

ROZDZIAŁ III.

Historja dróg żelaznych. Polityka kolejowa.

1. Historja dróg żelaznych w Anglii, Stanach Zjednoczonych A. P., Francji, Austrii, Niemczech i Rosji. Historja dróg żelaznych na ziemiach polskich, w b. dzielnicach rosyjskiej, austriackiej i pruskiej.

W Anglii pierwsza koncesja, wydana w roku 1801 prywatnemu towarzystwu na budowę drogi żelaznej użytku publicznego, wzorowana była na dawniejszych koncesjach na budowę szos i kanałów. Towarzystwo otrzymało prawo wywłaszczenia potrzebnych gruntów i zobowiązało się, że za opłatę nie wyższą jak wskazano w koncesji, wszyscy będą mogli korzystać z kolei do przewozu ładunków własnymi końmi i wagonami z zachowaniem przepisów co do urządzenia wagonów i innych, jakie ustali towarzystwo.

Te same zasady stosowane były w koncesjach na budowę w następstwie wielu innych dróg żelaznych konnych, w tej liczbie w roku 1821 dr. żel. Stockton-Darlington, której koncesję uzupełniono w roku 1823 pozwoleniem na zastosowanie trakcji parowej i na przewóz, prócz ładunków, też i osób. Podobnie w koncesji z roku 1826 na budowę dr. żel. z Liverpoolu do Manchesteru zastrzeżono korzystanie z kolei, wolne dla wszystkich, dając również samemu towarzystwu prawo wykonywania przewozów. Wysokość *myta* za korzystanie z kolei i *przewoźnego* za wykonywany przewóz miała być regulowana w zależności od nadwyżki dochodów towarzystwa.

Po otwarciu tej linii w roku 1830 budowa innych dróg żelaznych następuje w szybkim tempie. Coraz więcej towarzystw występuje o wydanie koncesji na budowę dróg żelaznych w różnych kierunkach, często zbliżonych do siebie, parlament zaś nie sprzeciwia się temu, mając na względzie obniżenie taryf przez wolne współzawodnictwo, dba przytem o zachowanie bezpieczeństwa publicznego w urzędzeniu dróg żelaznych i o wynagrodzenie strat przez nie spowodowanych.

Nieograniczone współzawodnictwo w budowie dróg żelaznych w Anglii i połączona z tem spekulacja wywołały już w okresie przed rokiem 1845 bankructwa i zmusiły drobne towarzystwa (których było tam kilkaset) do łączenia się w silniejsze grupy. Rząd starał się zapobiedz temu i, aby uniknąć wytworzenia się monopolu przewozu, podtrzymywał zasadę wolnego korzystania z tejże kolei przez różne towarzystwa. Jednakże te zabiegi, które utrudniały eksploatację dróg żelaznych, nie odniosły zamierzonego skutku. Po roku 1870 liczne towarzystwa złąły się w 11 większych towarzystw i około setki drobniejszych. Rząd angielski zachował sobie tylko nadzór ogólny nad stanem dróg żelaznych pod względem bezpieczeństwa publicznego, rozstrzyganie pretensyj i t. p.

Po wypowiedzeniu przez Anglię w roku 1914 wojny Niemcom, rząd angielski, dla zapewnienia sprawności przewozów, objął eksploatację wszystkich dróg żelaznych na rachunek państwa. Towarzystwa prywatne pozostały właścicielami dróg żelaznych i miały sobie zapewnione procenty i dywidendę jak w roku ostatnim przed wypowiedzeniem wojny, zarząd zaś ogólny dróg żelaznych objęła Komisja, złożona z kilku dyrektorów dróg żelaznych, którą rząd wyznaczył.

W roku 1920 utworzono Ministerjum komunikacji (*Ministry of Transport*), które w dalszym ciągu zarządzało drogami żelaznymi na rachunek państwa i na które włożono obowiązek opracowania projektu ustawy o przyszłej organizacji dróg żelaznych.

