L. W. kr. 49.415/87.

Aleg. 12.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie projektu do zmiany niektórych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Na posiedzeniu z dnia 19. Stycznia b. r. powziął Wysoki Sejm, w załatwieniu sprawozdania komisyi drogowej L. s. 984 ex 1887. o wniosku posła Jaworskiego względem zmian ustawy o dojazdach kolejowych, następujące uchwały:

„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. kr. Nr. 46, a mianowicie:

a) co do jasnego określenia pojęcia miasta lub miasteczka, dojazdem kolejowym z dworcem lub stacyą 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 powstałych sporów 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, wypływających z zastosowania ustawy o dojazdach kolejowych.

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

W wykonaniu tego polecenia wystósował Wydział krajowy do c. k. Rządu memoryał z dnia 29. Marca b. r. L. 5.017, w którym wyłuszczył cały przebieg sprawy, a zaczynając od genezy ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, przypomniał c. k. Rządowi, z czyjej inicyatywy i wśród jakich okoliczności ustawa ta przyszła do skutku.

C. k. Rząd, któremu, jak wiadomo, zależało na urzeczywistnieniu projektu budowy galicyjskiej kolei transwersalnej, wezwał nietylko Reprezentacyę kraju, w odezwie c. k. Prezydyum z dnia 3. Lipca 1880. L. 6.721/pr., opartej na reskrypcie c. k. Ministerstwa z d. 30. Czerwca 1880. L. 20.303/1879. do ofiar na rzecz tej kolei, lecz wyraził także w krótkiej drodze życzenie, ażeby

Wysoki Sejm uchwalił projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, celem zabezpieczenia budowy dróg dojazdowych do stacyi pomienionej kolei żelaznej.

Dając życzeniu temu wyraz, przedstawił przewodniczący sejmowej Komisyi drogowej poseł Apolinary Jaworski z 24 towarzyszami, na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z d. 30. Czerwca 1880. wniosek (L. 413/sej.) o uchwalenie ustawy o dojazdach kolejowych.

Razem z wnioskiem tym ogólnikowym, przekazanym Komisyi drogowej uchwałą sejmową z 30. Czerwca 1880. udzielonym został rzeczonej komisyi w krótkiej drodze, ze strony c. k. Rządu projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z 1880. r. opracowany na podstawie wzorów, wziętych z odnośnych ustaw obowiązujących w innych krajach austryackich.

Komisya drogowa po zbadaniu rzeczy przyszła do przekonania, że udzielony jej projekt ustawy nie odpowiada odrębnym potrzebom komunikacyjnym i ustrojowi autonomicznemu naszego kraju i że z tego powodu wymaga uzupełnienia głównie w dwóch kierunkach a mianowicie: *a)* co do rozszerzenia pojęcia dojazdu kolejowego określonego w §. 1. projektu; *b)* co do rozszerzenia ingerencyi autonomicznej w uznaniu potrzeby budowy, przełożenia lub rekonstrukcyi dojazdu kolejowego (§. 5. projektu).

Podług §. 1. udzielonego Komisji projektu miały być dojazdami kolejowymi drogi publiczne, łączące dworce i stacje kolejowe z najbliższemi drogami rządowemi, krajowemi lub powiatowemi.

Takie pojęcie dojazdu kolejowego mogło odpowiadać stosunkom komunikacyjnym i potrzebom ekonomicznym innych krajów austryackich, w których dzięki pieczołowitości poprzednich rządów, sieć dróg bitych rozwinęła się należycie, ale nie odpowiadało potrzebom naszego kraju, który w tym względzie doznawał, niemal przez wiek cały, jeżeli nie zupełnego zaniedbania, to w każdym razie mniejszej troskliwości ze strony władz rządowych i w którym, z nastaniem ery autonomicznej cały ciężar stworzenia nowych, niezbędnych komunikacyj spadł prawie wyłącznie na barki jego mieszkańców a względnie na fundusz krajowy i fundusze powiatowe.

Na poparcie powyższych słów wystarczy przytoczyć, że od 1866. do końca 1885. roku wydano z funduszu krajowego podług zamknięć rachunkowych, Wysokiemu Sejmowi przedłożonych, na budowę dróg krajowych . . . . . 4 376.102 zł. 90½ ct.
a na bezzwrotne zasiłki do budowy dróg powiatowych i gminnych . 1,398.346 „ 85— „
przeto razem . . . . 5 774.449 zł. 75½ zł.

które łącznie z bezprocentowemi pożyczkami udzielonemi powiatom na cele drogowe i kosztami utrzymania dróg krajowych, przedstawiają w powyższych latach wydatki z funduszu krajowego na rzecz dróg autonomicznych w łącznej sumie 14,421.645 zł. 94½ ct.
a po potrąceniu dochodów z myt krajowych i innych w sumie . 3.138 317 zł. 10½ ct.
wydatki w sumie . . . 11,283.328 zł. 84 — ct.

Suma wydana przez powiaty w tym okresie na budowę nowych dróg nie da się oznaczyć dokładnie, biorąc jednak za podstawę normę subwencyonowania dróg przez powiaty budowanych, w średniej wysokości 25% kosztów ogólnych i bacząc, iż na ten cel wydano z funduszu krajowego powyżej oznaczoną sumę 1,398.346 zł. 85 ct. przypadnie na fundusze miejscowe 75% czyli trzykroć większa suma, a przeto około 4,195.040 zł. w. a.

