

Budowa sieci kolejowej bynajmniej nie wszędzie była planowo obmyślana, co było w następstwie przyczyną nieprodukcyjnych kosztów dla państwa. Tem niezbędnieszem 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.

Przedmiotem jej jest: długość linii kolejowych; ilość budowli i urządzeń kolejowych oraz taboru; koszt ich budowy lub nabycia oraz utrzymania i naprawy; spożycie i koszt materiałów; praca taboru; ilość przewozów osobowych i towarowych; wydatki eksploatacji i stosunek ich do dochodów; ilość pracowników i ich wynagrodzenie; ilość wypadków kolejowych i t. p. Dane te są rozpatrywane w cyfrach bezwzględnych i na jednostkę mierników, jako to na kilometr, pociągokilometr, wagonokilometr, osiokilometr lub tonnokilometr i t. p., i zestawiane w kształcie tablic lub wykresów, odnoszących się do jednej drogi żelaznej lub sieci dróg żelaznych w pewnym okręgu lub całym państwie.

Statystykę szczegółową prowadzi każda samodzielna jednostka gospodarcza kolejowa i помеща jej wyniki w corocznych sprawozdaniach z eksploatacji. Dane statystyczne oddzielnych zarządów kolejowych są następnie zbierane i zestawiane w rocznikach statystycznych dla całej sieci dróg żelaznych w każdym państwie, a nawet w różnych państwach dla sieci dróg żelaznych, które łączą się w związki w celach technicznych lub handlowych i porozumiewają się co do jednolitego układu statystyki. Taką statystykę prowadził i wydawał corocznie między innymi Związek Zarządów dróg żelaznych niemieckich (*Verein*), do którego należało przed ostatnią wojną wiele innych dróg żelaznych europejskich, posiadających tor normalny. Wreszcie ogólne zestawienia statystyczne dla dróg żelaznych całego świata помещаane są w wydawnictwach Kongresu Międzynarodowego dróg żelaznych i in.

W różnych działach niniejszej pracy stale korzystać wypadnie z danych statystyki dróg żelaznych, które będą w odpowiednich miejscach помещаone. Niżej przytoczone są niektóre najogólniejsze dane, dające pojęcie o długości, zaopatrzeniu i pracy dróg żelaznych zagranicznych i polskich.

Ogólna długość eksploatacyjna dróg żelaznych całego świata wskazana w rozdz. II (str. 15) rozkłada się bardzo nierównomiernie na oddzielne części świata, które posiadają dróg żelaznych:

	w r. 1913	w r. 1921
Europa.	346 tys. km	380 tys. km
Azja	108 „ „	119 „ „
Afryka.	44 „ „	52 „ „
Ameryka	570 „ „	611 „ „
Australja	35 „ „	38 „ „
Ogółem	1 104 tys. km	1 201 tys. km

Mniej więcej połowa ogólnej długości dróg żelaznych znajduje się w Ameryce, z tej w Stanach Zjednoczonych A. P. 400 tysięcy km. Z ogólnej ilości dróg żelaznych, wskazanej powyżej, conajmniej 10⁰/₀ w Europie i 12⁰/₀ w innych częściach świata posiada tor węższy od normalnie przyjętego.

Podział dróg żelaznych Europejskich pomiędzy poszczególne państwa przedstawia się jak następuje:

Tab. 2. Długość dróg żelaznych w państwach europejskich w latach 1921 i 1913.

Nr	N A Z W A P A Ń S T W A	Rok 1921 km	R o k					Powierz- chnia km ²	Ludność	km ²)	km na 100 km ² a	km na 10 000 mieszkańców b	l/ab
			1	9	1	3							
1.	Rosja Europejska	65 780	5 390 000	128 171 000	62 198	1,2	4,8	2,4					
2.	Niemcy	58 148	540 800	66 978 000	63 730	11,8	9,5	10,6					
3.	Francja	53 561	536 400	39 252 000	51 188	9,5	13,0	11,1					
4.	W. Brytania	39 372	315 100	45 844 000	37 827	12,0	8,3	10,0					
5.	Włochy	20 118	286 600	34 270 000	17 634	6,1	5,1	5,6					
6.	Polska	15 611 ¹⁾	—	—	—	—	—	—					
7.	Hiszpania	15 350	496 900	18 618 000	15 350	3,1	8,2	5,0					
8.	Szwecja	15 061	447 900	5 476 000	14 491	3,2	26,5	9,2					
9.	Czechosłowacja	13 644	—	—	—	—	—	—					
10.	Rumunia	11 678	131 300	6 860 000	3 763	2,9	5,5	4,0					
11.	Belgia	11 093	29 500	7 386 000	8 814	29,9	11,9	18,9					
12.	Jugosławia (Serbia)	8 955	48 300	2 821 000	1 021	2,1	3,6	2,8					
13.	Węgry	7 052	325 400	20 886 000	21 806	6,7	10,5	8,4					
14.	Austria	6 326	351 200	30 504 000	24 389	6,9	8,0	7,4					
15.	Szwajcaria	5 345	41 400	3 559 000	4 863	11,7	13,7	12,7					
16.	Dania	4 335	38 500	2 589 000	3 771	9,8	14,6	12,0					
17.	Finlandja	4 127	—	—	—	—	—	—					
18.	Holandja	3 403	33 100	5 825 000	3 256	9,8	5,6	7,4					
19.	Portugalia	3 293	92 600	5 429 000	2 983	3,2	5,5	4,2					
20.	Norwegia	3 286	322 300	2 350 000	3 092	1,0	13,2	3,6					
21.	Litwa	3 120	—	—	—	—	—	—					
22.	Grecja	2 992	64 700	2 632 000	1 609	2,5	6,1	3,9					
23.	Łotwa	2 849	—	—	—	—	—	—					
24.	Bułgaria	2 614	96 300	4 253 000	1 931	2,0	4,5	3,0					
25.	Turcja	1 000	169 300	6 130 000	1 994	1,2	3,9	2,2					
26.	Estlandja	991	—	—	—	—	—	—					
27.	Luksemburg	525	2 600	246 000	525	20,2	21,3	20,8					
Ogółem Europa		379 629	9 760 200	440 079 000	346 235	3,55	7,87	5,28					

¹⁾ Cyfra ta odnosi się do roku 1921 przed objęciem przez rząd polski terytorium Górnego Śląska przyznanego Polsce (por. tab. 6 na str. 50), i nie obejmuje dróg żelaznych wąskotorowych użyteczności publicznej, które w pewnych państwach (jak np. Francja, Szwecja i in.) zostały tu włączone. Długość dróg żelaznych rosyjskich w r. 1921 nie jest pewna.

²⁾ Cyfry tej kolumny różnią się od podanych dla tegoż roku w tab. 3 i 4 ze względów wskazanych w uwadze¹⁾ i, wyrażając długość budowlaną dróg żelaznych, są w ogóle większe.