Według nowej ustawy dróg żelaznych angielskich, uchwalonej przez parlament w roku 1921 (*Railways Act 1921*), wszystkie drogi żelazne Anglii i Szkocji, należące do 120 towarzystw, dzielą się na cztery wielkie sieci, drogi zaś Irlandji tworzą sieć piątą. Towarzystwa, do których należą drogi żelazne każdej sieci, zlewają się od 1 lipca 1923 r. w jedną całość za wspólnym porozumieniem lub, jeżeli ono nie nastąpiło, według decyzji specjalnego trybunału. W sprawach dotyczących interesów publicznych, jako to dogodności przewozu, wzajemnego korzystania z taboru, ulepszenia i ujednostajnienia urządzeń i in., towarzystwa podlegają ministrowi komunikacji. Sprawy taryfowe załatwia trybunał taryfowy, który ustala taryfy obowiązujące na każdej sieci tak, aby one zapewniały dochód czysty, jaki towarzystwa do niej należące miały w roku 1913, i oprocentowanie później wyłożonego kapitału. Osobne przepisy określają udział towarzystw w czystym dochodzie eksploatacji, porządek regulowania taryf, ulgi i gwarancje dla dróg żelaznych ekonomicznych (kolejek) i in.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn. budową dróg żelaznych zajęły się wyłącznie towarzystwa prywatne. Pierwsza droga żelazna o trakcji konnej powstaje już w roku 1827, trakcję zaś parowozową wprowadzono w roku 1829. Drogi żelazne przyczyniają się wielce w tym kraju do ułatwienia dojazdu do miejscowości oddalonych oraz zaludnienia olbrzymich obszarów i budowa ich jest popierana bez żadnych ograniczeń. Wskutek tego powstają w jednych i tychże kierunkach równoległe linie kolejowe różnych towarzystw, które współzawodniczą ze sobą i, po zaciętej walce, bądź układają się co do podziału przewozów i zysków z tychże, bądź przez skup akcji przechodzą w ręce silniejszych spekulantów kolejowych, wyzyskujących monopol przewozu na wielkich sieciach kolejowych ze szkodą ogółu. Dopiero w nowszych czasach ostre środki prawodawcze zaradzają poczęści tym nadużyciom.

W końcu roku 1917, gdy Stany Zjednoczone ogłosiły swój udział w wojnie, rząd uznał za niezbędne, dla usunięcia współzawodnictwa i zwiększenia sprawności dróg żelaznych, objęcie eksploatacji tychże na czas wojny przez państwo z przyznaniem towarzystwom prywatnym odszkodowania, obliczonego według dochodów za ostatnie trzechlecie. Po wojnie drogi żelazne zostały zwrócone z dniem 1 marca 1920 r. towarzystwom prywatnym, jednakże wydana została jednocześnie ustawa (*Transportation Act 1920*), mająca na celu uporządkowanie kolejnictwa. Drogi żelazne zostały poddane pod ścisły nadzór Międzystanowej Komisji Handlu (*Interstate Commerce Commission*), której polecono opracowanie planu podziału wszystkich dróg żelaznych na niewielką ilość dużych sieci, utworzonych odpowiednio do potrzeb przewozów, z ustaleniem taryf dla każdej sieci w zależności od kosztów własnych. Ma ona dążyć do ujednostajnienia urządzeń kolejowych, uporządkowania ruchu, gospodarki wagonowej, zabezpieczenia pracowników, ustalenia formy sprawozdań z eksploatacji, które winny być corocznie składane, i t. p.

We Francji pierwsza droga żelazna, przeznaczona do przewozu węgla, buduje się od r. 1823 do 1828 pomiędzy St. Étienne i Andrézieux. Prawo wydane w r. 1833 ustala plan sieci głównych linii kolejowych, projektowanych z Paryża w różnych kierunkach ku granicom państwa, następnie zaś prawo z r. 1842 określa sposób wykonania planu budowy dróg żelaznych. Nabycie gruntów oraz wykonanie robót ziemnych i budowli bierze na siebie państwo z udziałem zainteresowanych gmin i departamentów, natomiast ułożenie kolei żelaznej, dostawa taboru i eksploatacja zostaje oddana towarzystwom prywatnym, którym państwo daje zapomogi i gwarantuje pewne minimum dochodów i których działalność podlega stałej kontroli organów Ministerjum Robót Publicznych.