Tak przedstawia się sprawa po koniec 1885. r. Od tego czasu przyzwolił Wysoki Sejm w budżetach krajowych 1886.—1887. r. z funduszu krajowego, na rzecz dróg krajowych, powiatowych i gminnych, tudzież publicznych dojazdów kolejowych dalsze dotacye, ogółem w sumie 1,766.009 zł.

W następnych latach wydatki drogowe pokrywane z funduszu krajowego oraz z funduszów powiatowych i gminnych raczej zwiększać, aniżeli zmniejszać się będą, wobec programowej uchwały Wysokiego Sejmu z d. 13. Października 1882. r., którą wytworzony został fundusz

bezprocentowych pożyczek w sumie 300.000 zł. na wspieranie budowy dróg powiatowych i gminnych i równocześnie została przyjętą zasada, iż dotacye krajowe przeznaczone na bezzwrotne subwencye dla dróg powyższych, a wynoszące obecnie już 130.000 zł. rocznie, wzrastać mają w miarę zmniejszających się potrzeb na budowę dróg krajowych.

Te znaczne ofiary ponieść musiał i ciągle jeszcze ponosi kraj nasz dla tego, że jak to wspomnieliśmy już wyżej, traktowany był przez poprzednie rządy po macoszemu, w porównaniu z innemi prowincyami, w których ani na komunikacye ani na żadne inne cele produkcyjne nie skąpiono ofiar ze strony państwa.

Lecz pomimo największych wysileń Reprezentacyi kraju i Reprezentacyj powiatowych w erze autonomicznej, potrzeba jeszcze lat kilkudziesięciu, ażeby kraj nasz pokrył się dostateczną siecią dróg bitych, t. j. takich, na których w każdej porze roku ruch bez przeszkody odbywać się może, jak to się dzieje obecnie w innych krajach austryackich na wszystkich drogach publicznych, a u nas prawie wyłącznie tylko na drogach rządowych, krajowych i powiatowych.

Obecny zaś brak dostatecznej sieci dróg bitych tem bardziej uczuwać się daje, że w kraju naszym osobliwie we wschodniej jego części znajdują się liczne miasta i miasteczka w pobliżu stacyj kolejowych położone, które pomimo tego, że jako miejsca targów dla całej okolicy stanowią na rynkach swych główne ogniska okolicznego ruchu handlowego, pozbawione są odpowiedniego połączenia z najbliższymi dworcami i stacyami kolei żelaznej, gdyż drogi gminne tak miejscowe, znajdujące się w obrębie osady miejskiej, jakoteż okoliczne, z powodu gruntu bądź bagnistego i moczarowatego, bądź też iłowatego, są o porze roztopów wiosennych i słot jesiennych przez znaczną część roku nie do przebycia.

Z tych wszystkich względów sejmowa Komisya drogowa, oparta na dokładnej znajomości stosunków komunikacyi i potrzeb ekonomicznych kraju, uznała zawartą w §. 1. udzielonego jej projektu definicyę dojazdu kolejowego za niedostateczną i uzupełniła ją proponując, ażeby za dojazdy kolejowe uważane były drogi publiczne, łączące dworce i stacye kolejowe z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, „jakoteż z najbliższemi miastami lub miasteczkami“.

Drugą nie mniej ważną zmianę zaproponowała komisya drogowa w §. 5. udzielonego jej projektu.

Podług projektu tego rozstrzygać miało o potrzebie budowy, jakoteż o kierunku dojazdu kolejowego — c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a w braku porozumienia obu tych władz Ministerstwo spraw wewnetrznych z porozumieniem z Ministerstwem handlu.

Atoli powyższe postanowienie projektu udzielonego czyniło wszelką ingerencyę władzy autonomicznej co do uznania potrzeby budowy dojazdu kolejowego iluzoryczną, albowiem jakiekolwiek byłoby zdanie Wydziału krajowego w pewnym danym wypadku, to w braku porozumienia Wydziału krajowego z c. k. Namiestnictwem, reprezentującem zdanie rządowe, mogło c. k. Ministerstwo wydać takie orzeczenie, jakie uznawalo za stosowne tj. wydać decyzyę zgodną ze zdaniem wyrażonem już przez c. k. Namiestnictwo. Tym zaś sposobem pozostawionaby była c. k. Rządowi wyłączna decyzya w sprawie budowy i utrzymywania dróg, których koszta w $^2/_3$ częściach opędzane być miały przez mieszkańców odnośnego powiatu przy udziale funduszu krajowego.

Takie postanowienie wydało się Komisyi drogowej niezgodnem z zasadą autonomiczną.

Dla tego, warując dla Rady powiatowej a względnie dla Wydziału krajowego inicyatywę w uznaniu potrzeby budowy nowego dojazdu do dworca lub stacyi kolejowej, uzupełniła Komisya rzeczona §. 5. udzielonego jej projektu ustawy — zastrzeżeniem, ażeby o tej potrzebie równie jak o potrzebie przełożenia lub rekonstrukcyi dojazdów istniejących, jakoteż o kierunku tych dojazdów wydawane były orzeczenia na wniosek Rady powiatowej, albo Wydziału krajowego.

