1884 č. 51 ř. z., dráha plzeňsko-březenská po zákonu ze dne 8. června 1884 č. 91 ř. z., dráha duchcovsko-podmokelská a pražsko-duchcovská dráha po zákonu ze dne 6. dubna 1886 č. 66 ř. z., dráha vorarlberská po zákonu ze dne 8. dubna 1884 č. 51 ř. z, dráha arcivévody Albrechta po zákonu ze dne 28 srpna 1891 č. 35 ř. z., dráha Karla Ludvíka po zákonu ze dne 25. září 1891 č. 164 ř. z., linie drah rakouské společnosti místních železnic po zákonu ze dne 27. prosince 1893 č. 199 ř. z., česká západní dráha, moravská dráha pohraniční a moravsko-slezská dráha ústřední po zákonu ze dne 11. prosince 1894 č. 229 ř. z. Při tom nelze mlčením pominouti oněch velikých bojů parlamentárních, kteréž zuřily r. 1885 v rakouské poslanecké sněmovně za příčinou sestátnění severní dráhy císaře Ferdinanda, jejíž privilegium bylo r. 1886 pominulo a kteráž jest jednou z nejvýnosnějších a nejlépe situovaných drah v rakouské železniční síti. Ačkoli s velikou energií zastáván byl návrh na sestátnění dráhy této a jakkoli veřejné mínění a i dopravní poměry naléhavě přimlouvaly se za sestátnění této dráhy, podařilo se jí nabýti dalšího privilegia až do r. 1940, jakkoli s podstatným obmezením jejich dřívějších mocenských oprávnění.

V. V Uhrách počala samostatná železniční politika po uzavření státního vyrovnání s rakouskou polovicí říše. Roku 1867 bylo v Uhrách 2158 km. drah soukromých, a 125 km. drah státních. Známá finanční katastrofa z r. 1873 měla v zápětí, že uherská vláda věnovala železnicím celou pozornost svou a ujala se energickou rukou stavby železnic státních. R. 1880 nabyl uherský stát dráhy tisské a r. 1889 obnášela již celková délka uherských drah státních 6161 km. R. 1891 zakoupila vláda uherskou trať rakousko-uherské společnosti státních drah. Té doby jsou v Uhrách tyto větší dráhy soukromé: jižní dráha a dráha košicko-bohumínská. Uherská vláda vyznamenává se v politice železniční zvláštní energií a odhodlaností, o čemž svědčí zavedení sazby pásmové a celá řada reforem v oboru sazeb pro zboží, kteréž hlavně přispěly ku hospodářskému vzmachu zemí koruny uherské v létech 1889—90.

VI. Právo poplatkové.

Pravidelně bývají v oněch specialních zákonech, jimiž se nabytí a a převzetí některé soukromé železnice prohlašuje, osvobozeny ode všech poplatků a kolků dotyčné úmluvy se správou soukromé dráhy učiněné, jakož i příslušné majetkové převody, podání, zápisy, vyhotovení, smlouvy a jinaké listiny, jakož i zejména listiny a prohlášení, podání a zápisy potřebné za účelem knihovního výmazu (v knihách železničních) stávajících a státem přejímaných prioritních zápůjček a konečně poskytuje zmíněné osvobození nové emissi prioritních obligací a knihovnímu zápisu jejich; rovněž zúrokují se a splácí se zmíněné nové prioritní obligace beze srážky daně, poplatku, kolku a jakýchkoli jiných dávek; konečně osvobozeny jsou od kolků a poplatků, zejména pak od poplatků z převodu veškery smlouvy, podání a listiny za účelem výkupu pozemků vydané ohledně případného vystavění jednotlivých tratí drah těchto.

Literatura: Dr. J. Kaizl: Sestátnění železnic v Rakousku; v Lipsku 1885; Kupka: Železnice Rakousko-Uherska 1822—1867, v Lipsku 1888.

Ženy ve službě poštovní a telegrafní.