Dość liczne początkowo towarzystwa prywatne zlewają się następnie w sześć dużych towarzystw kolejowych, z którymi rząd zawiera w r. 1859 oddzielne umowy. W roku 1877, wskutek bankructwa drobnych towarzystw prywatnych, rząd wykupuje niektóre nowe linie kolejowe, wybudowane przez nie w tym okresie, następnie zaś w r. 1909 wykupuje jedną z większych sieci kolejowych prywatnych: drogi żelazne Zachodnie. W ten sposób, prócz pięciu sieci dróg żelaznych prywatnych, powstaje szоста sieć dróg żelaznych państwowych, których długość nie przekracza 22% ogólnej długości dróg żelaznych francuskich. W czasie wojny r. 1914 — 1918 państwo zmuszone było przyjąć bezpośredni udział w zarządzie dróg żelaznych, aby dostosować ich eksploatację do celów wojennych. W ciągu tej czasowej organizacji zarządu dróg żelaznych, deficyty towarzystw prywatnych i zarazem zobowiązania ich względem państwa olbrzymio wzrosły, wobec czego przy powrocie do eksploatacji pokojowej rząd winien był zdecydować się bądź na wykup dróg żelaznych prywatnych, bądź na porozumienie się z temi towarzystwami względem dalszego eksploataowania przez nie dróg żelaznych na innych warunkach. Wybrano to ostatnie rozwiązanie, przy czem państwo zrzekło się zwrotu długu towarzystw, lecz gwarancja dochodów przez państwo została zniesiona. Natomiast ustanowiono kapitał wspólny dróg żelaznych, regulujący deficyty, oraz wspólny zarząd zwierzchni (patrz str. 39), który załatwia ważniejsze sprawy, dotyczące wszystkich dróg żelaznych. Sieć dróg żelaznych państwowych podlega zasadom tego ustroju na równi z drogami prywatnemi.

W Austrii budowa dróg żelaznych rozpoczyna się nader wczesnie. Towarzystwa prywatne budują drogi żelazne o trakcji konnej: w r. 1824 z Linz do Budweis i w r. 1826—30 z Pragi do Pilzna, od roku zaś 1836 pierwszą parowozową drogę żelazną Północną ces. Ferdynanda. W r. 1837 wydane zostały przepisy ogólne o koncesjach dróg żelaznych towarzystwom prywatnym, w których określono obowiązki tych towarzystw, zastrzeżono nadzór państwa nad ich wykonaniem i przewidziano przejście dróg żelaznych po latach 50 na własność państwa.

Jednakże już od roku 1841 przeważny udział w budowie dróg żelaznych przyjmuje państwo, które w ciągu lat kilkunastu posuwa linię północną do Śląska i Galicji i buduje nowe drogi żelazne: Południową przez Semmering, Tyrolską do Linzu i najważniejsze linie węgierskie. W r. 1854 wydane zostało

nowe prawo o koncesjach, w których trwanie ich przedłużono do lat 90. Wskutek zmiany w zapatrywaniach rządu, następuje przejście do prywatnego systemu budowy i eksploatacji nie tylko nowych dróg żelaznych, lecz i wybudowanych przez rząd, które towarzystwom prywatnym ustąpiono z gwarancją dochodu przez państwo. Stosowanie tego systemu przyczyniło państwu olbrzymie wydatki z tytułu gwarancji i strat na liniach budowanych dla spekulacji, które bankrutowały i których eksploatację rząd musiał przejmować. Ten stan rzeczy sprawił, że rząd zaczął dążyć stopniowo do wykupu dróg żelaznych prywatnych na rzecz państwa.