Temi dwiema zmianami dokonanemi w §§. 1. i 5. udzielonego Komisyi drogowej projektu ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, stanęła ona na gruncie potrzeb i ustroju autono-

micznego kraju i była gotowa nie wnosić wcale rzeczonego projektu do konstytucyjnego traktowania, gdyby c. k. Rząd nie był uznał powyższych powodów i nie zgodził się na te zmiany kardynalne, uważane przez Komisyę za niezbędne.

Inne zmiany dokonane przez Komisyę drogową w udzielonym jej projekcie były już tylko następstwem zasad przez nią przyjętych jak n. p. oddanie Wydziałom powiatowym całego technicznego i administracyjnego zarządu dojazdów kolejowych (§. 10.) a Wydziałowi krajowemu decyzyi rozjemczej w razie sprzeczności uchwał Rad powiatowych w wypadkach, gdyby dojazd kolejowy przechodził przez dwa lub więcej powiatów (§. 12.), niemniej też oddanie mu naczelnego nadzoru nad budową i utrzymywaniem dojazdów rzeczonych (§§. 11. i 13.).

W ten sposób za zgodą Reprezentanta c. k. Rządu, zmieniony projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, wniesiony został sprawozdaniem Komisyi drogowej z dnia 5. Lipca 1880. L. 586/S. do Wysokiego Sejmu jako projekt posła Jaworskiego (alegat 111. do stenograf. sprawozdania Sejmu krajowego z 1880. r.)

Wysoki Sejm, jak wykazują rozprawy przeprowadzone w tym przedmiocie na posiedzeniach z dnia 12. i 13. Lipca 1880. r. nie tylko zgodził się na zasady wyrażone w przedstawionym przez Komisyę projekcie ustawy o publicznych dojazdach kolejowych — lecz dał zasadom tym wyraz jeszcze dosadniejszy, przyjmując poprawkę posła dr. Skałkowskiego wniesioną do §. 1. z uchyleniem poprawki posła Wasilewskiego, wniesionej do tego samego paragrafu, tudzież uchwalając poprawkę JE. posła dr. Grocholskiego wniesioną do §. 5. projektu przedstawionego.

Podług §. 1. projektu komisyjnego dojazdami kolejowymi miały być drogi publiczne łączące dworce i stacye kolejowe z najbliższemi drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, jakoteż z najbliższemi miastami lub miasteczkami.

Poseł Skałkowski upatrując w tej stylizacyi niebezpieczeństwo, że dojazd kolejowy dochodzący do najbliższej drogi państwowej, krajowej lub powiatowej, po za którą znajduje się miasto lub miasteczko, mógłby kończyć się już przy rzeczonej drodze, a niedochodzić do najbliższego miasta lub miasteczka, zaproponował następującą stylizacyę pierwszego ustępu §. 1. projektu ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaznej, z najbliższemi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi i powiatowemi.

Wysoki Sejm, po wysłuchaniu zdania sprawozdawcy Komisji drogowej, posła Męcińskiego kładącego jak największy nacisk na potrzebę połączenia stacyj kolejowych z najbliższemi miastami i miasteczkami, przyjął poprawkę posła Skałkowskiego, uchyliwszy poprzednio poprawkę posła Wasilewskiego, zmierzającą do ograniczenia zasady przez Komisyę drogową wypowiedzianej a przez poprawkę posła Skałkowskiego jeszcze mocniej zaakcentowanej, t. j. zasady, podług której dążyć należy w pierwszym rzędzie do połączenia dworców i stacyj kolejowych z miastami i miasteczkami, jako głównemi ogniskami handlu i ruchu okolicznego.

Przyjmując pierwszy ustęp §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych w brzmieniu poprawki posła Skałkowskiego, dążącej w tych wypadkach, w których pomiędzy stacyą kolejową a osadą miejską znajduje się droga państwowa, krajowa lub powiatowa — do zapewnienia komunikacyi od stacyi kolejowej do najbliższego miasta lub miasteczka za pomocą dojazdu kolejowego dochodzącego aż do samego miasta lub miasteczka, a więc z wykluczeniem innego połączenia, którem na przestrzeni pomiędzy drogą państwową, krajową lub powiatową, a wnętrzem osady miejskiej mogłaby być w tym razie droga gminna, uwydatnił Wysoki Sejm jak najdosadniej zawartą już we wniosku komisyjnym myśl, iż drogi gminne w naszym kraju z rozmaitych względów powyżej wyłuszczonych nie kwalifikują się do odbywania na nich bezpiecznego i regularnego ruchu i że przeto droga gminna bez względu na to, czy znajduje się w obrębie gminy wiejskiej, czy też miejskiej w myśl galicyjskiej ustawy o publicznych dojazdach kolejowych nie może być uważana w ża-

dnym razie jako czynnik komunikacyjny, wpływający na orzeczenie, gdzie się dojazd kolejowy kończy.

