

Aleg. 142.

Sprawozdanie

Komisji drogowej o wniosku p. Jaworskiego względem zmian ustawy o dojazdach kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Uchwalona przez Wysoki Sejm ustawa o dojazdach kolejowych weszła z dniem 15. Kwietnia 1881. w życie.

Przekonany o potrzebie i wielkiem znaczeniu dojazdów kolejowych przy zwiększającym się rozwoju żelaznych kolei w Galicyi, uchwalił Wysoki Sejm tę ustawę w nadziei, że przez nią, przez słuszne unormowanie współdziałania do kosztów, zachęci do tworzenia licznych dojazdów kolejowych.

Jeżeli ta nadzieja się nie ziściła, to powód leży nie w niechęci kraju, nie w niechęci lub oziębłości ciał autonomicznych krajowych i powiatowych do współdziałania powołanych, lecz powód szukać należy jedynie w tych trudnościach, które mimo równego interesu zaś nie równego a dla przedsiębiorstw kolejowych korzystniejszego rozkładu kosztów budowy i utrzymania przez te przedsiębiorstwa wywoływane bywają. Jasne, żadnej wątpliwości nie podlegające brzmienie §. 1. tłumaczone bywa przez zarządy kolejowe sprzecznie z zamiarem i duchem ustawy, utrudnia tworzenie dojazdów kolejowych, a daje powód do procesów rozstrzyganych w najwyższym c. k. Trybunale administracyjnym i do orzeczeń również nie liczących z tej ustawy zamiarem i duchem.

Uchylenie tych trudności było powodem wniosku p. Jaworskiego, który przez Wysoki Sejm uchwała d. 22. Grudnia 1886. Komisji drogowej przekazany został, a o którym Komisya Wysokiemu Sejmowi niniejsze przedkłada sprawozdanie.

Komisyja drogowa nie sądzi, ażeby już dzisiaj wskazanem było załatwienie tej sprawy uchwaleniem zmiany ustawy w myśl wnioskodawcy dla tego, że wniosek p. Jaworskiego według objaśnień przez szefa dep. IV. Wydziału krajowego w Komisji uczynionych nie wyczerpuje wszystkich trudności w zastosowaniu ustawy się objawiających, i że należy wprzód przeprowadzić wspólnie z c. k. rządem krajowym rokowania z centralnym Rządem w celu osiągnięcia praktycznych warunków zastosowywania tej ustawy i uchylenia trudności wejścia jej w życie.

Z tego powodu Komisya drogowa Wysokiemu Sejmowi dwie rezolucye przedkłada.

Główny punkt sporny jest pytanie, gdzie się dojazd kolejowy kończy, a zatem, gdzie się kończy obowiązek konkurencyi do budowy i utrzymania dojazdów (§. 4. 7.) przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Paragraf 1. ustawy orzeka, że drogi publiczne za dojazdy kolejowe uznane, łączą dworce i stacje kolei żelaznej, albo

a) z najbliższymi miastami lub miasteczkami, albo

b) z drogami państwowymi, krajowymi lub powiatowymi

a to według tego, jak o tem na wniosek Rady powiatowej c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym orzekło (§ 5).

Przez postawienie tej alternatywy a oparty na znajomości stosunków komunikacyi i potrzeb ekonomicznych kraju, wypowiedział Wysoki Sejm uchwalając paragraf 1. to zdanie, że są osobliwie w wschodniej części kraju miasta lub miasteczka, przez które nie przechodzi żadna droga rządowa, krajowa lub powiatowa, to jest droga publiczna bita, a więc taka, na której w każdej porze roku ruch bez przeszkody odbywać się może, a które to miasta lub miasteczka dla znaczenia handlowego i ekonomicznego, zatem w interesie i kraju i przedsiębiorstw kolejowych, z najbliższą stacją dojazdem połączyć należy.

Dalej wynika z tego paragrafu, że drogi gminne, jako nie kwalifikujące się do odbywania na nich ruchu w każdej porze, jako czynnik komunikacyjny wpływający na orzeczenie, gdzie się dojazd kolejowy kończy, uważać nie należy.

Wreszcie nie podlega wątpliwości, jak błędne a z duchem ustawy sprzeczne jest mniemanie, że dojazd kolejowy sięgać ma tylko do granic katastralnych miasta lub miasteczka. Mniemanie to wypowiedzianem zostało w orzeczeniu c. k. Najwyższego Trybunału administracyjnego w sporze miasta Bóbrki z przedsiębiorstwem kolei czerniowieckiej, którem to orzeczeniem dojazd Chlebowice-Bóbrka kończyć się ma z granicą katastralną Chlebowic, względnie z początkiem granicy katastralnej Bóbrki.

