovati jízdní lístky za poloviční cenu na jednotlivé jízdy,

2. požadovati měsíční lístky za zvláštní snížené ceny (10 km asi 6 K).

Zvláštní úlevy mají *cesty společnosti*. Tarif rozeznává větší a menší společnosti (nejméně 30 osob), čím se řídí také rozsah výhod. Nejmenší vzdálenost na tyto výhody činí 50 km. Žádosti o takové slevy musí býti podány nejméně 8 dní před cestou u příslušného ředitelství, které podá též všechny nutné zprávy.

Pro častější jízdy jednotlivců doporučují se zvláštní pozornosti *časové lístky*. Rozeznáváme tu 3 druhy a to:

a) *roční a pololetní lístky*,

b) *traťové lístky* s platností na rok, půl léta nebo měsíc,

c) *předplatní lístky* (abonentní) s platností roční.

Veškerý časové lístky vydávají příslušná c. k. ředitelství stát. drah, některé místní úřadovny stát. drah a traťové lístky též některé osobní pokladny. Objednávka může býti podána u kteréhokoli staničního úřadu. Zároveň s ní má býti složena příslušná částka a podobizna velikosti 6,5 × 10,5 cm. Objednávky vyřizují se osobně u zmíněných výpraven

do 48 hodin; při objednávkách u stanic anebo poštoven do 4 dní.

Časové lístky platí pro osobu, trať, třídu a dobu, na kterou jsou vydány, musí býti vlastníkem podepsány a opravňují k jízdám všemi druhy vlaků. *Použití časového lístku neoprávněnou osobou má za následek odnětí lístku bez náhrady zaplacené částky.*

Podrobnější ustanovení a sazby nalezneme v jízdním řádu.*) Po způsobu švýcarského „*Abonnement general*“ vydávají se též u nás na c. k. státních drahách *v letních měsících* (I. V.—3I. IX.), zvláštní *předplatní lístky na určité skupiny drah**)* s *15 denní* (III. tř. 26 K) nebo *30 denní* (III. tř. 40 K) *platností*. Tyto lístky opravňují *volně* použití kteréhokoli vlaku vnitř skupiny. Vydávají se v místních úřadovnách stát. drah., v cestovních kancelářích a větších stanicích. (Objednávky přijímá každá stanice.)

Jiné výhody poskytují *jízdenkové sešity*. Podle zvláštních k tomu cíli vyložených seznamů volí cestující na svou cestu jednotlivé části tratí, které sestaveny jsou v sešitku a jsou tak jízdní poukázkou na celou cestu. Požadavkem jest, že cesta musí zahrnovati nejméně 600 km. drah a jednotlivé části její musí činiti nepřerušenou „*rutu*“. Podrobnosti obsahují zvláštní ceníky uveřejněné též ve

*) *Roční a poloroční lístky*. pro jednu nebo dvě osoby téže firmy vydávají se na celý obvod jednoho nebo více ředitelství. Cena stanovena jest určitým nejmenším penízem (na př. 400 K pro III. tř. na rok). Činí-li souhrn sazeb stanovených pro jednotlivé ředitelství nebo okresy více, než tento nejmenší poplatek, poskytuje se ze zbytku 25procentní sleva.

Traťové lístky na určité trati za sazby podle km vzdálenosti: do 5 km III. tř. za měsíc 7 K; sazba stoupá s rostoucí vzdáleností vždy o menší poplatek. Příklad: Cena cesty z Prahy do Berouna a zpět rychl. v III. tř. je za 4-20 K, z Prahy do Turnova a zpět za 10-20 K; traťový lístek do Berouna na 1 měsíc stojí 30-10 K, do Turnova 52 K, takže se vyplatí traťový lístek do Berouna (44 km) při osmi jízdách, do Turnova (105 km) při 5, do Vídně (360 km) již při 3 jízdách.

Předplatní lístky na obvod jednoho nebo více ředitelství s platností na celý rok opravňují požadovati lístek za poloviční cenu. Poplatek činí za každé ředitelství (III. tř.) 20 K, nejméně však 100 K.

**) Na př. okolí Prahy a Vídně, Solná Komora, Taury, jižní Alpy, severozápadní Čechy, jihozápadní Čechy, České Švýcarsko, Krkonoše s Jizerskými horami, Sudety a jihovýchodní Morava atd.

větších jízdních řádech. Výhoda je v tom, že cestující nemusí kupovati lístků u pokladen a že má právo cestu častěji přerušiti. Výhody v ceně uplatňují se pouze při delších jízdách a používání rychlíků, kdežto jinak zanikají oproti vázanosti cestujících na zvolenou cestu.

Zvláštní výhodné sazby poskytují se z větších měst do lázeňských míst, do Paříže, Londýna a j., jakož i na určité okružní cesty.

Použití *spacích vozů* a *přepychových vlaků* povoluje se cestujícím I. a II. třídy za zvláštní příplatek, vyhlášený v sazbě jízdního řádu. (Ten jest na př. pro II. tř. z Prahy do Karlových Varů 2.50 K, do Lipska 6 K, do Vídně 10 K), Ve Švédsku jsou též spací vozy pro cestující III. třídy.

Za vyhrazení: pronajetí (celého oddělení, kupé) dlužno zaplatiti ve III. třídě 8, ve II. tř. 6, v I. tř. 4 celé lístky příslušné třídy. Na dopravu těžce nemocných zavádějí rak. stát. dráhy zvláštní vozy pro nemocné, opatřené lůžkem ve velkém vzdušném oddělení a oddělením pro průvodčí. Poplatek jest poměrně malý.

Lístky jsou vydávány u osobních pokladen ve stanicích nebo na větší cesty v soukromých cestovních kancelářích. U osobních pokladen možno též koupiti lístek opravňující vstupovati do čekáren a na peron (nástupiště). Na větších nádražích jsou na výdej peronních lístků automaty.

Koupiv si lístek nechť se cestující, zejména na větších a cizích nádražích, přesně poučí o tom, kdy a z které koleje jeho vlak odjíždí. Za tím účelem bývají na moderních nádražích blízko výdejny jízdních lístků a na nástupištích umístěny přehledné tabule označující, kterým směrem, v kterou dobu, z kterého nástupiště vlak odjíždí a kterou chodbou, kterými schody a pod. se k němu dostaneme. Při této tabuli bývá též tabulka, oznamující, zda a o kolik jsou vlaky opožděny.

Má-li cestující *menší zavazadlo*, vezme je sám do vlaku, nebo si je tam dá donést nosičem dráhy (opatřeným železniční čepicí a číslem) za libovolný poplatek. Nosiči nejsou oprávněni donášeti zavazadla do bytů v městě a p., jako

zase veřejní posluhové nesmějí bez lístku vstupovati na nástupiště a do vlaků. Větší zavazadlo podáme jako zavazadlo cestovní, o němž se zmíníme později.

Do odjezdu vlaku prodlíme buď v čekárně (restauraci) nebo na nástupišti. Meškati v chodbách a p. se nedoporučuje; tam můžeme snadno, zejména ve větších, cizích nádražích, zmeškati vlak. Cestujícím a jejich průvodčím, peroním lístkem opatřeným, dovoleno vstupovati do čekárny té třídy, pro kterou platí jejich jízdní lístek.

Odjezd vlaků hlásí zřízenec v čekárnách a restauracích; na mnoha cizozemských nádražích jsou v těchto místnostech zvláštní elektrické signály, které zvoněním a osvětlením desky, udávající směr a odjezd vlaku, vybízejí cestující, aby se odebrali na nástupiště.

Místo ve vlaku poukazuje průvodčí, k čemuž jest oprávněn a na žádost cestujícího povinen. Cestující má právo pouze na jedno místo. Lístek opravňující vstoupiti na nástupiště neopravňuje vstoupiti do vlaku. Kdo nastoupí do vlaku bez lístku, jest povinen oznámiti to ihned průvodčímu, v kterémžto případě zaplatí za lístek průvodčím vydaný cenu dle sazby a příplatek 1 K, ne však více než dvojnásobný poplatek. (Stojí-li lístek 40 h, zaplatí 80 h; stojí-li 90 h, zaplatí ne 1'90, nýbrž pouze 1'80. Dále pak vždy o 1 K více). Neoznámí-li to průvodčímu, bude-li tedy dopaden bez lístku, nebo má-li lístek neplatný neb nižší třídy, zaplatí za cestu, kterou s vadným lístkem projel, dvojnásobné jízdné, nejméně však 6 K.

