

śląskich z austriacką dr. żel. Północną w Boguminie. Nowowypbudowane linie przecinały cały okrąg górniczy górnośląski i od pierwszych lat ruch na nich najpomyślniej się rozwijał.

Dla zadośćuczynienia potrzebom górnictwa i hutnictwa Towarzystwo dr. żel. Górnośląskiej wybudowało wkrótce całą *sieć odnóg dojazdowych wąskotorowych* (o torze 0,785 m), która się szybko powiększała. W następstwie Towarzystwo dr. żel. Górnośląskiej otrzymało koncesję na budowę nowych linii, z których najważniejsze otwarto do ruchu: w r. 1856 z *Wrocławia do Poznania*, w r. 1857 z *Leszna do Głogowa*, w r. 1872 — 1873 z *Poznania do Bydgoszczy* i z *Inowrocławia do Torunia*.

W Poznaniu i w Prusach Zachodnich najwcześniej pobudowane były linie kolejowe: *Poznań-Krzyż-Starogród(-Szczecin)* ukończona w r. 1848 (w zarządzie państwowym od r. 1851, przeszła do rządu w r. 1895) i *Krzyż-Bydgoszcz-Tczew(-Królewiec)* w r. 1851/2 (pobudowana przez rząd).

W r. 1870 otwarto linię z *Poznania przez Zbąszyń do Frankfurtu i do Gąbina*, w r. 1872/3 z *Poznania przez Gniezno do Torunia* (wybudowana przez towarzystwo prywatne i wykupiona w r. 1883), i w r. 1875 z *Poznania do Krzyżborka*.

Jak wiadomo, rząd pruski zarzucił dość wcześnie system mieszany budowy i eksploatacji dróg żelaznych. Już od r. 1852 starał się on wykupywać biedniejsze drogi żelazne, w okresie zaś od r. 1880 do 1890, przeszedłszy do stanowczej polityki upaństwowienia dróg żelaznych, wykupił prawie wszystkie drogi żelazne prywatne.

Tym sposobem w byłej dzielnicy pruskiej już od lat kilkudziesięciu prawie wszystkie drogi żelazne należały do państwa i były w zarządzie skarbowym.

Jak widać z powyższego, odrodzone Państwo Polskie objęło drogi żelazne prawie wyłącznie jako skarbowe i zarządzane przez państwo, nieliczne zaś prywatne jako znajdujące się również w zarządzie państwowym.

Wszystkie te koleje w b. Królestwie Kongresowym, które miały tor szerszy od normalnego Stephensonowskiego, jak również niektóre w pozostałej części byłej dzielnicy rosyjskiej, zostały przebite na tor normalny jeszcze za okupacji niemieckiej. Pozostały różnice wielkie w poszczególnych dzielnicach co do gęstości sieci względnie do potrzeb, jak również w ustroju technicznym, obowiązujących ustawach i przepisach oraz organizacji zarządu.

2. Stosunek państwa do dróg żelaznych. Monopol przewozu. Bezpieczeństwo publiczne. Taryfy kolejowe. Obrona państwa. Systemy prywatnej gospodarki kolejowej. Nadzór i kontrola państwa. Koncesje. System gospodarki państwowej i mieszanej. Ostatnie zmiany w systemie gospodarki prywatnej. Nowa organizacja dróg żelaznych we Francji.

Historja wskazuje, że stosunek państwa do dróg żelaznych był w różnych krajach bardzo niejednakowy.

Wahania rządów w tym względzie w okresie budowy pierwszych dróg żelaznych są łatwo zrozumiałe, jeżeli przyjąć pod uwagę, że charakter tej nowej komunikacji i jej znaczenie nie były wyjaśnione. Wszak przy wydawaniu zezwoleń na budowę pierwszych dróg żelaznych w Anglii dopuszczano zasadę, aby użytkowanie z dróg żelaznych było dostępne dla ogółu, na podobieństwo dróg

zwyczajnych lub komunikacji wodnej po kanałach. Ale również obecnie, niezależnie od trudności finansowych, jakie napotyka państwo w stosowaniu takiej lub innej polityki kolejowej, sprawa udziału państwa w budowie i eksploatacji dróg żelaznych nie jest bynajmniej jednakowo pojmowana.

Zamierzenia ku urzeczywistnieniu celów społecznych winny być oczywiście kierowane dążeniem, aby największy pożytek ogółu był osiągnięty najmniejszymi środkami. Czy jednak i w jakich wypadkach da się to osiągnąć przez wolne współzawodnictwo jednostek, pozostaje do rozwiązania. W każdym razie przypuszcza się przy tem, że współzawodnictwo to istnieje. Jednakże droga żelazna posiada w rzeczywistości *monopol* przewozu w pewnych kierunkach. Monopol ten ma niezwykle ważne znaczenie społeczne, gdyż przejazd i przewóz drogą żelazną jest to *przedmiot pierwszej potrzeby*, jako niezbędny w współczesnem życiu gospodarczem jednostek i instytucyj publicznych.