Co do pojęcia miasta lub miasteczka dojazdem kolejowym z dworcem lub stacyą połączyć się mającego, jakoteż co do punktu końcowego takiego dojazdu kolejowego w razie, jeżeli przez miasto lub miasteczko droga państwowa, krajowa lub powiatowa przechodzi, nie zachodziła zresztą i nie mogła zachodzić żadna wątpliwość podczas dyskusyi w Wysokim Sejmie nad postanowieniem §. 1. projektu ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, albowiem pojęcie miasta lub miasteczka jako osady będącej miejscem targów dla mieszkańców okolicznych i stanowiącej ognisko handlu i ruchu okolicznego jest powszechnie znane i stwierdzone przez takie powagi naukowe jak n. p. Linde lub ks. biskup Krasiński, autor znanego słownika synonimów polskich.

A jeżeli w obec jasnych słów wspomnionego paragrafu i w obec jasnego celu ustawy projektowanej szło o połączenie dworców i stacyj kolejowych z powyższemi miejscami i ogniskami, to nie było i być nie mogło nikogo w Sejmie, ktoby mógł choćby na chwilę wątpić, że chodzi o połączenie dworców i stacyj kolejowych z tą częścią najbliższego miasta lub miasteczka, w której odbywają się targi i gdzie skupia się handel i ruch powyższy, czyli o połączenie z rynkiem miasta lub miasteczka a względnie ze śródmieściem.

Co do inicyatywy autonomicznej w uznaniu potrzeby budowy publicznych dojazdów kolejowych i co do ingerencyi Rady powiatowej w tym akcie, Wysoki Sejm postanowił tak dalece zawarować w tej mierze autonomię powiatu, że nie dopuścił nawet proponowanej przez Komisyę drogową w §. 5. substytucyi Rady powiatowej przez Wydział krajowy.

Przeciw wnioskowi Komisyi drogowej, ażeby o potrzebie budowy publicznego dojazdu kolejowego, jakoteż o kierunku tego dojazdu, można było orzekać „na wniosek Rady powiatowej“ albo Wydziału krajowego, wystąpił bardzo kategorycznie J. E. poseł dr. Grocholski oświadczając, że jeżeli Sejm chce autonomię powiatu warować, jeżeli nie chce zmuszać powiatów, ażeby budowały drogi dojazdowe z nakazu wyższego, bez własnej woli, to powinien z projektu Komisyi wypuścić słowa: „albo na wniosek Wydziału krajowego“.

Wysoki Sejm po dłuższej i wyczerpującej dyskusyi przychylił się do wniosku JE. posła Dr. Grocholskiego i faktem tym zaznaczył jak najwyraźniej, że uchwalając projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, chce co do uznania potrzeby budowy tych dojazdów i oznaczenia ich kierunku autonomię powiatu warować w całości, nawet w obec Wydziału krajowego, a tem bardziej w obec ingerencyi władz nieautonomicznych, że czyniąc uznanie potrzeby budowy i oznaczenie kierunku rzeczonych dojazdów zależnem od wniosku Rady powiatowej, chce, ażeby bez woli powiatu, żaden publiczny dojazd kolejowy nie mógł być budowany kosztem konkurencyi i ażeby w razie uznania potrzeby tej budowy, dojazd rzeczony budowany był w tym kierunku, jaki na wniosek Rady powiatowej uznany został za potrzebny.

Tak więc i definicya publicznego dojazdu kolejowego (§. 1.) i ingerencya autonomiczna w uznaniu potrzeby jego budowy (§. 5.) zostały ponad wszelką wątpliwość zadokumentowane nietylko wyraźną literą prawa uchwalonego, ale także dyskusyą przeprowadzoną i intencyą Wysokiego Sejmu, jako jednego z dwóch czynników ustawodawczych.

Tak samo jak Wysoki Sejm, zapatrywał się na tę kwestyę także i c. k. Rząd, który, jak świadczą protokoły posiedzeń sejmowych z dnia 12. i 13. Lipca 1880., nietylko przez usta swego reprezentanta nie wniósł żadnego zastrzeżenia przeciw takiemu pojmowaniu ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, lecz następnie przedstawił uchwalony przez Wysoki Sejm projekt ustawy o publicznych dojazdach kolejowych do sankcyi Najwyższej, która też użyczoną została dnia 15. Kwietnia 1881.

Od czasu jak weszła w życie ustawa o publicznych dojazdach kolejowych, obowiązująca wszystkie miejscowości w kraju z wyjątkiem miast Lwowa i Krakowa, dobiega już lat sześć, ale

nadzieja Wysokiego Sejmu, iż sztucznem unormowaniem współudziału do kosztów zachęci do uzupełnienia sieci potrzebnych dojazdów kolejowych, nie ziściła się wcale.

Powody, dla których ta nadzieja zawiodła, wyraziła już sejmowa Komisya drogowa w sprawozdaniu L. s. 984 ex 1887. Wydział krajowy powołując się przeto na zdanie Komisyi, iż przyczyn zawodu szukać należy jedynie w tych trudnościach, które mimo równego interesu, zaś nie równego a dla przedsiębiorstwa kolejowego korzystniejszego rozkładu kosztów budowy i utrzymania dojazdów kolejowych — przez te przedsiębiorstwa wywoływane bywają, pozwala sobie na poparcie tego twierdzenia przytoczyć daty następujące:

