

ROZDZIAŁ VI.

Ustawodawstwo kolejowe.

1. Ustawy ogólne. Ustawy o wywłaszczeniu nieruchomości. Przepisy budowy i eksploatacji dróg żelaznych. Przepisy policyjne bezpieczeństwa. Przepisy przewozowe. Przepisy o nadzorze i kontroli państwowej. Ustawy dotyczące niższych typów dróg żelaznych. Umowy sąsiedzkie i międzynarodowe.

W początku budowy dróg żelaznych starano się stosować względem nich istniejące prawa ogólne. Stopniowo jednak ujawniały się właściwości dróg żelaznych, które wymagały odrębnego ich traktowania. Uwzględniano to przy układaniu warunków oddzielnych koncesyj na budowę i eksploatację dróg żelaznych, wydawanych towarzystwom prywatnym. Rozwój sieci dróg żelaznych i wzrastające ich znaczenie społeczne i państwowe sprawiły, że zamiast ustaw specjalnych, wydawanych dla każdej drogi oddzielnie, okazała się wkrótce konieczność wydania w pewnych dziedzinach *ustaw ogólnie obowiązujących* wszystkim drogi żelazne w danym państwie.

Pierwsze drogi żelazne były budowane przeważnie jako przedsiębiorstwa prywatne, którym należało ułatwić budowę przez przyznanie prawa wywłaszczenia nieruchomości, a często prócz tego gwarancyj i subsydjów pieniężnych. Z drugiej strony, nadając ważne przywileje towarzystwom prywatnym, należało zabezpieczyć interesy państwowe i społeczne, zwłaszcza co do prawidłowości i bezpieczeństwa przewozów oraz wysokości opłat przewozowych.

W tych warunkach powstały: *ustawy dotyczące udzielania koncesyj* na budowę i eksploatację dróg żelaznych i *wywłaszczenia nieruchomości* na ich użytek; *przepisy budowy i eksploatacji dróg żelaznych*, mające na celu zapewnienie prawidłowości i bezpieczeństwa przewozów; *przepisy policyjne o odpowiedzialności dróg żelaznych* za śmierć, kalectwo, wyrządzone szkody i straty oraz *o odpowiedzialności osób obcych* za niezachowanie przepisów bezpieczeństwa lub czyny przestępne względem drogi żelaznej; *przepisy przewozowe i taryfowe*; *przepisy o kontroli i nadzorze nad drogami żelaznymi* ze strony państwa co do wykonania nałożonych na nie zobowiązań i in.

W ustawach tych nie wszystkie drogi żelazne mogły być traktowane jednakowo. Jeżeli zauważyć, że motywem poddania dróg żelaznych osobnym ustawom jest wielkie ich znaczenie społeczne i państwowe, wpływające z monopolu przewozów masowych, oraz narażanie przez nie bezpieczeństwa publicznego, przeważnie w związku z szybkością pociągów, to przyznać należy, iż drogi żelazne trzeciorzędne i tak zwane kolejki dojazdowe różnych typów, często wąskotorowe, posiadające znaczenie miejscowe w niewielkim okręgu, o słabym ruchu i małej szybkości pociągów, nie mogą być porównywane pod tym względem z drogami żelaznymi pierwszorzędnymi. Z drugiej zaś strony zasługują one na specjalną pomoc i ułatwienia ze strony państwa jako ożywiające przemysł i handel w miejscowościach, gdzie te są słabo rozwinięte, i dostarczające przewozy głównym arterjom kolejowym.

Z powyższych względów w większości państw europejskich, jako to: w Anglii, Francji, Belgii, Niemczech, Austrii, Rosji i in., wydano osobne *ustawy, dotyczące dróg żelaznych znaczenia miejscowego i dojazdowych*, o cechach specjalnie określonych.

Rozwój komunikacji bezpośredniej na głównych drogach żelaznych wywołał potrzebę zawarcia *umów sąsiedzkich* handlowych i technicznych *między sąsiednimi sieciami* dla ułatwienia przewozów i wogóle eksploatacji. Komunikacja bezpośrednia z krajami zagranicznymi wymagała *umów międzynarodowych*, które, o ile były zawarte przez państwa, zyskiwały w nich moc obowiązującego prawa.

Wprowadzenie w wykonanie pomienionych ustaw i [umów wymagało następnie *szczegółowych przepisów, rozporządzeń i instrukcyj*.

W ten sposób powstało w poszczególnych krajach specjalne ustawodawstwo kolejowe.

2. Ustawodawstwo kolejowe na drogach żelaznych polskich. Ustawa o koncesjach. Przepisy o wywłaszczeniu. Przepisy przewozowe. Przepisy ruchu. Przepisy techniczne o budowie i eksploatacji dróg żelaznych trzeciorzędnych i wąskotorowych. Ważniejsze ustawy i przepisy w byłych dzielnicach rosyjskiej, austriackiej i pruskiej. Związek Zarządów dr. żel. niemieckich. Konwencje i umowy międzynarodowe. Międzynarodowy Związek kolejowy. Konwencje i umowy sąsiedzkie.

Na ziemiach polskich przed wojną 1914—1918 r. ustawodawstwo kolejowe było w każdym z trzech zaborów różne. Po zjednoczeniu dróg żelaznych w jedną sieć kolejową polską wynikła konieczność ujednolajnienia ustaw, przepisów i rozporządzeń, co jednak przedstawia nie mało trudności i wymaga dłuższego czasu. W obecnym okresie przejściowym niektóre ustawy i przepisy, obowiązujące na całej sieci dróg żelaznych polskich, są już wydane, inne pozostały dawne, a więc często różne w każdej z dzielnic. Ważniejsze *ustawy, przepisy i rozporządzenia* dotąd wydane *dla dróg żelaznych polskich*, są następujące.

1. *Ustawa o udzielaniu koncesyj na koleje żelazne prywatne z d. 14 października 1921 r.* obejmuje przepisy odnoszące się do udzielania zezwoleń na przeprowadzenie studjów przedwstępnych oraz prawa do budowy i eksploatacji dróg żelaznych użytku publicznego z inicjatywy prywatnej i na koszt prywatny. Ustawa ta określa warunki udzielenia pomienionych zezwoleń i koncesyj, pomocy ekonomicznej koncesjonariuszowi ze skarbu, terminu koncesji, przejścia drogi żelaznej na własność Rzeczypospolitej po jego upływie, wykupu drogi żelaznej przez rząd przed terminem koncesji, uprawnień koncesjonariusza co do przymusowego wywłaszczenia nieruchomości, budowy drogi żelaznej i przewozu; udziału państwa w zyskach i zmiany wysokości taryf; obowiązku koncesjonariusza w zakresie wypełnienia warunków technicznych budowy i eksploatacji i nadzoru ministerjum nad ich wykonaniem; przewozu wojsk i poczty oraz korzystania przez rząd z urządzeń telegraficznych i telefonicznych; połączenia nowej linii z sąsiednimi drogami żelaznymi, wreszcie przejęcie drogi żelaznej w zarząd przymusowy, cofnięcia i wygaśnięcia koncesji.

Drogi żelazne znaczenia miejscowego oraz wąskotorowe nie są odróżnione w ustawie od innych dróg żelaznych użyteczności publicznej.

2. *Przepisy tymczasowe o wywłaszczeniu przymusowym na użytek dróg żelaznych*