Cestující, kterému není možno dáti místo ani ve vyšší ani v nižší třídě, má právo vrátiti lístek a požadovati vrácení zaplaceného jízdného. Zmešká-li vlak, má to ohlásiti ihned úředníku službu konajícímu, jenž lístek opatří poznámkou platnosti do jiného vlaku podle volby cestujícího. Lístek platí při vzdálenosti do 400 km 2 dni, při větší vzdálenosti 4 dni. V mezích této platnosti může býti jízda přerušena při obyčejném lítku jednou, při zpátečním lítku dvakrát; přerušení může trvati tak dlouho, aby cesta byla ukončena ještě do projití platnosti lístku. Při takovém přerušení má cestující, opouštěje vlak, lístek

předložiti úředníku službu konajícímu, který jej opatří náležitou poznámkou, jinak lístek pozbývá na zbytek cesty platnosti. Zpoždění nebo dokonce nevypravení vlaku nedává cestujícímu práva náhrady; zmeškané připojení však opravňuje požadovati jízdné za neprojetou trať a bezplatnou dopravu zpět do stanice, ze které vyjel.

Vozy na dopravu cestujících jsou trojí. Buď jsou rozděleny příčnými stěnami na několik oddílů (coupé), do nichž vchod je s obou stran. Tohoto nejstaršího typu vozů se dosud hojně užívá na francouzských drahách (na trati Paříž-Nizza i u rychlíků) a poslední dobou se opět zavádí na městských drahách (tak v Paříži pro místní vlaky, v Berlíně a p.), ježto se zavedením nastupování s jedné strany a vystupování na stranu druhou dosáhne značného zkrácení zastávek. Jiné vozy zařízeny jsou tak, že mají na obou stranách otevřené plošiny, z nichž vede chodba celým vozem; po obou stranách jsou sedadla vždy pro dvě osoby. Tyto nepohodlné vozy jsou zavedeny na většině našich drah místních. Moderní „průchodní“ vozy mají plošiny uzavřené, z nichž vede po jedné straně vozu chodba, ze které se vchází do jednotlivých oddílů. V každém vlaku má býti postaráno o zvláštní oddíly nekuřácké a dámské. V nekuřáckém oddělení není dovoleno kouřiti; v dámských odděleních není dovoleno mužům meškati ani za souhlasu ostatních cestujících. Kouřiti v I. třídě dovoluje se jen za souhlasu spoucestujících. V jiných státech (na př. Německu) dovoluje se kouřiti jen v oddílech určených kuřákům a není dovoleno kouřiti na chodbách. Cestující má právo pouze na jedno místo v oddílu; vzdálí-li se, zabezpečí si je tím, že položí na sedadlo svoje zavazadlo a p. V Německu pokládají sedadlo za obsazeno, je-li síť na zavazadla nad sedadlem obložena. V síti nad zavazadlem má cestující právo jen na tolik místa, kolik ho jest nad jeho sedadlem. Do vozu dovoleno vzíti jen taková zavazadla, kterými spoucestující nejsou obtěžováni neb ohrožováni (vyloučeny jsou věci zapáchající, objemné, výbušné, střelné zbraně a pod.). Otvírati okna dovoleno pouze po jedné

straně vozu; nedohodnou-li se cestující sami, rozhodne o tom průvodčí vlaku.

Není-li ve vlaku místa té třídy, do které je koupen lístek, a nepřikáže-li průvodčí místo ve vyšší třídě, cestující má právo žádati, aby byl do určeného místa dopraven ve třídě vyšší nebo nižší. Za jízdy může přestoupiti do oddílu jiné třídy; přestoupí-li do třídy nižší, nemá práva na vrácení většího poplatku, přestoupí-li do třídy vyšší, zaplatí příplatek, o kterém průvodčí vlaku vydá potvrzení. Totéž platí o přestoupení do vlaku jiného druhu, osobního vlaku do rychlíku a p., nebo rozhodl-li se cestující jeti dále, než platí jeho lístek.

Bylo-li cestujícimu na jeho právech z dopravní smlouvy plynoucích vinou dráhy ublíženo, má právo na náhradu prokázané škody a ušlého zisku (na př. zmeškal-li vlak, protože odjezd nebyl náležitě ohlášen, vlak odejel dříve, než v úř. jíz. řádu stanoveno a p.).

Vzal-li cestující *úraz* vzniklý z provozování dráhy, dráha ručí za úplné odškodnění vždy, ač-li nedokáže, že úraz vznikl vlastní vinou poškozeného, nebo vyšší mocí, nebo činem osoby jiné, kterého dráha nemohla odvrátiti.

Náhrady škody možno se domáhati buď mimosoudně nebo žalobou. Pro žalobu jest příslušný obchodní soud toho místa, v němž je sídlo dráhy, kterou na cestu nastoupěno; při tělesném úrazu jest příslušný obchodní soud sídla dráhy, na níž se úraz udál, nebo obchodní soud, v jehož obvodu se úraz stal.

Doprava zavazadel a psů.

Zavazadla, kterých cestující nemůže nebo nechce vzíti do svého oddílu, může podati jako *cestovní zavazadlo* u pokladny. Z toho zaplatí stanovenou sazbu, která jest asi 4 h z 10 km a 10 kg., na něž dostane poukázku, t. j. podací lístek. O dopravu a vydání těchto zavazadel postará se dráha, která též ručí za poškození a včasné dopravení

jich na místo určení vlakem, kterým jede vlastník. Kdyby těchto podmínek nebylo šetřeno, radno se obrátiti ihned po příjezdu vlaku a před *příjetím zavazadla*, odevzdáním podacího lístku na přednostu stanice, aby zjistil poškození nebo nezachování podací lhůty. Reklamace, opatřené důkazem vzniklé škody, vyřídí do 10 K přednosta stanice, do 50 K přednosta výkonného úřadu, jinak příslušné c. k. ředitelství stát. drah.

Zvláštní výhody jsou při *dopravě vzorků* jako zavazadel (Musterkoffer). Právo na tyto výhody mají na základě legitimace a průkazu totožnosti vydaných příslušným železničním úřadem majitelé protokolovaných i neprotokolovaných firem a jejich zřízení, jednatelé, kteří sjednávají obchody na vlastní vrub, a jednatelé, kteří pracují pro několik firem zároveň.

Při podávání vzorkového zavazadla cestující jest povinen prokázati se u pokladny jízdním lístkem, legitimací i průkazem totožnosti.

Zneužití výhod, zejména předložení neplatné legitimace (průkaz o totožnosti) nebo neoprávněnou osobou, prodávání vzorků a p., má za následek odnětí legitimace, odeprání práva na vzorkové výhody firmy na běžný a celý příští rok a případně i trestní stíhání provinilce.

Zvláštním druhem doprav jest (*expresní*) *spěšné zboží*, o kterém jsou platny obecné předpisy pro dopravu zavazadel, které však ve skutečnosti jest pouze výhodnou, zrychlenou dopravou kusového zboží. Každý předmět do 50 kg, pokud zvláštními předpisy není vyloučen (vyloučeny jsou předměty podrobené nucené dopravě poštou, drahé kovy, tekutiny, třaskaviny a p.) může býti podán u pokladny zavazadlové jako expresní zboží. Výhoda záleží v tom, že možno tak zboží podati i po úředních hodinách nákladních pokladen, jen když pokladna zavazadlová jest otevřena, tedy před každým vlakem i v noci a v neděli; dále, že doprava děje se nejbližším osobním anebo rychlíkovým spojením a že co se týká dodání, jsou tytéž lhůty, jako ty, které jsou určeny pro zavazadla.

Doprava malých psů (opatřených náhubkem) dovozuje se v oddílech osobních vozů, nenamítají-li ničeho ostatní cestující, sice se pes dopraví v oddělení služebního vozu; naložení, případné přeložení a vyložení psa přísluší jeho vlastníku. Výjimky týkají se honicích psů, je-li honcům je provázajícím vykázan zvláštní oddíl. Od dopravy psů platí se asi 20 h z 10 km a 10 h kolkovného.