Nie biorąc w rachubę dojazdów wiodących do stacyj kolei nowych, a mianowicie 30 dojazdów do stacyj kolei transwersalnej, 5 dojazdów do stacyj kolei Jarosławsko-Sokalskiej i 3 dojazdy do stacyj kolei Stryjsko-Beskidzkiej, które w ostatnich latach zbudowane zostały drogą konkurencyi na podstawie ustawy z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. ust. kraj. Nr. 46, a które, w razie gdyby ustawa ta nie przyszła była do skutku, zbudowaneby być musiały wyłącznym kosztem przedsiębiorstw kolejowych, — liczba dojazdów zbudowanych w myśl tejże ustawy a wiodących do stacyj dawniejszych kolei żelaznych t. j. tych, które istniały przed wydaniem ustawy rzeczonej wynosi ogółem 6, z których przypada 1 dojazd (Jawiszowice) na kolej północną Cesarza Ferdynanda, zbudowany na długości 695 metrów bieżących kosztem 4.528 zł. 37 ct. i 5 dojazdów (Bierzanów 2.200 m. b., Kłaj 934 m. b., Żurawica 3.000 m. b., Zadwórze 1.870 m. b., Złoczów 1.995 m. b.) na kolei Karola Ludwika, zbudowanych na łącznej długości 9·999 kilometrów kosztem ogólnym 25.662 złotych.

Do stacyj innych dawniejszych kolei żelaznych nie zbudowano dotychczas żadnego dojazdu kolejowego w myśl ustawy z dnia 15. Kwietnia 1881. r., chociaż nie brakło wcale do tego usiłowań ze strony Reprezentacyj powiatowych i Wydziału krajowego.

Również c. k. Rząd krajowy, który zna dokładnie genezę ustawy z dnia 15. Kwietnia 1881., który wie wśród jakich okoliczności ustawa ta przyszła do skutku i który z rozpraw nad uchwaleniem tej ustawy w Wysokim Sejmie mógł poinformować się o treści, duchu i celu tej ustawy, zastosowywał rzeczoną ustawę, tak jak tego wymagała litera prawa i jak ustawodawca życzył sobie mieć ją zastosowaną.

O tych usiłowaniach c. k. Rządu krajowego, świadczą niemal wszystkie orzeczenia wydane w porozumieniu z Wydziałem krajowym o potrzebie budowy publicznych dojazdów kolejowych a przedewszystkiem orzeczenia c. k. Namiestnictwa z dnia 6. Marca 1884 L. 4.636 i 22. Kwietnia 1885. L. 12.706 o potrzebie rekonstrukcyi dojazdu prowadzącego z Bóbrki do stacyi kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej w Chlebowicach wielkich, tudzież orzeczenie c. k. Namiestnictwa z dnia 11. Maja 1885. L. 24.381 w sprawie budowy drogi dojazdowej do stacyi kolei Jarosławsko-Sokalskiej w Lubaczowie.

Inaczej zapatrywały się na tę sprawę przedsiębiorstwa kolejowe, które kierowane źle zrozumianym interesem własnym, wytężały wszystkie siły, ażeby paraliżować budowę tych publicznych dojazdów kolejowych, których potrzebę uznawały Rady powiatowe, Wydział krajowy i c. k. Namiestnictwo.

W tym celu starały się przedsiębiorstwa kolejowe skargami wnoszonemi do c. k. Trybunału administracyjnego orzeczenia wydane obalać najpierw z powodów formalnych a po dopełnieniu formalności przepisanych przez c. k. Trybunał administracyjny, obalać je interpretacyą ustawy przeciwną treści, duchowi i celowi ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Z wytrwałością niestrudzoną, godną lepszej sprawy, wystąpiły przedsiębiorstwa kolejowe przeciw zastosowaniu ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, jak gdyby szło o obronę ich najżywotniejszych interesów.

Wskutek tej akcyi prowadzonej przez przedsiębiorstwa kolejowe z rzadką jednomyślnością rozpowszechniło się w wyższych sferach decydujących przekonanie, że Reprezentacya krajowa i Reprezentacye powiatowe niewłaściwem zastosowaniem ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, objawiają chęć i dążność tworzenia dróg w kraju kosztem przedsiębiorstw kolejowych, a w dalszym następstwie kosztem funduszu państwowego poręczającego przedsiębiorstwom rzeczonym dochody.

Jak dalece to przypuszczenie jest bezzasadne, przekonać się można z dat następujących: Podług obliczeń naszych wynosi suma długości niezbudowanych dojazdów do stacyj wszystkich linij kolejowych w naszym kraju około 200 kilometrów, które na podstawie przepisów ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, mogłyby być zbudowane sposobem szosowym w ciągu lat 10 do 20, kosztem w sumie około 600.000 zł. Z sumy tej przypadłoby tytułem datków konkurencyjnych wynoszących $^1/_3$ część całego kosztu na wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe w kraju ogółem około 200.000 zł. Wystarczy cyfrę tę porównać z wykazaną powyżej sumą wydaną dotychczas przez kraj i powiaty na budowę dróg, w ciągu okresu autonomicznego, ażeby uznać całą bezzasadność wyżej wspomnionego przypuszczenia, które niestety dość jest rozpowszechnione.