Od r. 1880 do 1911 większość dróg żelaznych prywatnych została wykupiona z wyjątkiem drogi żelaznej Południowej i niektórych innych mniejszego znaczenia.

Po wojnie r. 1914—18 Austria, zredukowana do małego państewka, posiada niewielką sieć dróg żelaznych, przeważnie państwowych, których zarząd sprawuje Ministerjum komunikacji (*Bundesministerium für Verkehrswesen*).

W państwach niemieckich pierwsze drogi żelazne budowały prawie wyłącznie towarzystwa prywatne. Tak powstały w latach 1834 do 1839 drogi żelazne Norymberga-Fürt, Monachjum-Augsburg, Lipsk-Drezno i Berlin-Poczdami. Za bezpieczeństwo interesów publicznych starano się osiągnąć przez odpowiednie warunki, stawiane w koncesjach. Dopiero później niektóre państwa rzeszy, jako to Brunświk, Badenia, Wirtembergja, Saksonja i Bawaria, zaczęły budować drogi żelazne na koszt własny.

Rząd pruski początkowo popierał inicjatywę prywatną ze względu na stan skarbu i trudność uzyskania kapitału. Na koszt skarbu budowano tylko te drogi żelazne, które były niezbędne ze względów państwowych, lecz na których budowę nie znajdowano odpowiednich kandydatów do wydania koncesji. Ten wypadek zaszedł z dr. żel. Wschodnią z Frankfurtu nad Odrą przez Bydgoszcz do Królewca, którą budował rząd pruski od r. 1851 do 1857. Starano się zresztą wykupywać potem lub brać w administrację państwową drogi żelazne prywatne, o ile dało się to zrobić na dogodnych warunkach. Tak postąpiono w r. 1850—52 z dr. żel. Dolno-Śląską i Górno-Śląską.

Po wojnie 1866 r. przeszły do państwa pruskiego, jako zdobywcy, dr. żel. Hanoweru i Nassau. W ten sposób powstała w Prusach mieszana sieć dróg żelaznych prywatnych i państwowych, co rząd ówczesny uważał za korzystne ze względu na współzawodnictwo w osiągnięciu najlepszych rezultatów eksploatacji pomiędzy sąsiednimi drogami żelaznymi, będącymi w różnych zarządach. Doświadczenie zawiodło te oczekiwania. Przeplatanie się sieci państwowej i prywatnej wytwarzało wiele punktów przejścia, utrudniało eksploatację i zwiększało jej koszt. Nowe linje prywatne, które nie przynosiły dochodu, rząd zmuszony był w każdym razie wykupywać. Wobec tego w r. 1879 rząd pruski postanowił przystąpić do wykupienia w drodze umów dobrowolnych wszystkich większych dróg żelaznych prywatnych i plan ten systematycznie przeprowadził. W r. 1910 Prusy posiadały jednolitą i zaokrągloną sieć dróg żelaznych państwowych, których długość ogólna wraz z drogami heskimi, połączonymi pod wspólnym zarządem, wynosiła około 37 000 km.

W roku 1920, na mocy wydanego prawa, drogi żelazne państwowe wszystkich krajów niemieckich przeszły na własność państwa niemieckiego i podlegają odtąd wspólnemu Ministerjum Komunikacji (*Reichsverkehrsministerium*). Sieć dróg żelaznych podzielono na okręgi: prusko-heski, bawarski, saski, wirtemburski, badeński i in., odpowiadające dawnemu ich podziałowi politycznemu, i ustanowiono, jako instancję pośrednią pomiędzy ministerjum a dyrekcjami dróg żelaznych, zarządy okręgowe, które mają być zczasem zniesione.