Doprava zboží.

Podle ustanovení *mezinárodní úmluvy bernské* a *ra-kouského železničního dopravního řádu* jest železnice sloužící veřejné dopravě *zavázána* obstarati žádanou dopravu osob a věcí pokud: strany *vyhoví obecným předpisům* železnice; pokud *není* doprava jich *zákonem* anebo z důvodů *veřejného pořádku vyloučena*, pokud k dopravě *stačí pravidelné dopravní prostředky* a pokud není doprava *znemožněna vyšší mocí* (vis major).

Vůbec vyloučeny jsou: předměty podrobené nucené dopravě poštou; předměty, na jejichž nakládání a vykládání nebo přepravu dráha není zařízena; předměty, které nesmějí býti dopravovány podle zákona nebo hledě k veřejnému pořádku a bezpečnosti (zbraně, zabavené knihy, traskaviny a věci samovznětlivé).

Částečně vyloučeny, t. j. k dopravě podmíněně připuštěny, jsou takové předměty, které dráha přijímá jen v určitých případech (stačí-li na to její zařízení) anebo za určitých podmínek (zvířata, mrtvoly, drahé kovy a p.).

Železnice obstarává dopravu zboží na základě a důsledkem smlouvy, která se ujednává *nákladním listem* a odevzdáním zboží dráze. Práva a povinnosti z této smlouvy vznikají mezi třemi osobami,

zasílatelem od převzetí nákladního listu a zboží drahou,
příjemcem od vydání nákladního listu,
železnicí od převzetí nákladního listu.

V železniční dopravě rozeznáváme tedy 3 oddíly: odevzdání nákladního listu a zboží dráze, t. j. podání zboží, přepravu a dodání zboží.

Chceme-li zboží podati, třeba je předem na dopravu náležitě opatřiti, t. j. *vyžaduje-li toho jeho povahazabaliti a označiti* je. Zboží nebalené nebo nedostatečně balené převezme železnice pouze na nebezpečí podatelovo, což je tento povinen v nákladním listě poznamenati. Označení předepsané u *kusového zboží* (t. j. takového, které není celým nákladem vagonu) děje se písmeny nebo značkou a čísly shodujícími se se značkami uvedenými na nákladním listu.

Zboží takto opatřené převezme železnice ve výpravně k tomu určené a v úřední hodiny veřejně oznámené. Ve větších stanicích jsou různé výpravní pro rychlozboží a pro zboží nákladní. Úřední hodiny jsou pro oba druhy zboží ve všední dni od 8—12 hod. a od 2—6 hod. odp., pro rychlozboží též v neděli a svátek od 8—12 pol. Železnice může ve větších místech též buď sama nebo zvláštním podnikem opatřiti přivezení zboží od zasilatele do výpravní, ovšem jen na jeho žádost a za stanovený poplatek.

Zároveň se zbožím má zasilatel odevzdati železnici správně vyplněný *nákladní list*. Povinnosti této je sprostěn jen při výpravě známkováného zboží (o čemž později). Forma a obsah nákladního listu jsou přesně předepsány. Nákladní listy prodává železnice v pokladnách nebo v soukromých obchodech. Nákladní list je podroben kolkovému poplatku, a to do vzdálenosti 38 km — 2 h, při větší vzdálenosti 10 h. *) Blankety jsou různé pro *tuzemskou* a pro *mezinárodní dopravu* a v každé zase různé pro *rychlozboží* a pro *zboží nákladní*.

Text blanketů pro mezinárodní dopravu může být buď francouzský nebo německý neb obojí. Užije-li se jiné

*) Při zásilkách z Prahy možno tedy užítí zhalérových nákl. listů až do: Karlova Týna, do Noutonic, do Kralup, do Lysé, Neratovic, Poříčian, Senohrab, Davle a Smečna.

řeči, musí býti připojen text francouzský nebo německý. (Tak v dopravě s Ruskem nebo Itálií.) V *tuzemské* dopravě možno užívati *němčiny* všude. Vnitř zemí, ve kterých jest obvyklý jiný jazyk, jazykem tímto (na př. v Čechách, na Moravě a ve Slezsku možno ovšem vyplniti nákladní list česky). Jde-li však zásilka do jiné země, ve které tento jazyk není obvyklý, dlužno připojiti *německý překlad*.

Nákladní list má zasilatel vyplniti sám, může však to za něj za poplatek (10 h) opatřiti železniční zřízenec. Jak vyplniti nákladní list, patrně z předpisu blanketu a poznámek k němu. Zmíníme se pouze o předpisech důležitých. Jméno a bydliště udává poštovní adresu příjemcovu, t. j. kam se mu má zboží *avisovati*. Nemá-li se *avisovati*, t. j., zůstane-li ležeti ve stanici určení, až si pro ně příjemce sám přijde, napíše se *vedle jména stanice určení* (tedy *ne* vedle bydliště příjemcova) odlišným písmem „nádraží restante“ („bahnlagernd“, „en gare“).

Stanice určení jest železniční stanice, do které má býti zboží dopraveno.

Cestu, kterou je zboží dopravit, a tarify, kterých má býti užito, vyplní zasilatel, jen má-li po té stránce určitá přání. V rubrice „*obsah*“ má býti uvedeno zboží podle pojmenování určeného v „*roztřídění zboží*“ (klasifikace) v tarifu. Zasilatel ručí za správné označení obsahu a dráha jest oprávněna toto označení zkoumati; nesouhlasí-li, může dráha zaúčtovati *přirážky* k dopravnému. K takovému zkoumání obsahu musí býti strana přivolána; nedostaví-li se, prozkoumá obsah před svědky.

Váhu zboží zjistí dráha při kusovém zboží vždy, při vozovém zboží jen na výslovnou žádost. Za výslovnou žádost platí neuvedení váhy v nákladním listě.

Udání zájmu na dodání má význam při reklamacích. Strana může žádati, aby jí bylo vydáno *potvrzení o převzetí nákladního listu a zboží*. Toto potvrzení vydá se v mezinárodní dopravě duplikátem nákladního listu a jest závazné (obligatorní). V tuzemské dopravě vydá se zvláštní receptis (kopie průvodního listu) anebo potvrzení v knize pouze na požádání (v nákladním listu).

V první rubrice na pravo vyznačí zasilatel slovy „*franko*“ (vyplaceno), přeje-li si sám dopravné zaplatiti. Nechá-li tuto rubriku prázdnou, nebo přeškrtně-li ji, účtují se útraty příjemci.

Zasilatel může požadovati, aby mu železnice vyplatila cenu zboží, která mu za ně od příjemce náleží. Je-li požadovaná cena hodnotou zboží zabezpečena, vyplatí ji dráha podateli jako *hotovou zálohu* a vydá příjemci zboží, až když tuto zálohu dráze s ostatními poplatky zapravil. Při zboží, jež podrobena zkázě (maso, vejce, kvasnice a p.), nebo při kterém jest pochybno, zda by prodejem jeho vyplacená záloha byla zabezpečena, zasilatel může požadovati odeslání na *dobírku po dojití* zboží, t. j. teprve když adresát zboží přijal a dobírku zaplatil, stanice určení oznámí to stanici podací a ta vyzve písemně zasilatele, aby si u ní dobírku vybral. Zda a v jaké částce záloha nebo dobírka má býti poskytnuta, poznamená se taktéž na pravé straně nákladního listu.

Odevzdáním nákladního listu správně vyplněného zasilatel vyzývá dráhu, aby zboží zároveň odevzdané dopravila na místo určení dle pravidel dopravního řádu a dle přípustných přání v nákladním listě vytčených. Z těchto ustanovení jest nejdůležitější, že zasilatel zaplatí poplatky, které dráha jest povinna požadovati a které vypočte dle úředních *sazeb* (tarifu). Skládají se hlavně z dvou činitelů: z *dopravného*, t. j. odměny od převezení zboží, a z *vedlejších poplatků*, t. j. odměny za manipulaci při přijetí a vydání zboží a za zvláštní úkony zasilatelem požadované.