To systematyczne uchylanie się prywatnych przedsiębiorstw kolejowych od konkurencyi do dróg dojazdowych, od chwili wejścia ustawy w życie, wywołało w całym kraju pewne rozgoryczenie, tudzież rozczarowanie co do spodziewanych skutków ustawy o publicznych dojazdach kolejowych. Rozczarowaniu temu, doznanemu zawodowi i głębokiemu przekonaniu o zwichnięciu znaczenia słów, ducha i celu tej ustawy, dał wyraz Wysoki Sejm w przytoczonej na wstępie uchwale z dnia 19. Stycznia b. r.

Bezpośrednim powodem tej uchwały była petycya Wydziału Rady powiatowej Bobreckiej z dnia 30. Listopada 1886. L. 1.620 o interpretacyę §. 1. ustawy krajowej o dojazdach kolejowych, wniesiona do Wysokiego Sejmu z powodu orzeczenia Trybunału administracyjnego z dnia 18. Lutego 1886. L. 370 znoszącego wydane w porozumieniu z Wydziałem krajowym orzeczenie c. k. Namiestnictwa z dnia 22. Kwietnia 1885. L. 12.706 o potrzebie rekonstrukcyi drogi prowadzącej z Bóbrki do stacyi kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej w Chlebowicach wielkich, jako publicznego dojazdu kolejowego.

Petycya powyższa L. S. 122 przekazana uchwałą sejmową z dnia 11. Grudnia 1886. Komisyi drogowej do zdania sprawy w ciągu sessyi, skłoniła posła p. Jaworskiego świadomego dokładnie przedstawionej przez nas na wstępie genezy ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, do przedłożenia Wys. Sejmowi na posiedzeniu z dnia 22. Grudnia 1886. roku wniosku względem zmiany §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, na skutek którego Wysoki Sejm w załatwieniu sprawozdania Komisyi drogowej L. S. 984 ex 1887. powziął przytoczoną na wstępie uchwałę z dnia 19. Stycznia r. b., wyrażającą zapatrywanie zgodne ze zdaniem tej komisyi. Ażeby pojąć zawód i rozczarowanie z powodu powołanego wyżej orzeczenia c. k. Trybunału administracyjnego, należy poznać faktyczny stan rzeczy, który przedstawia się w sposób następujący:

Miasto Bóbrka przeciętę jest drogą krajową Lwowsko-Rohatyńską. Od najbliższej stacyi kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej w Chlebowicach wielkich prowadzi droga dojazdowa przez terytoryum Chlebowic i Wołoszczyzny na długości 2.561 m. b. a następnie przez terytoryum Bóbrki aż do drogi krajowej w tym mieście na długości 1.915 m. b.

Droga ta mająca długości ogółem 4.476 m. b. najpierw orzeczeniem wydanem przez c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym dnia 6. Marca 1884. L. 4.636 a po zniesieniu tego orzeczenia ze względów formalnych, wyrokiem c. k. Trybunału administracyjnego z dnia 29. Września L. 1.909 powtórnem orzeczeniem c. k. Namiestnictwa z dnia 22. Kwietnia

1885. L. 12.706, wydanem w porozumieniu z Wydziałem krajowym (po dopełnieniu formalności, których brak zaznaczył c. k. Trybunał administracyjny) została uznana za publiczny dojazd kolejowy w myśl postanowienia §§. 3. i 4. ust. kraj. z dnia 15. Kwietnia 1885. rekonstruować się mający z dwóch tytułów §. 1. tej ustawy przewidzianych, a mianowicie jako droga publiczna łącząca stacyę kolei żelaznej z najbliższem miastem, oraz jako droga łącząca rzeczoną stacyę z najbliższą drogą krajową. Przytem należy zaznaczyć, że od punktu, w którym się kończył dojazd kolejowy, prowadzi do rynku miasta Bóbrki droga krajowa na długości 1.700 m. b.

Towarzystwo kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej wniosło przeciw powyższemu orzeczeniu ponowne zażalenie do c. k. Trybunału administracyjnego, który odrzucając powody w zażaleniu przytoczone przychylił się jednak o tyle do żądania wspomianego Towarzystwa, że wyrokiem z dnia 18. Lutego 1886. L. 370 zniósł powtórnie wydane przez c. k. Namiestnictwo orzeczenie z dnia 22. Kwietnia 1885., o ile obejmowało ono także tę część dojazdu kolejowego do stacyi kolejowej w Chlebowicach wielkich do miasta Bóbrki, która znajduje się w obrębie tegoż miasta.

Na poparcie swego wyroku przytoczył c. k. Trybunał administracyjny następujące powody:

Galicyjska ustawa krajowa o dojazdach kolejowych z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. u. kr. Nr. 46 oznacza jako przedmiot, z którym dworce i stacye kolejowe mają być połączone „najbliższe miasta lub miasteczka“, „drogi państwowe, krajowe lub powiatowe“, o ile najbliższe miasta i miasteczka w tej ustawie (§. 1.) postawione zostały na równi z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi — stało się to zdaniem c. k. Trybunału administracyjnego tylko ze względu na drogi przez te miasta i miasteczka przechodzące i że przeto nie jakiś dowolny punkt wewnątrz miasta, ale cała co do obrębu terytoryum miejskiego należąca sieć dróg jest owym przedmiotem, który należy brać na uwagę w razie potrzeby owego połączenia za pomocą dojazdów.