W Rosji pierwszą drogę żelazną z Petersburga do Carskiego Sioła wybudowało w r. 1836/7 towarzystwo prywatne. Inne drogi żelazne, które powstały za panowania Mikołaja I, t. j. do r. 1855, a mianowicie dr. żel. Mikołajewską, łączącą Petersburg z Moskwą, ukończoną w r. 1851, i Petersbursko-Warszawską na odcinku od Peterburga do Gatczyny, buduje i eksploatuje państwo. Za panowania Aleksandra II (r. 1855—81), wskutek trudności finansowych po wojnie krymskiej, rząd pozostawia początkowo budowę i eksploatację dróg żelaznych towarzystwom prywatnym i nadto oddaje im w dzierżawę drogi żelazne państwowe wybudowane poprzednio. Towarzystwa prywatne otrzymują po większej części od państwa gwarancję określonego dochodu z eksploatacji, natomiast podlegają nadzorowi i kontroli, których warunki określa prawo o koncesjach, wydane w r. 1873.

Jednakże wojna wschodnia 1877 r. wykazała niedostateczną sprawność dróg żelaznych i różne ich braki, co skłoniło rząd rosyjski do zmiany systemu budowy i eksploatacji dróg żelaznych. Już w końcu panowania Aleksandra II niektóre drogi żelazne buduje i eksploatuje rząd na rachunek skarbu państwa, w następstwie zaś dąży systematycznie do wykupu dróg żelaznych, zwłaszcza od granicy zachodniej, z pozostawieniem w rękach prywatnych tylko kilku większych sieci kolejowych. W okresie czasu od r. 1882 do 1914 rząd rosyjski buduje około 27 000 km dróg żelaznych, w tej liczbie wielką arterję syberyjską do Oceanu Spokojnego. W końcu tego okresu pozostaje pod zarządem prywatnym tylko 6 większych sieci dróg żelaznych, jako to: Razańsko-Uralska, Moskiewsko-Kazańska, Moskiewsko - Windawsko - Rybińska, Moskiewsko - Kijowsko - Woroneska, Południowo - Wschodnie i Władykaukaska. Długość tych sieci oraz innych dróg żelaznych, należących do mniejszych Towarzystw prywatnych, stanowi około 32%, sieć zaś państwowa około 68% ogólnej długości mieszanej sieci dróg żelaznych rosyjskich.

Po przewrocie bolszewickim 1917 r. wszystkie drogi żelazne w Rosji zostały „znacjonalizowane“.

Jak widać z powyższego, w Anglii i Stanach Zjednoczonych A. P. wszystkie drogi żelazne są od początku ich budowy własnością towarzystw prywatnych. Ten sam system przeważa również we Francji, w której $\frac{5}{6}$ ogólnej długości sieci kolejowej znajduje się w rękach prywatnych. Przeciwnie, w Austrii, Niemczech i Rosji, po okresie pośrednim, mniej więcej do r. 1880, w którym gospodarka na drogach żelaznych była prawie wyłącznie, jak w Austrii i Rosji, lub w znacznej mierze, jak w Niemczech, w rękach prywatnych, następuje za przykładem Prus stanowczy zwrot ku upaństwowieniu dróg żelaznych. Z innych państw europejskich, po różnych wahaniach, ustalił się system pry-

watny na drogach żelaznych w Holandji, Hiszpanji, Turcji i Grecji, mieszany w Szwecji, system zaś państwowy w Belgji, Danji, Norwegji, Szwajcarji, Włoszech, Serbji, Rumunji i Bułgarji. Z ogólnej długości eksploatacyjnej dróg żelaznych świata było w r. 1913 około 33% w zarządzie prywatnym i około 67% w zarządzie państwowym.

Ziemie Polskie. Byłe dzielnice rosyjska, austriacka i pruska. Inicjatywę budowy dróg żelaznych w b. Królestwie Kongresowem podjął w r. 1834 hr. Tomasz Łubieński. Przedstawił on w dniu 1 stycznia 1835 r. Bankowi Polskiemu, który objął wówczas zarząd górnictwa, projekt połączenia Warszawy z południową częścią kraju dla przewozu węgla kamiennego i soli.