Dopravné se určuje dle způsobu dopravy (rychlzboží nebo nákladní zboží), dle *kilometrické vzdálenosti* stanice podací od stanice cílové (dle kilom. ukazovatele tarifu dle *druhu zboží* (cennější nebo choulostivější zboží podrobno vyšší sazbě) a dle *váhy zboží*.

Určení sazby dle *druhu zboží* jest v tarifu pevně stanoveno *roztríděním* (klasifikací). Jest to abecedním pořadím sestavený seznam zboží pojmenovaného dle obchod-

ních zvyklostí,*) ve kterém jest uvedeno, dle které *třídy sazební* jest dopravné počítati. Pro každý druh zboží určena jest třída, podá-li se jako rychlozboží, či jako obyčejné zboží nákladní ve váze do 5000 kg, přes 5000 kg, nebo přes 10.000 kg. Chceme-li tedy vypočítati, co nás bude zásilka státi, nebo přepočítati, zda dráha nevypočítala dopravného chybně, vyhledáme si nejprve v *roztřídění zboží tříd*, dle které „tarifuje“; pak vyhledáme v *kilometrickém ukazovateli* vzdálenost stanice podací od stanice určení. V *tabulce sazeb* (ve spol. sešitu dílu II. lokálního tarifu) nalezneme pak třídy zboží ve sloupci vodorovném a kilometrické vzdálenosti ve sloupci svislém. Číslice ve sloupci vyhledané třídy a kilometrické vzdálenosti udává dopravné v haléřích ze 100 kg zboží. Skutečná váha zboží se zarovnává, a to při rychlozboží vždy na 5 kg, při zboží nákl. na 10 kg. (nejméně však celkem na 20 kg). Vyhledaná sazba násobená zarovnanou vahou a dělená 100 udává nám dopravné, jež se však opět zarovnává nebo srovnává tím, že částky pod 5 h se vypouštějí, nad 5 h se zarovnávají na nejbližší desítky.

Nejvyšší třída jest při rychlozboží: *obyčejné rychlozboží*, pak *snížené rychlozboží* (na potraviny) a *zvláště snížené rychlozboží* na prázdné, zpět zasílané obaly.

Při nákladním zboží jest na *kusové zboží třída I.* (normální na zpracované předměty) a *třída II.* (na suroviny nebo předměty zhruba zpracované.). Na předměty, které zaujímají velký prostor anebo které vyžadují při dopravě zvláštní opatrnosti, je zvláště zvýšená sazba na *zboží neskladné*. Na zboží, jež se podává *celými vozovými náklady* (5000 kg nebo 10.000 kg), jsou o mnoho *nižší třídy A, B a C*. Na druhy zboží, jehož doprava se z důvodů hospodářskopolitických, sociálních a j. podporuje (tak uhlí, řípa, atd.), jsou zvláště upravené *třídy 1, 2 a 3 speci-*

*) Spolek českých úředníků železničních v Praze vydal s velikými obětmi *český tarif*, v jehož roztřídění zboží užívá se správné české terminologie zboží. Doporučuje se velice, aby se všichni čeští interestenti vždy a všude tímto českým tarifem důsledně řídili.

álních tarifů a tarify výminečné. Druhá složka, z níž poplatek dopravy zboží se skládá, jsou *vedlejší poplatky*, t. j. poplatky od jiných výkonů než převezení zboží, tedy na př. naložení, vyložení, vážení zboží atd. U některých drah, na př. v Německu, obsaženy jsou poplatky za ony vedlejší výkony, které doprovázejí každou zásilku, již v sazbě. U nás počítají se zvláště jednak při podání, jednak při dodání zboží. Nejobyčejnější z těchto poplatků jsou: kolkovné, poplatek za vydání přijímacího lístku, za složení, za vážení zboží, za hotovou zálohu (2 proc. ze zálohy), za dobírku (půl proc. z částky dobrané), za avisování,*) za udání zájmu na dodávce atd.

Poplatky, které takto zřízenec vypočítá, nutno dráze zaplatiti, a to buď hned při podání zásilky (franko) nebo při jejím vydání adresátu, který musí zapraviti též všechny další poplatky, které vznikly při přepravě a při příchodu zboží, jakož i částky, o které odesílací stanice dopravné chybně vypočítala.

Převahu zboží obstará dráha dle vlastního rozhodnutí. Dopraví-li však zboží delší cestou, než za jakou bylo započítáno dopravné, nenáleží jí žádná náhrada, a ručí za tak včasné dodání, jako kdyby zboží šlo cestou smlouvenou. Od převzetí zboží až do jeho vydání ručí dráha za všechnu škodu, kterou by vzalo. Doprava děje se dle druhu zboží buď ve vozech otevřených nebo zavřených. O vozy na zboží kusové, které dráha pravidelně sama nakládá, postará se dráha. Vůz na zboží, činící celou vozovou zásilku, které strana také sama musí naložit a složit, obstará dráha na objednávku. Tuto objednávku jest odevzdati 24 hodin dříve písemně u staničního úřadu, kde zboží jest nakládati, a má obsahovati udání druhu zboží, jeho množství, cílovou stanici a druh žádaného vozu.**)

*) Cílová stanice může avisovati příjemce způsobem, jaký uzná za vhodný, a to buď poštou doporučeně, poslem, nebo telegraficky. Příjemce může žádati, aby mu bylo avisováno nedoporučeně, nebo několik zásilek jedním dopisem neb aby avisa pro něj zůstala ležeti na dráze.

**) Druhy nákladních vozů označují se písmeny, na př. otevřený velký vůz Ik, vůz na dlouhé dříví Ih, kryté vozy G a p.

Došlo-li zboží do cílové stanice, úředník přezkouší započítané poplatky a přičte k nim poplatky, vzniklé za přepravy a při dodání, načež adresáta o příchodu zboží zpraví (avisuje). V návěští (avisu) jsou též vypočítány poplatky, které jest při vydání zboží zaplatiti. Příjemce má návěští vlastnoručně inkoustem podepsati, načež mu popkladník po zapravení všech na zásílce váznoucích poplatků vydá nákladní list, na jehož průkaz možno zboží ve skladišti odebrati. O opatrnosti, které jest při odebrání zboží zapotřebí, zmíníme se při reklamačním řízení. Povinnosti dráhy a ručení její zanikají okamžikem, kdy byl vydán nákladní list, pročez je s prospěchem strany, aby zboží ihned potom odebrala.

Zbývá zmíniti se o dopravě *známkového zboží*, které-
hožto výhodného způsobu dopravy dosud málo se užívá. Je to obdoba frankování poštovní zásilky jednotnou známkou. Zboží do 20 kg v jednom kuse možno jako rychlozboží vypraviti bez nákladního listu tím, že se zásilka opatří lístkem s adresou zasilatelovou a příjemcovou a s udáním obsahu. Dovozné platí se předem frankovací známkou, kterou železnice přilípne na zmíněný lístek. Poplatky jsou velmi výhodné (na př. od zásilky do 10 kg z 200 km = 80 h, do 20 kg z 200 km = 1.30 K). Doprava známkového zboží zavedena dosud pouze na c. k. stát. drahách a na dráze Vídeň-Aspang.

Veledůležitou statí každému uživateli dráhy jest *vymáhání nároků* vzniklých tím, že dráha svým povinnosten z dopravní smlouvy nedostála. Velké firmy mívají za tím účelem svoje vlastní reklamační kanceláře, kdežto většina menších zákazníků dráhy nevěnuje tomuto předmětu náležitě péče, čímž dojde mnohdy značné škody. Pojednáme tudíž o této statí poněkud podrobněji.

Železnice *ručí za škody, způsobené* oprávněné straně nedostáním dopravní smlouvě, a to:

- I. ztrátou, úbytkem anebo pokažením zboží;
- II. překročením dodací lhůty;
- III. nesprávným zaúčtováním poplatků.