Szybkość jazdy na drogach żelaznych, która dała im tak wielką przewagę w porównaniu z innymi komunikacjami, nakazuje przedsięwzięcie środków zapewniających *bezpieczeństwo publiczne*.

W olbrzymim kapitale budowy, wielkich obrotach w materiałach i gotowiznie, rzeszach pracowników przy nich zatrudnionych objawia się *przewaga społeczna* dróg żelaznych, która może być skierowana w celach prywatnych ze szkodą dla ogółu.

Wprawdzie istnienie drogi żelaznej, jak każdego przedsiębiorstwa gospodarczego, musi być oparte na dochodzie, który by zabezpieczał jej istnienie, jednakże *taryfy kolejowe*, to jest opłaty za przewóz, wywierają tak wielki wpływ na handel, rolnictwo, górnictwo i wszelki przemysł, że przy oznaczeniu tychże nie może być brana w rachubę wyłącznie dochodowość bezpośrednia, lecz i inne względy natury gospodarczej, mające na celu dobro społeczne.

Wreszcie od sprawności dróg żelaznych zależy *obrona państwa*, one też zapewniają należyty przewóz wojsk i ich aprowizację.

Wszystkie te względy motywują dostatecznie niezbędność wpływu państwa na budowę i eksploatację dróg żelaznych. Wpływ ten może obejmować albo ogólny nadzór i kontrolę przedsięwzięć prywatnych, albo bezpośredni zarząd dróg żelaznych. Nadzór zaś i kontrola państwa nad prywatnymi drogami żelaznymi może się bądź ograniczać do środków represji, czyli kar za postępowanie szkodzące interesom ogółu, bądź zmierzać do zapobiegania takiemu postępowaniu.

W systemie prywatnym gospodarstwa kolejowego polityka Anglii i Ameryki skłaniała się do minimum represyjnego, polityka zaś Francji i innych państw dążyła do nakazania przedsiębiorcom postępowania zgodnego z interesami państwa pod postacią warunków udzielenia koncesji, określających z góry obowiązki koncesjonariusza. W koncesjach określano: czas trwania koncesji, termin wykupu, zatwierdzenie projektów budowl i taboru, określenie najwyższych taryf, obowiązek przewozu wojsk i poczty, dozór techniczno-administracyjny, kontrolę kredytów, zatwierdzenie emisji obligacyj, zagrożenie cofnięcia koncesji lub ustanowienia zarządu przymusowego w razie przekroczenia warunków koncesji i t. p.

Państwa jak Niemcy, Austria i in. widziały możliwość należytego wykonania swoich planów gospodarczych jedynie przez objęcie bezpośredniego zarzą-

du nad drogami żelaznymi. Wreszcie inne jeszcze państwa, jak Rosja, dopuszczały system mieszany prywatno-państwowy.

Jednakże w trzech państwach wymienionych wyżej, które stosują dotąd politykę prywatnego zarządu dróg żelaznych, zaszła po wojnie wyraźna zmiana ich stosunku do dróg żelaznych, a mianowicie państwa te przyjmują coraz czynniejszy udział w zarządzaniu drogami żelaznymi nie tylko w dotychczasowym zakresie taryf, bezpieczeństwa publicznego i in., lecz i w zakresie regulowania finansów, wynagrodzenia pracowników, uzgodnienia działań i urządzeń na wszystkich drogach żelaznych i t. p. Nader charakterystycznym objawem tego stosunku jest nowa organizacja dróg żelaznych francuskich (por. str. 31).

Pod względem finansowym, organizacja ta oparta jest na zasadzie równowagi pomiędzy dochodami a wydatkami wszystkich dróg żelaznych, przyczem równowaga ta służy za podstawę do określenia wysokości taryf. Zamiast gwarancji dochodów przez państwo, która ustaje, tworzy się z czystych dochodów dróg żelaznych kapitał wspólny, regulujący deficyty poszczególnych sieci. W celu zainteresowania personelu dróg żelaznych w rezultatach eksploatacji, pewien odsetek z czystych zysków na poszczególnych sieciach przeznaczają się na premje, z których $\frac{2}{3}$ otrzymują pracownicy i $\frac{1}{3}$ akcjonariusze. Zresztą oddzielne towarzystwa dróg żelaznych zachowują dochody swoje na pokrycie wydatków eksploatacji, procentów, amortyzacji, dywidend i premij i tylko przewyżkę czystego dochodu obraca się na kapitał wspólny.

Nad zarządami wszystkich dróg żelaznych, zarówno prywatnych, jak państwowych, utworzono z przedstawicieli tychże zarządów *Komitet dyrekcyjny* o charakterze wykonawczym, który załatwia sprawy, dotyczące wszystkich dróg żelaznych, jako to: taryf, podziału przewozów, podziału dochodów, wynagrodzenia personelu, przepisów eksploatacji, typów taboru i t. p.