Ciekawe są niektóre szczegóły tego pierwszego w kraju naszym przedsięwzięcia kolejowego, malujące ówczesne stosunki.

Na skutek przedstawienia Łubieńskiego, który zobowiązał się do pokrycia kosztów robót przedwstępnych, gdyby budowa nie doszła do skutku, Bank polecił inżynierowi swojemu Wysockiemu przeprowadzić studia. Linja wytknięta szła wododziałem pomiędzy dorzeczami Wisły i Odry, na Skierniewice, Piotrków i Częstochowę do połączenia z drogą austriacką z Wiednia do Bochni, i kosztu budowy zapowiadały się niezbyt wielkie. Łubieński powziął myśl utworzenia towarzystwa akcyjnego z udziałem kapitałów zagranicznych, lecz w ówczesnych warunkach nie było to rzeczą łatwą i sprawa ta posunęła się naprzód dopiero w r. 1838 przy udziale wybitnego i pełnego inicjatywy finansisty polskiego *Piotra Steinkellera*. W roku tym Steinkeller przedstawił rządowi deklarację domu bankowego Hermana w Londynie na pokrycie całego kapitału akcyjnego, który przy trakcji konnej określono na 500 000 funtów szterlingów pod warunkiem, że rząd zagwarantuje od tego kapitału 4% dochodu. Przedsięwzięcie budowy projektowanej drogi żelaznej znalazło uznanie rządu z uwagi na oszczędność w kosztach przewozu soli, która stanowiła wówczas monopol rządowy, i węgla, który by mógł zastąpić paliwo drzewem w fabrykach rządowych, oraz ze względu na korzyści pośrednie, których można było oczekiwać z rozwoju przemysłu i handlu. Warunki koncesji i ustawa Towarzystwa dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej zostały r. 1839 zatwierdzone i budowa jej rozpoczęta z czterech naraz punktów. Wkrótce jednak okazały się dalsze trudności finansowe, po części wskutek przesilenia na giełdach zagranicznych, po części zaś wskutek braku zaufania do przedsięwzięcia. W r. 1841 wyższość trakcji parowej w porównaniu z konną była zagranicą ogólnie uznana i Steinkeller domagał się jej wprowadzenia na projektowanej drodze. Tymczasem komitet rządowy, któremu polecono zbadać tę sprawę, wypowiedział się za trakcją konną, będąc zdania, że koszt utrzymania drogi i koszt przewozu będą przy trakcji parowej wyższe, przeciwnie zaś przy trakcji konnej ruch będzie regularniejszy i mniej spowoduje wypadków. Trudności finansowe wskutek niechęci nabywania akcji sprawiły, że Towarzystwo dr. żel. W. W. wystąpiło w r. 1842 do rządu z podaniem o rozwiązanie umowy, co tegoż roku nastąpiło.

Rząd prowadził dalej budowę dr. żel. W. W. na własny rachunek. W r. 1845 oddano do eksploatacji z zastosowaniem trakcji parowej część drogi od Warszawy do Rogowa i Łowicza, w r. 1848 zaś pozostałą część do Granicy.

Rezultaty rządowej eksploatacji drogi okazały się niezadowolające. Od r. 1854 deficyt zwiększał się z każdym rokiem i przekonano się o konieczności dużego nakładu dla doprowadzenia drogi do należytego stanu. Te okoliczności skłoniły rząd w roku 1857 do oddania dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej w dzierżawę towarzystwu prywatnemu na lat 75 bez gwarancji dochodu, lecz z koncesją na budowę odnogi od Ząbkowic do Sosnowca oraz linii od Łowicza do granicy pruskiej pod Toruniem pod nazwą dr. żel. Warszawsko-Bydgoskiej, przyczem ostatnia

otrzymała poręczenie dochodu $4\frac{1}{2}\%$. Przed upływem terminu koncesji rząd rosyjski wykupił w r. 1912 od towarzystwa prywatnego dr. żel. Warszawsko-Wiedeńską, która pod względem gęstości ruchu zajęła w owym czasie pierwsze miejsce nie tylko w Europie, lecz na całym świecie.