V případě I. a II. jest vymáhati náhradu škody oprávněn *zasílatel* až do chvíle, kdy příjemci byl *vydán nákladní list*; od té doby *pak příjemce*. Tedy na př.: Byla-li zásilka za přepravy ztracena, takže zasílateli nákladní list nebylo možno vydati, nebo nepřijal-li adresát nákladního listu, reklamuje zasílatel. Byla-li zásilka nebo jen nákladní list příjemcem přijat a zjištěno teprve po té porušení zboží, reklamuje příjemce. Svoje oprávnění vymáhati nároky je zasílatel povinen prokázati duplikátem nákladního listu nebo přijímacím lístkem. Příjemce legitimuje svoje oprávnění nákladním listem. Nároky mimosoudní se vymáhají, dokud zboží do stanice určení nedošlo, u správy (ředitelství) nadřízené stanice zasílací, ve všech jiných případech u správy stanice přijímací.

V případě III. vymáhá náhradu, kdo přeplacené poplatky zaplatil, a to na dráze, která tyto poplatky vybrala.

Náhradu za škodu máme dříve vymáhati mimosoudně, t. j. písemnou, kolku prostou žádostí na správu dráhy (c. k. ředitelství státních drah) a pak teprve soudně.*)

Pro jednotlivé případy škod jsou tato ustanovení:

I. *Zboží se ztratilo* (nedošlo do 30 dní), *chybí ho část* nebo bylo *porušeno*. Ve všech těchto případech ručí železnice odchylkou od obecných norem právních zásadně vždy za *všecku škodu* nastalou od přijetí o vydání zboží; osvobozuje ji pouze vyšší moc, vina zasílatelova nebo příjemcova, *neznatelné nedostatky obalu*, to jsou nedostatky obalu, kterých nemohla dráha při normálním prohlédnutí zboží postihnouti, a přirozená povaha zboží (seschnutí, prolínání).

Velikost náhrady, kterou reklamant jest oprávněn požadovati, jest rozličná dle toho, vzešla-li škoda pouze A)

*) Nastoupí-li reklamant cestu práva, aniž ponechá železnici možnost a čas, aby zkoumala dříve jeho nárok a reklamaci vyřídila mimosoudně, nese sám své útraty sporu, i když jest v právu, a hradí dráze i její soudní útraty, když ona při prvním stání nárok jeho uzná.

vinou či *nedopatřením* železnice, nebo byla-li způsobena B) *zlým úmyslem* či *hrubou nedbalostí* dráhy.

A) V prvním, obyečnejším případě nárok reklamantův jest opět různý: a) bez opovědění zájmu, b) při opovědění zájmu (interese) na dodávce.

a) Není-li opověděn zájem, železnice hradí *tržní cenu*, které zásilka jeho pozbyla (tedy při ztrátě a úbytku tržní cenu scházejícího zboží, při poškození rozdíl mezi tržní cenou zachovalého a poškozeného zboží), všechny prokázané útraty a úroky z prodlení. Nemá-li zboží určité tržní ceny, platí obecná cena. b) Byl-li udán *zájem na dodávce*, hradí železnice kromě toho, co uvedeno pod a), veškeru *další prokázanou škodu* (na př. ušlý zisk, útraty před dodáním zboží atd.), nejvíce však *do peníze udaného zájmu*.

B) Byla-li škoda způsobena *zlým úmyslem* anebo *hrubým zaviněním* dráhy, což však *dokázati přísluší reklamantu*, ručí za *veškeru* reklamantem prokázanou škodu, tedy případně i větší, než jest cena udaného zájmu.

Ve všech těchto případech však největší opatrnosti třeba, *aby nebyla promeškána lhůta*, stanovená na podání reklamace, ježto pak zpravidla i vymáhání nároků cestou soudní jest marno. Tímto směrem pak platí přísné ustanovení § 97 d. ř., že *bylo-li dopravné s ostatními na zásilce vážnouchými pohledávkami stranou zapláceno a zboží přijato*, zanikají všechny nároky příjemcovy, t. j. objeví-li příjemce po té škodu, nemůže již reklamovati pro ztrátu, úbytek anebo porušení zboží.*)

Máme-li pochybnosti o správné váze zboží, žádáme před jeho přijetím o úřední zvážení (za poplatek 4 h ze 100 kg). Není-li bezvadnost zásilky nade vší pochybnost zjištěna, ponecháme si nákladní list, avšak přijetí zboží

*) V praxi ovšem má toto ustanovení význam jen při úbytku a poškození, avšak i ohledně ztráty dlužno upozorniti na případ *záměny* zboží, které platí za ztrátu. Abychom se toho uvarovali, srovnáme, přijmouce nákladní list, před přijetím zboží co nejsvědomitěji a zjistíme *všecko jeho označení i totožnost*.

vyhradíme si po zjištění škody, k čemuž se však dle práva vyžaduje souhlas (písemný) dráhy.

Odebrali-li jsme však zásilku, můžeme vymáhati náhradu škody jen, dokážeme-li *zlý úmysl* nebo hrubou *nedbalost* dráhy, nebo byly-li *vady* (dle výhrady shora uvedené) *zjištěny* před odebráním zboží. Shledáme-li škodu na zboží způsobenou později, musíme nejdéle *do 7 dní* po odebrání zásilky žádati písemně dráhu o zjištění škody (nebo u soudu o znalecké ohledání), která se nám však v tomto případě hradí jen tehdy, dokážeme-li, že škoda byla způsobena za doby od dodání do přijetí zboží; důkaz ten jest ovšem v praxi nadmíru obtížný.

II. Dráha jest povinna dopravit zboží do určitých, dopravním řádem stanovených *lhůt*; tyto se skládají z doby potřebné na manipulaci (výpravní lhůta) a na přepravu (přepravní lhůta) a počítají se v tuzemské dopravě takto:

u rychlozboží: výpravní lhůta 1 den, přepravní lhůta za každých započatých 300 km 1 den.;

u nákladního zboží: výpravní lhůta 2 dni, přepravní lhůta za prvních 100 km 1 den, za každých dalších 200 km 1 den.

K těmto lhůtám připočítávají se v některých případech *přirážky*, a to: Je-li po dni, kdy zásilka byla podána, *neděle nebo svátek*, anebo končí-li se lhůta dodací v neděli nebo ve svátek, prodlužuje se lhůta *o 1 den*; každý *přechod* zásilky na trať jiné dráhy nebo jiné linie téže dráhy prodlužuje dodací lhůtu při rychlozboží o 6 hod., při nákl. zboží o 12 hod. Nebyla-li dodací lhůta zachována, vzniká oprávněné straně nárok, který může uplatniti *reklamací podanou do 14 dní* (první den této lhůty jest den po odebrání zboží). Projitím této lhůty bez podání reklamace zaniká nárok strany *vyjímaje* příklad *zlého úmyslu* nebo hrubé nedbalosti dráhy, kdy zaniká teprve do roka obecným promlčením.

Nároky strany zde jsou, ať byla překročením podací lhůty *poškozena* či *nikoliv*; nároky tyto jsou však po každé jiné a rovněž různé dle toho, byl-li udán *zájem na dodávce* čili *nic*.

Odškodnění jsou:

1. Strana nemá škody z překročení lhůty dodací:

a) zájem na dodávce *byl* udán:

při překročení lhůty o 1 den $\frac{2}{10}$ zaplaceného dopravného

„ „ „ „ 2 „ $\frac{4}{10}$ „ „

„ „ „ „ 2 „ $\frac{6}{10}$ „ „

„ „ „ „ 4 „ $\frac{8}{10}$ „ „

„ „ „ více než 4 dni celé dopravné,

avšak jen do výše udaného zájmu.

b) zájem na dodávce *nebyl* udán:

odškodnění jest *polovina* částky vyplývající ze sazby
a), nejvýše však polovina zapraveného dopravného.

2. Strana *má skutečnou škodu*, kterou může dokázati
(na př. ušlý obchod, nutnost pořídit jiný stejný předmět
a pod.) bez rozdílu, o kolik byla lhůta překročena:

a) zájem na dodávce *byl* udán:

Přísluší straně právo *úplné náhrady prokázané škody*
až *do ceny udaného zájmu*; jest-li však *dopravné větší*, než
ta částka, až do sumy dopravného.

b) *Nebyl-li* zájem udán: až *do sumy zaplaceného do-
pravného*.

Zavinila-li však dráha škodu (prokázanou) *zlým
úmyslem* nebo *hrubou nedbalostí* (důkaz musí provést
strana), strana má nárok *na náhradu škody celé*, tedy ani
dopravným, ani cenou udaného zájmu *neomezené*.

