

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 wyłączeniu. 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 wyłączenia 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 wyłączeniu przymusowym na użytek dróg żelaznych*

i innych dróg komunikacyjnych lądowych i wodnych oraz wszelkich urządzeń użyteczności publicznej (dekret naczelnika państwa z dnia 7 lutego 1919 r.), określają tryb zajęcia, opisu i oszacowania majątności wywłaszczonych przymusowo na pomienione cele, jaki winien być stosowany zwykle, oraz przyspieszony, jeżeli majątki wywłaszczane na rzecz drogi żelaznej należy zająć niezwłocznie. Przepisy te przewidują również zajęcie czasowe nieruchomości oraz zajęcie materiałów na gruncie lub w gruncie się znajdujących.

3. *Przepisy przewozowe* z d. 1 marca 1919 r., z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, ustalają obowiązki i odpowiedzialność dróg żelaznych co do przewozów oraz określają szczegółowo warunki umowy o przewóz, obowiązujące drogi żelazne i osoby, które z nich korzystają, przy przewozie osób, bagażu, przesyłek, zwierząt i towarów.

4. *Przepisy techniczne projektowania i budowy kolei żelaznych użyteczności publicznej znaczenia ogólnego* z dn. 10 marca 1923 r. dotyczą dróg żelaznych pierwszorzędnych i drugorzędnych i zawierają wskazania ogólne co do kształtu linii kolejowej w planie i przekroju podłużnym i co do warunków, którym winny odpowiadać wszystkie budowle i urządzenia kolejowe. Na podstawie tych przepisów winny być opracowane dla każdej budującej się drogi żelaznej przepisy szczegółowe, podlegające zatwierdzeniu ministra kolei żelaznych.

W kształcie instrukcyj uzupełniających powyższe przepisy techniczne wydano *zasady określenia przełotności projektowanych linii kolejowych znaczenia ogólnego* z dnia 5 kwietnia 1923 r. i z tą samą datą *podstawy do wyznaczania wielkości otworów mostów i przepustów na małych rzeczkach i suchodołach, przepisy o projektowaniu stacji i inne.*

5. *Przepisy o skrajni budowli i taboru* z d. 10.III. 1923 r. określające granice przybliżenia budowli do toru i krańcowy obrys taboru.

6. *Przepisy o sygnalizacji* nie są dotychczas we wszystkich dzielnicach jednakowe i noszą charakter po części tymczasowy. Ogólne przepisy sygnalizacji są w opracowaniu.

7. *Przepisy ruchu* obejmują przepisy: zestawiania pociągów, przygotowania ich do ruchu pod względem zaopatrzenia w sygnały, ilości i rozmieszczenia osi hamowanych i in. oraz wykonywania manewrów, wyprawiania i przyjmowania pociągów, jazdy na szlaku, szybkości jazdy i jazdy po niewłaściwym torze; ruchu pociągów roboczych, wózków i drezyn; postępowania w razie wypadków i t. p.

8. *Przepisy techniczne o budowie i eksploatacji silnikowych dróg żelaznych normalnotorowych III rzędu i wąskotorowych użytku publicznego* obejmują zarówno warunki techniczne, którym odpowiadać winien kształt tych dróg w planie i przekroju, ich ustrój i zaopatrzenie, jako też przepisy ruchu w zakresie wskazanym w punkcie 7.

*Przepisy gospodarki parowozowej* ustalają zasady najlepszego wyzyskania parowozów do ruchu pociągów, przetaczania wagonów i manewrów stacyjnych i określają obowiązki pod tym względem wydziału ruchu przy użytkowaniu parowozów i wydziału mechanicznego przy ich utrzymaniu i naprawie oraz sposób zapisu i kontroli pracy parowozów.

*Przepisy gospodarki wagonowej* mają na celu możliwie najzupełniejsze wyzyskanie siły nośnej wagonów i osiągnięcie szybkiego ich obrotu i w tym celu

określają porządek podstawiania, załadowywania i rozładowywania wagonów, zapisu ilostanu i zapotrzebowania wagonów, ich rozdziału oraz kontroli postępu i sprawności obrotu.

*Przepisy służbowe czyli instrukcje dla nadzorców drogowych, torowych, zaawidowców stacyj, ustawiaczy pociągów, zwrotniczych, konduktorów, maszynistów i in., wydawane przez poszczególne dyrekcje, określają szczegółowo obowiązki tych pracowników.*

Ponieważ dawne *ustawy, przepisy i rozporządzenia, odnoszące się do dróg żelaznych w byłych dzielnicach rosyjskiej, austriackiej i pruskiej* nie zostały w znacznej części skasowane i przestały obowiązywać tylko w tych częściach, które zastąpiono nowymi, ważniejsze z nich przytoczono w wykazie poniższym.

1. Ustawy o koncesjach na budowę i eksploatację dróg żelaznych:

Rosyjska. *Prawiła dla razreszenja postrojki żelaznych dorog* 1873 r.

Austriacka. *Eisenbahnkonzessionsgesetz* 1854 r.

Pruska. *Gesetz über die Eisenbahnunternehmen* 1838 r.

2. Ustawy o budowie i eksploatacji dróg żelaznych oraz o nadzorze nad bezpieczeństwem publicznym na drogach żelaznych.

Rosyjskie. *Obszczij ustaw rosijskich żelaznych dorog* 1885 r. część III.

*Techničeskija usłowja projektirowanja i sooruzenja żelaznych dorog perwostepenaho znaczenja (magistralej)* 1914 r.