Na podstawie tego zapatrywania prawnego osądził c. k. Trybunał administracyjny, że wprawdzie droga, która prowadzi do stacyi kolejowej w Chlebowicach wielkich przez terytoryum Chlebowic i Wołoszczyzny może stać się składową częścią dotyczącego dojazdu kolejowego, ale nie może nią być dalszy ciąg tej drogi położonej już w obrębie miasta Bóbrki.

Okoliczność, że droga rekonstruować się mająca prowadzi nie tylko do „najbliższego miasta“, ale także do „najbliższej drogi krajowej“ przez to miasto przechodzącej, zdaniem c. k. Trybunału administracyjnego nie przemawia również za prawnością orzeczenia wydanego przez c. k. Namiestnictwo, o ile orzeczenie to tyczy się także tej części drogi dojazdowej, która znajduje się w obrębie miasta Bóbrki, ponieważ zdaniem tegoż Trybunału przewidziane w §. 1. gal. ust. o publicznych dojazdach kolejowych, połączenie dworców i stacyj kolejowych z najbliższemi miastami, drogami państwowemi, krajowemi i powiatowemi pojmowane być winno zawsze jako bezpośrednie t. j. jako połączenie, które winno być dokonane bez pośredniczenia jednego z tych przedmiotów, w razie bowiem innego pojmowania, całe przestrzenie nawet dróg państwowych, krajowych i powiatowych mogłyby być wcielone do kategoryi dojazdów kolejowych, co znowu mogłoby sprzeciwiać się przypuszczeniu ustawy, cechującemu właściwość dojazdu kolejowego.

Tak więc w tym wypadku jeden tytuł prawny do uznania potrzeby rekonstrukcyi dojazdu kolejowego w myśl postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych dokonać się mającej, przeszkadzał drugiemu tyłułowi prawnemu w uznaniu tej potrzeby i w obec tej kolizyi należało zdaniem c. k. Trybunału administracyjnego uznać w tym wypadku obydwa tytuły ustawą wskazane jako nieistniejące.

Wykazawszy w memoryale przedstawionym c. k. Rządowi ten faktyczny stan rzeczy, zauważył przytem Wydział krajowy, iż niepojętem jest dla niego, dlaczego c. k. Trybunał administracyjny motywując swe zapatrywanie co do konieczności bezpośredniego połączenia dworców i stacyj kolejowych z najbliższemi miastami, drogami państwowemi, krajowemi i powiatowemi zdaniem, iż przeciwne temu pojmowanie byłoby niezgodne z postanowieniem §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, podług którego drogi wyżej wymienione nie mogą być wcielone do publicznych dojazdów kolejowych, nie ograniczył tego zdania do tych tylko wypadków, w którychby to rzeczywiście nastąpić musiało, lecz zgeneralizował je i zastosował do takiego wypadku jak niniejszy, w którym droga krajowa przecinająca miasto Bóbrkę, nie byłaby wcieloną do publicznego dojazdu kolejowego, będącego przedmiotem sporu, a przeto połączenie jej ze stacyą kolejową nie naruszało zawartego w §. 1. ust. o publicznych dojazdach kolejowych przypuszczenia co do właściwości publicznego dojazdu kolejowego.

Oprócz wyroku powyższego wydał c. k. Trybunał administracyjny jeszcze dwa inne wyroki merytoryczne w sprawie uznania potrzeby budowy publicznych dojazdów kolejowych, a mianowicie, na zażalenie Towarzystwa kolei Karola Ludwika, zniósł wyrokiem z dnia 18. Września 1885. L. 2.379 orzeczenie uznające potrzebę budowy publicznego dojazdu kolejowego od stacyi kolejowej w Sokalu do rynku tegoż miasta, a wyrokiem z dnia 18. Lutego 1886. L. 369 orzeczenie, uznające potrzebę publicznego dojazdu kolejowego od stacyi kolejowej do rynku miasta Lubaczowa.

W obu tych wypadkach, w których zdaniem c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego był tylko jeden tytuł prawny do uznania potrzeby budowy, a mianowicie ten, że zamierzony dojazd łączy stacyę kolejową z najbliższem miastem, oparł się c. k. Trybunał w wyrokach swoich „na zapatrywaniu prawnem“ podanem już wyżej przy określeniu sprawy dojazdu kolejowego z Chlebowic wielkich do Bóbrki, a dającemu się streścić w zdaniu, iż w wypadkach tych pojęcie miasta lub miasteczka jest równoznacznem z pojęciem sieci dróg gminnych.

Zważywszy jednak, że według wyraźnego brzmienia §. 1. ust. z dnia 15. Kwietnia 1881. dworce i stacye kolei żelaznej łączyć się mają z najbliższemi miastami lub miasteczkami, a nie z obrębem miast lub miasteczek (Weichbild der Städte und Märkte) lub z siecią ich dróg.

Zważywszy, że §. 1. ustawy wyżej powołanej nie przepisuje wcale, ażeby połączenie dworca lub stacyi kolejowej z najbliższemi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi musiało być zawsze bezpośrednim, lecz że przeciwnie dyskusya w Wys. Sejmie nad poprawką posła Dr. Skałkowskiego, wniesioną do §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, wskazuje dowodnie, że ustawodawczą inicyatywą Sejmu było zabezpieczyć w danym razie połączenie pośrednie a sprzeczne z tą intencyą zapatrywanie c. k. Trybunału administracyjnego opiera się, jak zaznaczyliśmy powyżej, na argumentacyi mylnej.