III. Strana *poškozená* při výpočtu dopravného *užitím
nesprávné* (větší) sazby, *nebo nesprávným počtem*, má ná-
rok požadovati *celou částku*, o kterou bylo *více napočí-
táno* i s úroky (5 nebo 6 proc.). Reklamace (stran přísluš-
nosti při podání viz výše) písemná má obsahovati udání
nesprávného výpočtu, případně i předpis tarifu, o který se
opírá, a má býti doložena nákladním listem. Lhůta zde
stanovena není; právo však se dle všeobecných ustano-
vení promlčuje za rok.

Ve všech případech uvedeného poškození strany z do-
pravní smlouvy může se svého práva domáhati *též*

soudně do roka (§ 98 d. ř.), po které době nastává stran všech nároků promlčení, ač-li již strana nepozbyla nároku obmeškáním opatrností uvedených při reklamacích. Zachovává si tedy tento nárok žalobní do roka:

Při ztrátě, úbytku a poškození:

nezaplatila-li dopravného, nepřijala-li zboží nebo část jeho, žádajíc o výhradu zjištění jeho stavu; žádala-li o domáci protokolární zjištění při neznatelném poškození do 7 dní; nebylo-li zjištění vykonáno vinou dráhy; podala-li při *nezachování dopravní lhůty* do 14 dní reklamaci k dráze.

Tyto promlčecí *lhůty staví se* podáním reklamace a běží opět dále po dodaném vyřízení reklamace od správy dráhy. Nároky na sumu náhrady jsou stejné, jako při reklamacích.

Příslušnost soudní jest: *při tuzemské smlouvě* dopravní při nárocích do 1000 K: okresní soud, při nárocích větších: obchodní soud, resp. obchodní senát krajského soudu onoho místa, kde má pasivně legitimovaná dráha svoje sídlo.

Ručení dráhy a nároky na náhradu škody, vzniklé při dopravě cestovního zavazadla, jsou podobné jako při dopravě nákladní. Pouze o ztrátě dlužno uvést, že se předpokládá, nedošlo-li zavazadlo do stanice určení 3 dni po příjezdu vlaku, kterým bylo zasláno.

Při nezachování dodací lhůty a nebyl-li udán zájem na dodávce, náleží straně nárok 20 h z každých započatých 24 hodin a 1 kg zásilky; při udání zájmu náhrada prokázané škody do ceny udaného zájmu.

Bylo-li zavazadlo zavléčeno, vykládá se *za vinu strany*, nebyly-li *odstraněny staré železniční* nebo jiné *cedulky*. Nároky na náhradu při ztrátě a překročení lhůty *promlčují se* v 8 dnech po příchodu zavazadla nebo po příchodu vlaku, kterým správně mělo přijíti.

Pojednali jsme tímto o stycích obecenstva s drahou při hlavních výkonech, kterým slouží, t. j. při jízdě drahou a při používání dráhy na převoz zboží. Při těchto výkonech, zejména při dopravě zboží, naskytují se mnohé jiné příležitosti, ve kterých strany jsou nuceny se správou

dráhy jednati, a při tom, jako při každém jiném obchodu, dbáti svých zájmů. Nejhlavnější z těchto jednání bude nájímání *skládky* na nádraží, stavba *vlečné koleje* do závodu a při větším dopravním obratu *založení dopravního úvěru*.

Při podání a přijímání zboží, hlavně vagonového, bude nám mnohdy vhod, budeme-li moci zboží před nakládáním anebo po vyložení nechat na stanici. Na př. obchodník dřívím může za dobré pohody dovážeti dříví, které si uloží na staniční prostoře. Dojde-li ho objednávka, obstará ji z této zásoby. Obchodník uhlím učiní si zásobu uhlí na nádraží, odkud se jeho zákazníci přímo zásobují. V takových a podobných případech dráha přichází obchodnictvu vstříc, že mu pronajímá plochy, kterých a pokud jich sama nepotřebuje. Nájemné řídí se zpravidla hodnotou pozemku a vyměřuje se dle čtv. m. Žádost o pronajetí nádražních ploch podá se přednostovi stanice, kde plocha leží; žádost ta jest kolku prosta. Je-li možno žádosti vyhověti, přednosta předloží straně nájemní smlouvu (1 K kolek), ve které jsou obsaženy podmínky nájmu. Pravidelně si dráha vyhrazuje libovolnou výpověď, dále zavazuje nájemce, že uvede najatou plochu po zrušení nájmu do dřívějšího stavu a zároveň si vyhrazuje odškodnění za úrazy, které by se při provozování skládky udály a za které by měla dle zákona ručiti sama. Postaví-li nájemce na najaté ploše boudu nebo střechu, musí ji ohnivzdorně opatřiti nebo se zříci nároků na náhradu škody, vzniklé ohněm způsobeným provozováním železnice.

Větší závody ležící blízko dráhy budou pravidelně ve značné výhodě, nebudou-li musit odvážeti zboží, které jich dochází a které odesílají, z nádraží do závodu a zase naopak, nýbrž budou-li moci vykládati a nakládati vagony přímo ve svém závodě. To bude možno, povede-li z nádraží do závodu kolej, po které se železniční vozy dopraví. Taková kolej, „vlečná dráha“ nebo zkrátka „vlečka“, postaví se — dovolují-li to dopravní poměry — zpravidla na útraty žadatelovy dle „všeobecných podmínek“, kterým se musí interest ve „smlouvě o stavbě a provozu vlečné dráhy“ podvoliti. Nejdůležitější ustanovení těchto

podmínek jsou: Pozemky dráhy, potřebné na vlečku, pronajmou se obvykle za uznávací nájemné (2 K), jiné pozemky musí podnikatel vlečky před počítím stavby dráhy odevzdati, k čemuž opatří dráha — je-li toho potřebl, právo vyvlastňovací. Udržování vlečné dráhy a dohled obstará na útraty podnikatelovy správa dráhy. (Leží-li vlečka na pozemku dráhy, obligatorně, jindy na žádost.) Majitel jest povinen připustiti spolužívání vlečky, pokud leží mimo pozemek závodu, ovšem za náhradu, o níž rozhodne — nedohodnou-li se strany samy — ministerstvo železnic. Takového spolužívání může žádati jiný soukromý podnik, na př. továrník, který si postaví od vlečky odbočku do svého závodu, nebo též podnik veřejný, na př. místní dráha, která se připojí na vlečku před jejím zaústěním do stanice. Při stavbě vlečky je podnikatel povinen provésti všechna bezpečnostní zařízení, která mu správa dráhy předepíše; bývá to nejčastěji zámek odbočné výměny a výkolka, t. j. klín připevněný na koleji, kterým se vykolejují vozy, které by ze závodu po vlečce sběhly a stanici tím ohrožovaly. Odbočuje-li vlečka z běžné trati, třeba odbočku s obou stran skryti signály, kterými by se zadržely vlaky tehdy, když se na vlečce pracuje. Dodávání a odvážení vozů z vlečky obstará dráha obvykle lokomotivami a stanoví na to pravidelné doby. Za tuto obsluhu vlečky smluví se odměna, kterou stanice účtuje měsíčně. Zpravidla požaduje se též od majitele vlečky, aby si opatřil na veškeré zásilky, které se po vlečce dopravují, dopravní úvěr.

Takový *dopravní úvěr*, který si mohou u stanice vyžádati i jiné strany, záleží v tom, že strana složí určitý peníz v hotovosti, v cenných papírech, nebo že se některý peněžní ústav zaručí za takový peníz, který přibližně stačí, aby z něho byly placeny veškeré poplatky, které by měla strana za určité období od dopravy zboží v každém případě hotově zapraviti. Toto období může býti určeno nejdéle na měsíc a úvěr nejméně na 400 K. Koncem období dráha vypočítá, pokud bylo úvěru použito, načež musí zapraviti strana příslušnou částku.

Organisace rakouských státních drah.

V Rakousku, jako též v Německu, Itálii atd., jest většina drah vlastnictvím státu. Máme tu systém státních drah na rozdíl od systému podniků soukromých, jaký jest v užívání napořád v Anglii, ve Spojených státech severoamerických, převážně ve Francii a jinde.