*Prawiła techničeskij eksploatacji żelaznych dorog odkrytych dla obszczaho polzowanja* 1898 r.

Austriacka: *Eisenbahnbetriebsordnung* 1851 r.

Pruska. *Eisenbahnbau- und Betriebsordnung* 1905 r.

3. Ustawy o sygnałach.

Rosyjska. *Obszczija prawiła signalizacji na żelaznych dorogach* 1908 r.

Austriacka. *Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen* 1906 r.

Pruska. *Eisenbahnsignalordnung* 1907 r.

4. Ustawy o przewozach i taryfach.

Rosyjska. *Obszczij ustaw rosijskich żelaznych dorog* 1885 r. część I.

Austriacka. *Betriebsreglement* 1909 r.

Pruska. *Eisenbahnverkehrsordnung* 1909 r.

5. Ustawy o drogach żelaznych znaczenia miejscowego (trzeciordnych).

Rosyjskie. *Połozhenje o podjezdnych putiach* 1887 r.

*Prawiła sooruzenja i eksploatacji parowoznych podjezdnych k żelaznym dorogam putej obszczaho polzowanja* 1892 r.

Austriacka. *Gesetz über Bahnen niederer Ordnung* 1910 r.

Pruska. *Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen* 1892 r.

*Umowy Związku Zarządów dróg żelaznych niemieckich.*

W celu porozumienia co do ulepszeń w kolejnictwie, zwłaszcza zaś ujednolinitenia urządzeń kolejowych, zarządy dróg żelaznych w Niemczech zawarły jeszcze w połowie zeszłego wieku Związek Zarządów dróg żelaznych niemieckich (*Verein*).

Wynikiem działalności Związku były następujące umowy techniczne o budowie i eksploatacji dróg żelaznych opracowane przez Związek i przyjęte przez zarządy dróg żelaznych, które do niego należały:

1. *Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen*, 1909—12 r.

2. *Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen* 1908 r.

Niektóre z artykułów warunków technicznych dla dróg pierwszorzędnych i drugorzędnych były obowiązujące dla wszystkich dróg żelaznych należących do Związku, natomiast pozostałe miały charakter polecający.

Do Związku Zarządów dróg żelaznych niemieckich przystąpiły w siódmym dziesiątku ubiegłego stulecia drogi żelazne austriackie, w następstwie zaś i inne sąsiednie, w tej liczbie dr. żel. Warszawsko-Wiedeńska i Łódzka. W r. 1916 długość dróg żelaznych, należących do Związku, wynosiła 111 500 km. Wynikło stąd, że urządzenia na drogach żelaznych we wszystkich trzech zaborach, z wyjątkiem dróg żelaznych o torze rosyjskim, dostosowane były pod względem technicznym do przepisów Verein'u, na których, licząc się ze stanem faktycznym, winny były się oprzeć również przepisy polskie.

Prócz przepisów technicznych, Verein opracował i wprowadził w życie na drogach do związku należących przepisy o wzajemnem użytkowaniu wagonów i in.

*Umowa międzynarodowa o jedności technicznej (konwencja Berneńska).*

Potrzeba ustalenia przepisów co do szerokości toru i warunków technicznych, którym winny odpowiadać wagony towarowe w celu ułatwienia przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej w szerszym zakresie, niż to miało miejsce według umowy Verein'u, dawno odczuwać się dawała. Umowa, zapoczątkowana w tym celu przez Szwajcarię w r. 1882 ze względu na otwarcie dr. żel. Gotardzkiej, była przyjęta pierwotnie przez Francję, Włochy, Austrię i Niemcy, następnie zaś przez większość państw na kontynencie Europy. Oświadczeniem rządu z dn. 4.IV. 1922 r. Rzeczpospolita Polska przystąpiła do konwencji Berneńskiej.

*Umowy o wzajemnem użytkowaniu wagonów w komunikacji międzynarodowej.*

Z końcem wojny w r. 1918 wiele dróg żelaznych odpadło od niemieckiego Verein'u i okazała się potrzeba zawarcia na innych, szerszych podstawach umów o wzajemnem użytkowaniu wagonów w komunikacji międzynarodowej. Z inicjatywy Szwajcarii, umowy takie zawarto w r. 1921 w Stresa i Rzeczpospolita Polska do nich przystąpiła.

*Międzynarodowy Związek kolejowy. (Union internationale des chemins de fer, U. I. C.)*

Z inicjatywy Francji, powziętej na konferencji Genueskiej, zawiązany został w r. 1922 Międzynarodowy Związek kolejowy, mający za zadanie ujednolicienie i ulepszenie warunków budowy i eksploatacji dróg żelaznych z uwzględnieniem potrzeb ruchu międzynarodowego europejskiego. Przy Związku utworzono stałe komisje: ruchu osobowego, ruchu towarowego, rozrachunków, wymiany taboru i spraw technicznych. Związek, którego siedzibą jest Paryż, obejmuje ogółem blisko 250 tys. km dróg żelaznych. Rzeczpospolita Polska przystąpiła również do tego związku i posiada swoich przedstawicieli w jego zarządzie i w dwóch komisjach.

*Konwencje i umowy sąsiedzkie.* Prócz konwencji i umów, wymienionych powyżej, Rzeczpospolita Polska zawarła konwencje z w. m. Gdańskiem i Niemcami co do wolnego tranzytu oraz umowy sąsiedzkie ze wszystkimi ościennymi państwami w sprawach bezpośredniej komunikacji kolejowej.

---