

Sprawozdanie

Komisji drogowej o petycyi Wydziału Rady powiatowej w Cieszanowie względem zmiany ustawy z 15. kwietnia 1881 co do dojazdów kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Rada powiatowa w Cieszanowie powzięła na posiedzeniu dnia 4. lipca 1888 roku uchwałę, mocą której uznaje drogę gminną od drogi krajowej Jarosław-Belz w Dachnowie do toru kolei Jarosławsko-Sokalskiej w Lubaczowie za publiczny dojazd kolejowy i poleca tę sprawę przedłożyć powołanym władzom celem uzyskania potrzebnego w tej mierze orzeczenia.

Pomimo że Wydział krajowy odezwał z 16. kwietnia 1889, do c. k. Namiestnictwa wystosowaną, za potrzebą uznania tego dojazdu kolejowego się oświadczył, c. k. Namiestnictwo nie przychyliło się do zdania Wydziału krajowego, i odmówiło uznania tego dojazdu głównie z powodu, że „w myśl §. 1. ustawy z 15. kwietnia 1881 uznany być może dla stacyi Lubaczów tylko jeden dojazd kolejowy jako publiczny“ — a taki już na przestrzeni z miasta Lubaczowa do stacyi lubaczowskiej, orzeczeniem c. k. Namiestnictwa z 5. lipca 1889 postanowionym został.

Wydział Rady powiatowej w Cieszanowie wniósł do Wysokiego Sejmu petycję w roku 1890, która jednakże załatwioną nie została. Taką samą petycję wnosi Wydział powiatowy w Cieszanowie obecnie i prosi, by Wysoki Sejm spowodował zmianę §. 1. ustawy z 15. kwietnia 1881. w tym kierunku, by nie ograniczono uznania dojazdu kolejowego do pewnej stacyi, tylko do jednej drogi.

Komisya drogowa nie widzi potrzeby zmiany §. 1. rzeczonyj ustawy, który według zdania komisyi i Wydziału krajowego jest jasny, a podlegać nie może wątpliwości, że w razie rzeczywistej potrzeby do pewnej stacyi więcej jak jeden dojazd kolejowy postanowiony być może.

Odpowiada to zapatrywanie i brzmieniu i duchowi ustawy z 15. kwietnia 1881.

Odpowiada to zapatrywanie brzmieniu ustawy, bowiem §. 1. opiewa: Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacje kolei żelaznej z najbliższymi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowymi, krajowymi lub powiatowymi. Ustawa przeto wyraźnie wymieniając przedmioty, z którymi dojazdy kolejowe łączyć się mają — jak miasta, miasteczka, drogi publiczne — nie tylko używa liczby mnogiej, lecz nadto przytacza te przedmioty *taxative*, nie mówi o miastach i miasteczkach lub drogach publicznych, co by mogło wywołać tę ciasną interpretację, że gdy stacja kolejowa z miastem lub miasteczkiem połączoną została, już połączenie z drogą publiczną odpada, lecz po słowie: „miasteczkami“ jest tylko przecinek, a dalej: „z drogami publicznymi“ — z czego wypływa, że połączenie stacyj z miastem połączenia tejże z drogą państwową, krajową lub powiatową wcale nie wyklucza.

Lecz odpowiada takie zrozumienie §. 1. także duchowi ustawy, której cel nie inny jak wyłącznie ten, by przysporzyć liniom kolejowym jak najwięcej przystępów, nmożliwiając krajowi rozwój rolnictwa, handlu i przemysłu, a tem samem zasilając koleje i wpływając na tychże rentowność.

Na równi przeto stoi interes kraju i interes kolei, — chociaż nie równe ciężary, gdyż koleje tylko w jednej trzeciej części, zaś ogół kraju w dwóch trzecich częściach do kosztów budowy i utrzymania dojazdów się przyczynia.

Wszak w tym celu przysłała do skutku nowela o dojazdach kolejowych z 9. Marca 1888. l. 38 Dz. u. kr. a mianowicie postanowienia §. 5. normujące postępowanie, które nastąpić powinno, jeżeli Rada powiatowa mimo wezwania Namiestnictwa lub Wydziału krajowego w przeciągu 30 dni nie przedstawiła wniosku eo do potrzeby budowy nowego dojazdu kolejowego. — więc nie Rady powiatowe lecz c. k. Rząd utrudnia przyjsie do skutku dojazdów kolejowych.

Największe trudności napotymano przedtem ze strony zawiadostwa kolei, jako przedsięwiorstwa prywatnego, i to się da wytłumaczyć, — dzisiaj gdy wszystkie koleje w kraju są albo własnością państwa, albo przez władze państwowe administrowane, spodziewać się należy, że c. k. Rząd zajmie stanowisko odpowiednie interesom państwa i kraju.

Zresztą niewykluczony lecz bardzo możliwy jest wypadek, że c. k. Rząd w interesie ekonomicznym, kolejowym lub ogólnopaństwowym zapotrzebuje jeszcze jednego dojazdu do pewnej stacyi kolejowej. Przy tak ciasnej interpretacyi Rząd sam sobie tamuje możliwość takiego dojazdu, — natenczas już §. 5. noweli nie pomoże, lecz Rząd całą drogę własnym kosztem zbudować i utrzymać będzie musiał.

Chociaż komisya drogowa, jak wyżej wykazano, nie widzi potrzeby zmiany §. 1. ustawy z 15. kwietnia 1881, jednakże dla stwierdzenia zapatrywania w tym względzie tak samejże komisyi jak też Wydziału krajowego, i dla przyszłej dyrektywy Wydziałów powiatowych i Wydziału krajowego wnosi:

Wysoki Sejm uchwalić raczy:

I. Sejm wyraża przekonanie, że przy uznaniu dojazdu kolejowego jedynie potrzeba takiego dojazdu jest rozstrzygająca, o której potrzebie orzekają ustawą ku temu powołane władze państwowe i autonomiczne, — że przeto ustawą z 15. kwietnia 1881 §. 1. nie jest wykluczona możliwość, by do pewnej stacyi więcej jak jeden dojazd kolejowy postanowiony został.

II. Powyższą uchwałą załatwia się petycye Wydziałów powiatowych w Krośnie, w Buczacz, we Lwowie i w Żbarażu do l. 71, 743, 744 i 904.

Lwów dnia 14. marca 1892 r.

J. Meciński
przewodniczący.

Jaworski
sprawozdawca.