Soukromé jsou u nás dosud z velikých drah: buštěhradská (Praha-Cheb), Ústecko-teplická, jižní (Viedeň, Terst a Rjeka, Maribor-Franzensfeste, Kufstein-Ala) a většina drah místních, které však bývají ve správě a provozu státních drah a jsou k nim tudíž organizačně přivtěleny. Organisace soukromých drah přizpůsobuje se — hledě k možnému zestátnění — organisaci drah státních; promluvíme tedy obecně pouze o této.

Vlastní služba železniční, t. j. služba výkonná, rozdělena jest ve 3 hlavní odvětví:

1. *Služba dopravní se službou komerční.* Zahrnuje jednak řízení dopravy vlaků a dozor na ni, jednak úkony spojené s přijímáním, přepravou a vydáváním zboží. Instance, obstarávající tyto služební výkony, jsou *c. k. staniční úřady*, které se při větším rozsahu, zejména na křižovatkách drah a tam, kde je sídlo většího počtu zřízenců, zovou *c. k. železniční provozní úřady*. Působnost obou úřadů jest stejná, pouze pravomoc samostatně vyřizovati reklamační nároky jest u *c. k. staničních úřadů* menší. V malých stanicích všichni zřízenci jsou účastni veškeré služby (tak dopravní úředník obstarává též část komerční služby a dělníci pracují ve skladišti i ve stanici a někde vykonávají i službu výhybkářů). Ve větších stanicích služba jest více méně rozdělena tak, že na př. u velkých provozních úřadů každý odbor služby má svůj stálý personál; zde ustanoven samostatný staniční pokladník, skladištní úředník, pokladník zboží, pokladník rychlozboží, osobní pokladny, zavazadel atd. Při dopravní službě jsou pak zvláštní úředníci na výškolení personálu, na rozvrhy

služby, na službu vozovou, pro řízení dopravy vlaků, pro službu telegrafní atd. Přednostovi jsou přiděleni zvláštní náměstkové pro větší odbory (tak pro dopravu a komerční službu), kdežto přednosta sám věnuje se jen povšechnému vedení, dozoru a zastupování správy drah při styku s obecníkem (representace).

2. *Služba stavební a udržování trati* zahrnuje provádění všech staveb na dráze, pokud se nezařádávají soukromým podnikům, ve kterémž případě jí přináležejí dozor; dále udržování tratí ve stavu způsobilém k dopravě vlaků a opatřování potřebného na to materiálu. Úřad, jenž všechny tyto povinnosti zahrnuje, jest *c. k. odbor pro udržování trati*. Přednostovi, jenž má býti technik, jsou přiděleni techničtí a administrativní úředníci (zřízenci), kteří obstarávají osobní záležitosti personálu a správu materiálu. Vlastní a stálý dozor nad tratí a přímé vedení menších prací přísluší traťmistrům, z nichž každému jest přikázána určitá část dráhy.

3. *Služba vozební* zahrnuje jednak obsluhování, vedení, správu a udržování lokomotiv, jednak vykonávání menších oprav na veškerých vozidlech. Výkonným úřadem této služby jest *c. k. správa topírny*. Přednostovi, strojnímu technikovi, přiděleni jsou, jako při odboru udržování trati, úředníci techničtí a administrativní. Vlastní vozební službu vykonávají strojvůdci a topiči.

Mimo tyto hlavní odbory výkonné služby jsou ještě odbory pomocné, tak: *c. k. správy dílen*, které vykonávají veškeré opravy vozidel, *c. k. správy zásobáren*, obstarávající všechny předměty, potřebné pro výkon železniční služby (lampy, náčiní, stejnokroje zřízenců, barvy, atd.). Službu zdravotní vykonávají železniční lékaři. Ti jsou, vztahuje-li se jejich působnost k většímu počtu zřízenců, úředníky dráhy, nebo je-li jejich působnost menší, jsou stanoveni pouze smlouvou za honorář.

Druhou instancí pro všechny výkonné odbory železniční služby jsou *c. k. ředitelství státních drah*. Ta rozhodují jednak v druhé instanci o rozhodnutí výkonných úřadů, jednak vedou sama určité výkony jako instance první. K těm

náleží zejména vedení a dozor výkonné služby. Za tím účelem jsou rozdělena na oddělení, a to jednak odborná, jednak pomocná. Odborná oddělení jsou dopravní (pro veškeru službu stanic a vlakového personálu), oddělení stavební a pro udržování tratí a oddělení provozní a pro službu dílenskou. Ostatní oddělení obstarávají agendy, které nesouvisí přímo s výkonnou službou; tak: oddělení pro osobní záležitosti personálu, pro správu humanitních zařízení drah a pro službu zdravotní, oddělení pro záležitosti právní a správy drah, odd. komerční, odd. pro kontrolu účtů, které vedou stanice pro příjmy z dopravy, a odd. pro finanční záležitosti, t. j. poukazování příjmů a vydání a dozor nad nimi, jakož i nad službou zásobáren. Pro některé místní dráhy vsunuty jsou mezi stanice a ředitelství jako druhá instance *c. k. správy provozu*, které obstarávají zároveň vedení i dozor dopravy a povinnosti odboru pro udržování trati a službu topíren. Jsou to úřady ustanovené ve prospěch místních drah, a to nejen za účelem účinnějšího dozoru, nýbrž též na umožnění jednoduššího způsobu provozování dráhy, pro jejíž výkonnost a finanční sílu nelze užívatí měřítek a pravidel platných pro trati hlavní.

Původní organisace ředitelstev jest *teritoriální*, t. j. všechny dráhy určitého území jsou podřízeny ředitelství, jehož sídlo jest asi prostřed území a pokud možno též v jeho hospodářském a politickém středisku. Zestátněné dráhy severozápadní, státní, česká severní, severní dráha císaře Ferdinanda mají ředitelství *trátová*, jejichž působnost se nevztahuje na dráhy určitého území nehledě k jich dopravnímu pokračování, nýbrž na určitý počet celých tratí, činících jednotnou dopravní linii. Příklad to objasní: Dráha císa. Fr. Josefa, t. j. dopravní spojení Vídně s českými lázněmi (Karlovy Vary, Františkovy Lázně, Mariánské Lázně atd.) a Prahou, t. j. trať Vídeň - Cmunt, Cheb - Praha, probíhá několika teritoriálními ředitelstvími, a to část Vídeň - Cmunt ředitelstvím vídeňským, Gmünd-Cheb plzeňským, Cmunt-Praha pražským, kterýmž ředitelstvím jsou též tyto části celé trati

přivtěleny; takové celé ředitelství skládá se pak z jiných takových částí rozličných tratí jeho územím probíhajících. Jinak tomu na př. u dráhy severozápadní, t. j. dopravní linie, která spojuje Vídeň s významným dopravním proudem Polabí (trať Vídeň-Kolín-Děčín-Drážďany). I tato trať probíhá územím většího počtu ředitelstev, není jim však přidělena, nýbrž má své vlastní traťové ředitelství ve Vídni, které spravuje z toho jednoho, na konci trati ležícího místa, celou trať s jejími pobočnými větvemi. O tom, který systém jest výhodnější, mnoho již se vedlo sporů. My se obecně přikloňujeme k ředitelstvím teritoriálním, která jediné vyhovují nejen seskupení politickému a národnímu, nýbrž, což jest nejdůležitější, též hospodářskému a stavbě naší říše. Ředitelstva traťová měla snad svoje oprávnění, dokud ony tratě byly v soukromých rukou, dokud ohromný finanční podnik, jenž měl na starosti hlavně vztahy k velkým finančním ústavům, podnikům a k burse, musel svou hlavu míti v metropoli říše. Dnes však, když tyto dopravní linie patří k tělesu státních drah, jehož hlava beztak jest zastupována ministerstvem železnic v sídelním městě, bude nesnadno naléztí jiné pádné důvody pro obhajování systému traťového.