Dr. żel. Warszawsko-Wiedeńska z odnogami do Sosnowca i Aleksandrowa oraz łącząca się z nią króciutka *dr. żel. Fabryczno-Łódzka*, wybudowana przez towarzystwo prywatne i otwarta w r. 1866, były jedynymi w zaborze rosyjskim drogami żelaznymi o torze normalnym Stephensona. W pozostałych wypadkach koncesje wydawane były przez rząd wyłącznie na budowę dróg żelaznych o torze normalnym rosyjskim.

Doświadczenie budowy drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej pokazało, jak wielkie trudności przedstawiało urzeczywistnienie tak wielkiego przedsięwzięcia jak droga żelazna z kapitału prywatnego wyłącznie akcyjnego. Rząd rosyjski, którego skarb wycieńczyła wojna krymska, zmuszony był oprzeć budowę dróg żelaznych na przedsiębiorczości prywatnej, zezwalając przytem koncesjonariuszom na wypuszczenie obligacyj, od których dochód ($4\frac{1}{2}\%$ — 5%) rząd gwarantował. Koncesje wydawane były przeważnie na 75 do 85 lat, po upływie których droga żelazna stawała się własnością państwa. Przytem zastrzeżona była możność wcześniejszego wykupu drogi przez państwo.

Do zasadniczego programu budowy dróg żelaznych w Rosji, ułożonego przez austriackiego inżyniera *Gerstnera* jeszcze przed rokiem 1840, wchodziło przede wszystkim połączenie Petersburga z Moskwą i z Warszawą. Budowa *dr. żel. Petersbursko-Warszawskiej*, rozpoczęta na niewielkiej długości od Petersburga do Gątczyny kosztem państwa jeszcze w r. 1853, została oddana zagranicznemu towarzystwu prywatnemu, które doprowadziło ją do Warszawy w r. 1862. Następnie wybudowane zostały przez towarzystwa prywatne i otwarte: w r. 1867 *dr. żel. Warszawsko-Terespolska* (przedłużona następnie w r. 1871 do Moskwy), w r. 1877 *dr. żel. Nadwiślańska* z Warszawy do Kowla i Mławy z odnogą z Dębłina do Łukowa i w r. 1884 *dr. żel. Dęblińsko-Dąbrowska*.

Przy ustaleniu programu budowy dróg żelaznych w Królestwie rząd rosyjski kierował się przede wszystkim względami strategicznymi, pozostawiając potrzeby ekonomiczne kraju na drugim planie. Obrona linii Wisły, połączenie fortec nad nią i na wschód od niej położonych, były celem głównym, który skłonił rząd w następnym okresie do przedsięwzięcia na rachunek skarbu budowy szeregu linii mniej lub więcej pozbawionych znaczenia ekonomicznego, jako to linii *Siedlecko-Małkińskiej*, linii *Narewskich i Niemeńskich* i wielkiej linii dwutorowej *Siedlecko-Bołogojskiej*, idącej od Siedlec na Mołodeczno i Połock. Natomiast najbardziej bogata i przemysłowa część Królestwa na zachód od Wisły była zupełnie zaniedbana i podania o budowę nowych linii były odrzucane, nieliczne zaś wyjątki utrudniane specjalnymi zastrzeżeniami (np. budowa zbytecznego tunelu na linii Dęblińsko-Dąbrowskiej).

W tych warunkach przez następnych lat kilkadziesiąt wybudowane były w zachodniej części Królestwa jedynie linje kolejowe *Warszawsko-Kaliska* (1903 r.), *Herbsko-Kielecka* (1912 r.), oraz pewna ilość kolejek dojazdowych, przeważnie dla ruchu osobowego, w okolicach Warszawy i Łodzi.