Członkowie komitetu dyrekcyjnego wraz z przedstawicielami ministerjów, organizacyj społecznych i pracowników kolejowych tworzą *Radę wyższą kolejową*, będącą organem doradczym przy ministrze robót publicznych do rozpatrywania spraw budowy nowych dróg żelaznych i połączeń z innemi komunikacjami, zmiany ustaw towarzystw dróg żelaznych, taryf, konwencji międzynarodowych, rozkładów jazdy, środków bezpieczeństwa, dozoru policyjnego, ogólnych przepisów eksploatacji i t. p.

Nie wchodząc w dalsze rozpatrywanie zalet i wad poszczególnych systemów gospodarki kolejowej prywatnej, państwowej czy mieszanej, z których każdy ma pomiędzy ekonomistami swoich zwolenników, należy jednak zauważyć, że celowość zastosowania jednego z nich zależna jest w bardzo znacznym stopniu od warunków, w jakich państwo się znajduje pod względem uregulowania finansów, sprężystości administracji, siły rządu i historycznego układu kolejnictwa w danym kraju, że więc żaden z tych systemów nie może być uważany za bezwzględnie najlepszy. Bez względu zaś na to, pod czyim zarządem będą się znajdować bezpośrednio drogi żelazne, nie przestaną one obchodzić państwo w jednych i tych samych dziedzinach i w tych dziedzinach będzie ono starało się wpłynąć swój.

Główne dziedziny kolejnictwa, w których państwo jest zainteresowane, są następujące:

1. W budowie dróg żelaznych, *planowość budowy sieci kolejowej*, przyczem winny być możliwie równomiernie zaspokojone potrzeby komunikacyjne różnych dzielnic kraju, z uwzględnieniem interesów przemysłu, rolnictwa, handlu i in.

Budowa sieci kolejowej bynajmniej nie wszędzie była planowo obmyślana, co było w następstwie przyczyną nieprodukcyjnych kosztów dla państwa. Tem niezbędnym jest, ażeby tam, gdzie budowa głównej sieci kolejowej nie jest ukończona, korzystano z doświadczenia innych krajów dla uniknięcia błędów, które w następstwie trudno dają się naprawić. Aby zapewnić celowość budowy, państwo przy udzielaniu koncesyj na budowę i eksploatację dróg żelaznych winno zachować sobie *prawo rozpatrywania, sprawdzania na gruncie i zatwierdzania projektów budowy* i ono też ustala *przepisy wywłaszczenia nieruchomości* pod budowę.

Oprócz linii kolejowych pierwszorzędnych, państwo winno zwracać szczególną uwagę na ekonomiczne *drogi żelazne znaczenia miejscowego*, gdyż one pozwalają rozwinąć się stopniowo dzielnicom mniej uprzemysłowionym i zasobnym i sprzyjają równomiernemu rozwojowi gospodarczemu państwa.

2. W eksploatacji dróg żelaznych dotyczy interesów państwa *bezpieczeństwo i prawidłowość ruchu* odpowiednio do potrzeb ludności oraz *obowiązek przewozu i wysokość taryf przewozowych*.

Zapewnienie bezpieczeństwa i prawidłowości ruchu kolejowego mają na celu *przepisy ruchu i warunki techniczne* urządzeń obowiązujących drogi żelazne. Tenże cel mają na względzie *przepisy dotyczące wyboru i zabezpieczenia personelu kolejowego*.

Obowiązki dróg żelaznych co do wykonywania przewozów i wysokości opłat za nie określają *przepisy przewozowe i taryfy osobowe i towarowe*, wydane na podstawie obowiązującego prawa. Jak powiedziano wyżej, taryfy kolejowe, ze względu na wpływ, jaki wywierają na ogólną gospodarkę państwową, stanowią przedmiot szczególnej uwagi i zabiegów państwa, których wyrazem jest jego *polityka taryfowa*.

ROZDZIAŁ IV.

Stan obecny sieci kolejowej w różnych krajach a w Polsce.

1. Statystyka dróg żelaznych, jej zakres. Statystyka oddzielnych zarządów i państw. Statystyka związkowa i międzynarodowa. Długość, zaopatrzenie i praca dróg żelaznych zagranicznych i polskich. Długość dróg żelaznych w stosunku do powierzchni i zaludnienia. Ilość parowozów i wagonów. Gęstość ruchu osobowego i towarowego.

W rozdziale II niniejszego działu (patrz str. 28) zwrócono już uwagę, że w gospodarce dróg żelaznych odgrywa wielką rolę, prócz techniki, mnóstwo czynników natury społecznej i ekonomicznej i że z tego względu nauka o drogach żelaznych musi w znacznym stopniu korzystać z doświadczenia, które czerpie z historii oraz ze statystyki, wyprowadzając wnioski z porównania rezultatów masowych spostrzeżeń w warunkach zbliżonych pod względem miejsca i czasu.

Statystyka znajduje szerokie zastosowanie prawie we wszystkich działach kolejnictwa.