Nadřízeným úřadem ředitelstev a třetí instancí v železniectví jest *c. k. ministerstvo železnic*. Působnost ministerstva zahrnuje *nejvyšší dozor nade všemi* (i soukromými) *drahami* a hlavní *vedení provozu státních drah*. Přednostou tohoto úřadu jest ministr, člen *c. k. vlády*. Ministerstvo dělí se dle hlavních odborů působnosti na sekce (odborníky) a ty opět dle rozličných agend k odboru náležejících na departementy. Sekcí jest nyní 8, departementů 40. Kromě výše zmíněných oddělení přísluší ministerstvu příprava železničních zákonů, sjednávání státních smluv s železničními podniky jiných států, výkon tarifní výsosti státu, výkon úkolu státu jako podporovatele dopravního vývoje (záruky a podpory drah), zdokonalování dopravnictví a uplatňování všech vlivů, souvisících s postavením státu jako majitele podniku veřejně prospěšného. Velmi důležitý úkol náleží tu státu jako největšímu podnikateli

v říši na poli sociální péče, regulace mzdy a úpravy pracovních dob, ježto se každý krok jeho na tomto poli přímo přenáší do oborů soukromých podniků, na které tak stát může železnicemi nepřímo působiti.

Personál železniční dělí se ve 3 hlavní skupiny, a to: úředníky, podúředníky a sluhy. Ke stavu úřednickému vyžaduje se absolvování střední školy s maturitou a poslední dobou i odborné železniční školy (dosud v Praze, Linci, Vídni a Lvově);*) kdo se chce státí podúředníkem, musí se prokázati vchozením 3. třídy měšťanské školy; některé kategorie podúředníků doplňují se ze stavu sluhů. Pro obě tyto skupiny jest znalost němčiny nezbytná a odbytí neb osvobození služby vojenské žádoucím požadavkem. Menší školní vzdělání umožňuje pouze ucházeti se o místo sluhy. Pro všechny skupiny železničních zaměstnanců vyžaduje se bez výjimky rakouská státní příslušnost a občanská zachoalost. Nabytí trvalého (definitivního) místa jakéhokoliv druhu předchází zpravidla kratší nebo delší ustanovení prozatímní, které bývá při skupinách podúředníků a sluhů místem na denní plat (dělník, písař, brzdič a p.), při úřednících místem volontéra a aspiranta.

Poměr železničních zaměstnanců ke správě drah a tak ke státu jest rázu soukromoprávního; je to poměr smluvní. Nejsou státními úředníky, zřízenci, nýbrž úředníky státního podniku. Tento poměr vystupuje nejjasněji při sporech zřízenců se správou. Kdežto státní úředník, byl-li ve svých právech postížen, může nastoupiti jen správní cestu stížnosti k nadřízeným úřadům, je zřízenci státních drah ve všech případech volná cesta práva; může totiž státní dráhy (erár) žalovati.

Vytčené tři skupiny zřízenců liší se nejenom dle zadaného vzdělání, nýbrž i dle druhu služby, dle platu a dle stejnokroje. Kategorie sluhův určena jest na ony služební

*) Pouze kancelářští úředníci a úředníci statu III. mohou býti jmenováni na základě vojenského úřednického certifikátu nebo z podúředníků dráhy.

výkony, které vyžadují hlavně fysické síly a práce. Kategorie podúřednická zastává práce duševního rázu méně odpovědné a vyžadující menšího stupně vzdělání, kdežto místa odpovědná, vyžadující vyššího stupně samostatného rozhodování a úsudku, zastávají úředníci.

Platy zřízenců jsou v každé skupině jiné a i vnitř skupiny různé pro jednotlivé druhy úředníků, podúředníků a sluhů dle jejich různého vzdělání (úředníci vysokoškolsí, středoškolsí, podúředníci a sluhové vyučení řemeslníci a bez řemesla a p.) a zaměstnání. Kategorie: sluhů začínají se služným 900 K a končí se služným 1800 K, podúředníků začínají se služným 1200 K a končí se služným 3400 K, úředníků začíná se služným 1600 K a končí se služným 12.000 K

Postup do vyšších stupnic a vyšších tříd platových děje se automaticky po lhůtách pevně stanovených, které se zkracují jen při výjimečné kvalifikaci, nebo při dosažení určitých důležitých služebních míst a prodlužují se též jen výjimečně při nedostatečné kvalifikaci a z trestu. — Kromě služného mají zřízenci buď příbytečné, rozmanitě veliké podle drahotních poměrů, nebo byt v budovách dráhy.

Nárok na opatření stejnokroje mají pouze sluhové a podúředníci. Stejnokroj sluhů vyznačuje se tím, že celý oblek i čapka kromě pláště jsou z modré látky. Ozdoby a označení skupiny platové jsou z bílého kovu. Stejnokroj podúředníků i s čapkou jest z tmavomodré jemnější látky s odznaky tkanými ze stříbrných nitek. Označení platové skupiny jest na páskách připevněných na ramenou (epauletách). Úředník musí si pořídit uniformu sám. Pouze ti, kteří musejí ve službě stejnokroj nositi, obdrží přídavek. Stejnokroj je stejný jako u podúředníků, rozezná se pouze zlatým tkanivem na odznacích a ozdobách a právem nositi kord. Pro službu jest zavedena u úředníků blůza vojenského střihu. Služebním odznakem odpovědné dopravní služby u podúředníka a úředníka jest červená čepice.

Ve službě každý železniční zřízenec jest pověřen výkonem železniční policejní moci a těší se jako orgán veřejné služby ochraně trestního zákona. Urážka zřízence dráhy za výkonu služebního trestá se dle přísných pravidel § 312 tr. zák.



V NAŠÍ NEJŠIRŠÍM VRSTVÁM URČENÉ KNIHOVNĚ

ZA VZDĚLÁNÍM

(za účasti „Osvětového svazu“ redig. prof. dr. P. ZENKL) posud vyšlo :

Univ. prof. Dr. L. HAŠKOVEC:

1. O NERVECH A NĚKTERÝCH CHOROBÁCH.

Univ. prof. Dr. J. V. DANEŠ:

2. BALKÁN PO VÁLCE R. 1913.

S mapou Balkánského poloostrova dle nynějšího politického rozdělení.

Prof. hosp. školy R. PALLAS:

3. ZEMĚDĚLSTVÍ U NÁS I V CIZINĚ.

Univ. prof. Dr. J. DRACHOVSKÝ:

4. DANĚ.

Výklad účelu a systému zřízení daňového, zejména rakouského.

Univ. prof. Dr. K. KROFTA:

5. ČECHY ZA PŘEMYSLOVCŮ.

KAREL KARÁSEK, úřed. Zemské banky:

6. JAK ULOŽITI PENÍZE.

Univ. doc. JUDr. a PHDr. BOH. BAXA:

7. SNĚM KRÁLOVSTVÍ ČESKÉHO.

Prof. Dr. JAN HEIDLER:

8.—9. ČESKÉ STRANY POLITICKÉ V ČECHÁCH, NA MORAVĚ A VE SLEZSKU.

Prof. JIŘÍ JANDA:

10. O PTAČÍM STĚHOVÁNÍ.

JUDr. AUG. KROUŽILKA, vrch. kom. min. železnic:

11. ČEHO TŘEBA VĚDĚTI O DRÁZE.

Pro další svazky je připraveno :

Univ. prof. Dr. K. DOMIN:

12.—13. VELIKÁNI ŘÍŠE ROSTLINNÉ.

Se šesti obraz. přílohami.

Univ. prof. Dr. ST. HANZLÍK:

14. POČASÍ A JEHO PŘEDPOVÍDÁNÍ.

Se dvěma povětrnostními mapkami.

Jednotlivé svazky za 30 h. — Ve vydávání se pokračuje.

NAKLADATELSTVÍ JOS. R. VILÍMKA V PRAZE,

Spálená ulice čis. 13 n. — Filiálka: Viedeň I., Schottenring 1.

ZA VZDĚLÁNÍM — redakci prof. dr. P. Zenkla — vychází týdně ve svazcích po 30 h a předplácí se na 10 svazců K 3— i s poštovní zásiškou. Každý svazecík jest ukončen. Odebíratí lze ve všech knihkupectvích. ♦ Nakladatelství Jos. R. Vilímka v Praze, Spálená ulice č. 13 n. Filiálka ve Vídni I., Schottenring 1. ♦ Tiskem „Unie“ v Praze.