Po roku 1880, gdy rząd przeszedł do polityki upaństwowienia dróg żelaznych, z pozostawieniem kilku tylko większych sieci kolejowych w rękach prywatnych, wszystkie drogi żelazne w Królestwie zostały stopniowo wykupione przez rząd z wyjątkiem dr. żel. Łódzkiej i Herbsko-Kieleckiej, mających drugorzędne znaczenie.

Z ważniejszych dróg żelaznych w byłej dzielnicy rosyjskiej, dotąd nie wymienionych, które przeszły do Polski, *dr. żel. Poleskie*: Wileńsko-Rówieńska, Baranowicko-Białostocka, Żabińsko-Pińska i Luniniecko-Homelska były wybudowane przez rząd w okresie lat 1880—1885, linja zaś Kowelsko-Sarnieńska w roku 1902. Nieliczne drogi prywatne dostały się podczas ostatniej wojny pod zarząd państwowy, pod którym dotychczas pozostają.

Wojna wywołała potrzebę przeprowadzenia dużej ilości nowych połączeń kolejowych do celów strategicznych, jako to: *Ostrołęka-Raszujka*, *Ostrowiec-Sobów*, *Lublin-Rozwadów*, *Rejowiec-Belżec*, *Zawada-Włodzimierz Wołyński-Sokal*, oraz kolejek dojazdowych do zaopatrywania armji, które po ukończeniu wojny przeważnie pozostały w eksploatacji pod zarządem państwowym.

W b. dzielnicy austriackiej pierwsza droga żelazna została otwarta z *Krakowa do Trzebini i Mysłowic* w roku 1847, w roku zaś następnym odgałęzienie jej do połączenia z dr. żel. Warszawsko-Wiedeńską w Granicy. Droga ta wybudowana początkowo przez towarzystwo prywatne *dr. żel. Krakowsko-Górnośląskiej*, została wykupiona w r. 1852 przez rząd austriacki, który w r. 1856—1858 wybudował linję z Trzebini do Bogumina i z Krakowa do Rzeszowa. Gdy w następstwie, wskutek trudności finansowych, rząd postanowił przejść do gospodarki prywatnej na drogach żelaznych, linja Kraków-Bogumin została sprzedana Towarzystwu *dr. żel. Północnej Ferdynanda*, idącej od Wiednia do Bogumina, linja zaś Kraków-Rzeszów została odstąpiona Towarzystwu *dr. żel. Karola Ludwika*, które ją doprowadziło w r. 1861 do Lwowa, w r. 1871 zaś do granicy rosyjskiej w Podwoleczyskach.

W r. 1866 został otwarta *dr. żel. Lwowsko-Czerniowicką*, wybudowana również przez towarzystwo prywatne.

Po r. 1880 zamierzenia rządu austriackiego zmieniły się w kierunku wykupu dróg żelaznych prywatnych i budowy nowych dróg żelaznych z funduszy skarbu.

Rząd buduje *dr. żel. Transwersalną* (z Oświęcimia do Husiatyna) otwartą w r. 1884, wykupuje w r. 1889 *dr. żel. Lwowsko-Czerniowicką* i w r. 1892 *dr. żel. Karola Ludwika*, otwiera w r. 1894 linję *Stanisławów-Woronienka*, wreszcie w roku 1906 wykupuje *dr. żel. Północną Ferdynanda*.

W ten sposób wszystkie drogi żelazne w byłej dzielnicy austriackiej z bardzo nielicznymi wyjątkami kolejek znaczenia miejscowego przeszły na własność państwa.

W byłej dzielnicy pruskiej już w r. 1834 powstała myśl budowy *drogi żelaznej Górnośląskiej*. Towarzystwo prywatne, zawiązane w tym celu, wybudowało w latach 1843—1846 drogę żelazną z *Wrocławia przez Opole do Mysłowic*, z którą w r. 1848 połączyła się *dr. żel. Krakowsko-Górnośląska*, a przez nią również *dr. żel. Warszawsko-Wiedeńska*. W tymże roku nastąpiło połączenie *dr. żel. Górno-*

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 odnog 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 Poznańskim 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.

Historia 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