Ode dne 1. září 1898 nastoupila v platnost tato normální ustanovení o služebním poměru ženských sil pracovních, jež zaměstnány jsou při

erárních úřadech poštovních a telegrafních (srv. věstník poštovní a telegrafní č. 79):

Za poštovní a telegrafní manipulantky přijaty býti mohou jen svobodné ženy a bezdětné vdovy (rozvedené ženy). Při tom budiž přihlíženo v první řadě ku dcerám (pokud se týká, vdovám, rozvedeným ženám) zřízenců ústavu poštovního a telegrafního, dále státních služebníků a důstojníků. K nabytí takovéhoto místa požaduje se průkaz o dovršeném 18. roce věku Jen se schválením ministerstva obchodu smí býti přijaty uchazečky překročivší 40. rok svého věku. Uchazečky musily odbýti s úspěchem aspoň tři ročníky některého vyššího učiliště ku vzdělání žen nebo s dostatečným prospěchem absolvovati celou školu měšťanskou; jinak musí se podrobiti u ředitelství pošt a telegrafů zkoušce zvláštní. Poštovním a telegrafním manipulantkám dostává se měsíční mzdy, jejíž výše rovná se summě denních platů po jednom zlatém připadající v každém měsíci podle počtu dní, jež měsíc ten má (krátce tedy dostává manipulantka za každý měsíc pravidelně 30 zl., nebo 31 zl., v únoru 28—29 zl.). Po dovršené celkové službě aspoň pětileté, ztrávené třeba ve vlastnosti kandidátky nebo provisorní manipulanční síly, postoupiti mají definitivně ustanovené poštovní a telegrafní manipulantky ve vyšší dietní třídu s měsíční mzdou 35 zl. Po každých dalších služebních pěti letech skutečně dovršených v požívání určité měsíční mzdy mají postoupiti definitivně ustanovené manipulantky do vyšší třídy s požitkem zvýšeným o 5 zl. za měsíc a to až po maximální měsíční mzdu v obnosu 50 zl.

Ženy ve službě železniční.

Zákon neobmezuje nikterak upotřebení žen ku podřízenějším pracím služby železniční, jako ku službě účetní, ku vydávání jízdních lístků, k písemným výkonům. Co se týče služby výkonné, smí se žen používati při dozoru železničním jen za následujících podmínek: Ony ženy, které mají býti pověřeny obstaráváním jednotlivých úkonů, přináležejících jinak jen železničním hlídačům, musí dovésti číst a psát, musí býti zkouškami uznány úplně způsobilými ke službám, jež se jim svěřiti mají, a jsou úplně zodpovědnými za výkon služby, jež se jim k samostatnému opatřování odevzdá. Smí pak se ovšem samostatně použíti žen ke službě u závor a signálů, avšak zpravidla vyloučeny jsou ze služby na tratích. Pouze výjimečně lze schopným ženám podle místních poměrů přikázati i revisi na tratích ve smyslu předpisů policie nádražní a smí býti jich použito k dopravě lístků oběžných. Služba žen může býti v pravidelných případech upravena tímto směrem: Železniční hlídač zastoupen bude ženou ve službě u závor a signálů, aby nabyl po dobu této substituce potřebného odpočinku; žena obstarává vedle hlídače zároveň a pravidelně službu svou a to tak, že hlídač vykonává veškerou službu na stanovišti důležitějšího významu, žena však zaměstnává se službou u závor a signálu na stanovišti, které od strážního domku příliš vzdáleno není; žena opatřuje v nepředvídaných případnostech službu u závor a signálů po čas nepřítomnosti hlídačovy; ženy polírů nebo dělníků bydlících nedaleko dráhy obstarávají službu u závor a signálů, kdežto službu na tratích opatřují vlastní nádražní hlídačové nebo zvláštní hlídači tratě. V tomto případu budiž služba žen pokud možno obmezována na dobu denní a buďtež ženy vystřídány ve službě na noc připadající od mužských sil. Pravidelné zaměstnání ženy budiž v každé případnosti obmezeno jen na normální poměry. Pro ženy přidělené ke