Błędne jest to mniemanie z powodu, że częstokroć obszary znaczne pól, łąk, lasów itp., tworzą ową całość katastralną, że więc przy takim pojmowaniu miasta lub miasteczka, cel dojazdów zwichnięty, a tem samem przyjscie do skutku dojazdów uniemożliwionem zostanie; często się bowiem zdarzyć może, że owa granica, do której ma sięgać dojazd, blisko stacji kolejowej się znajduje, zaś miasto lub miasteczko jeszcze o daleko znaczniejszą przestrzeń od tej granicy oddalone. Jakże można przypuszczać, żeby przy takich warunkach dojazd kolejowy przez Radę powiatową uchwalony, przez Wydział krajowy ze względu albo na jaskrawą nierówność ciężarów lub bezowocność takiego małego kawałka drogi dojazdowej potwierdzony został.

Błędne jest to mniemanie i z powodu, że stoi w sprzeczności z postanowieniem ustawy gminnej z 12. Sierpnia 1866. — gdzie z analogii §. 1. pojęcie miasta lub miasteczka czerpać należy i z którego wypływa, że miasto lub miasteczko nie jest obszar pól, łąk, lasów, tworzących gminę katastralną, ale osada mająca własny zakres gminny.

Również i ostatni ustęp §. 1. może nastrożyć przez błędne tłumaczenie powód do sporów, których uniknienie jest tak pożądane.

Komisya drogowa zwraca uwagę, że według jej zdania wszystkie przedmioty komunikacyjne ziemne, stanowiące własność prywatną kolejowych przedsiębiorstw, aczkolwiek dla publicznego użytku przeznaczone, nie stanowią części dojazdów kolejowych.

Wreszcie Komisya drogowa sądzi, że Wydział krajowy przez kilkuletnie zastosowanie ustawy nabył z pojedynczych wypadków doświadczenia, które ustępy rzeczonyj ustawy trudności w przeprowadzeniu tworzą i odpowiednio celowi zmienione być winne.

Komisya drogowa przedkłada Wysokiemu Sejmowi niniejsze sprawozdanie i pragnie, by Wysoki Sejm przez przyjęcie proponowanych rezolucyi okazał, że podziela to zapatrywanie, które Komisję drogową do wniesienia tychże powodowały, a mianowicie, że Reprezentacye autonomiczne krajowe i powiatowe dalekie są od chęci i dążności tworzenia dróg w kraju kosztem innych, że dążeniem spodziewanych zmian jest uniknięcie sporów i procesów, umożliwienie przyjscia do skutku dojazdów kolejowych na podstawie postanowień odpowiadających celowi, a opartych tylko na słuszności i sprawiedliwości.

Z tych powodów Komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby zniósł się z c. k. Rządem co do brzmienia, względnie co do zmiany §. 1. ustawy o dojazdach kolejowych z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. ust. i rozp. Nr. 46, a mianowicie:

a) co do jasnego określenia pojęcia miasta lub miasteczka dojazdem kolejowym z dworcem lub stacją połączyć się mającego, w celu zapobieżenia sporom i niesłusznemu a duchowi ustawy przeciwnemu mniemaniu, jakoby granice gminy katastralnej stanowiły granice obrębu miasta lub miasteczka;

b) co do punktu końcowego takiego dojazdu kolejowego w razie, jeśli przez miasto lub miasteczko droga rządowa, krajowa lub powiatowa przechodzi, z wyraźnem wykluczeniem dróg gminnych;

c) co do wątpliwości podnoszonych i ztąd sporów powstałych względem współudziału do kosztów budowy i utrzymania pewnych części dojazdów do publicznego użytku przeznaczonych a własność prywatną kolejową stanowiących, jak ramp, przejazdów i t. d.

d) co do innych wątpliwości wpływających z zastosowaniem ustawy o dojazdach kolejowych.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by o wyniku tych rokowań zdał sprawę Wysokiemu Sejmowi na najbliższej sesji sejmowej, względnie wniósł projekt zmiany ustawy o dojazdach kolejowych z dnia 15. Kwietnia 1881.

III. Tą uchwałą załatwioną jest petyeya Rady powiatowej Bóbrka do L. 122.

Zast. przewodniczącego:

Z. Dembowski w. r.

Sprawozdawca:

Jaworski w. r.