Zważywszy przytem, że pojęcie miasta i miasteczka jako ogniska handlu i ruchu okolicznego, skupiającego się w śródmieściu zgodne jest nie tylko ze zdaniem pierwszorzędnych powag naukowych w zakresie znawstwa języka polskiego, ale odpowiada także w zupełności pojęciu, jakie miał na myśli Wys. Sejm uchwalając ustawę o publicznych dojazdach kolejowych.

Zważywszy dalej, że celem ustawy o publicznych dojazdach kolejowych jest zapewnienie dogodnego i bezpiecznego połączenia komunikacyjnego pomiędzy dworcami i stacyami kolejowemi a najbliższemi miastami lub miasteczkami za pomocą dróg budowanych wspólnym kosztem wszystkich stron interesowanych, że cel ten wyraźny i wypływający z nieprzepartą koniecznością z genezy i tekstu ustawy powyższej, oraz z całego toku przeprowadzonej nad nią dyskusyi sejmowej, nie mógłby być wcale osiągnięty, gdyby dojazdy kolejowe budowane być miały od dworców i stacyj kolejowych tylko do zetknięcia się z najbliższą drogą do obrębu gminy ka-

tastralnej miasta lub miasteczka należącą, że wreszcie nie można nawet imputować tej niekonsekwencyi ustawodawcy przestrzegającemu zasad racyonalnego gospodarstwa drogowego, iżby chciał zabezpieczyć budowę takich dojazdów na przestrzeniach zwykle krótkich, wykonywaną dotychczas zawsze przez przedsiębiorstwa kolejowe, bez wszelkiego wysilenia i powoływał do pokrycia kosztów, w zastępstwie rzeczonych przedsiębiorstw, konkurencyę złożoną z powiatów, gmin, obszarów dworskich, funduszu krajowego i t. d., a natomiast znając brak środków i finansową niemoc naszych gmin miejskich i małomiejskich, nie pomyślał o zabezpieczeniu budowy dalszego ciągu tych samych dojazdów kolejowych na przestrzeniach najważniejszych, zwyczajnie dłuższych z powodu zaś skoncentrowanego ruchu a w wielu razach niekorzystnego terenu znajdujących się w najgorszym stanie i potrzebujących dla zapewnienia regularnej, bezpiecznej i dogodnej komunikacyi pomiędzy stacyą kolejową a osadą miejską, nakładów znacznie większych, aniżeli je ponieść może gmina sama.

Zważywszy nakoniec, że pojęcie miasta lub miasteczka, jako obrębu całej gminy katastralnej jest w sprzeczności z postanowieniem ustawy gminnej z dnia 12. Sierpnia 1866., gdzie z analogii §. 1. pojęcie miasta lub miasteczka czerpać należy i z którego wynika, że miasto lub miasteczko nie jest obszarem pól, łąk, lasów tworzących razem z osadą gminę katastralną, ale że jest samą osadą mającą zakres gminy, okazuje się, że c. k. Trybunał nie oparł swych wyroków powyżej przytoczonych ani na literze prawa i celu ustawy, ani na dyskusyi, przeprowadzonej w Wys. Sejmie i wyraźnej intencyi ustawodawczej tego zgromadzenia, ani nareszcie na zdaniu powag naukowych, lecz z pominięciem nawet zasadniczego postanowienia ustawy gminnej, oparł swe orzeczenia wyłącznie i jedynie na fikcyi prawnej, podług której pojęcie miasta lub miasteczka ma być w tym razie identyczne z pojęciem sieci dróg miejskich, a które to zapatrywanie prawne upada nie tylko w obec przyjętej w nauce definicyi tożsamości pojęć logicznych, ale upada ono także w obec przeprowadzonej nad §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych dyskusyi w Wys. Sejmie, który przyjmując wniesioną do tego paragrafu poprawkę posła Dr. Skałkowskiego, nie postawił jak mniema c. k. Trybunał administracyjny miast i miasteczek na równi z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi, lecz zadokumentował jak najwyraźniej zasadę, iż w pierwszym rzędzie dążyć należy do połączenia dworców i stacyj kolejowych z miastami i miasteczkami a względnie ich rynkami, jako głównemi ogniskami handlu i ruchu okolicznego.

Wydział krajowy wyraził też w memoryale wystosowanym do c. k. Rządu niezłomne przekonanie, że c. k. Trybunał administracyjny w swoim niezaprzeczonem dążeniu do wymiaru bezwzględnej sprawiedliwości, uznałby sam dowolność powyższej fikcyi prawnej, gdyby mu dana była sposobność ponownego rozpatrzenia tej kwestyi w świetle, jakie rzucają na nią przeprowadzone w Wys. Sejmie rozprawy nad ustawą o publicznych dojazdach kolejowych, niemniej też przytoczona na wstępie uchwała sejmowa z dnia 19. Stycznia b. r. Gdy jednak nie można było łudzić się nadzieją, ażeby c. k. Namiestnictwo zechciało w innym nowym wypadku podobnym, wydać orzeczenie przeciwne dotychczasowemu zapatrywaniu c. k. Trybunału administracyjnego i dać tym sposobem rzeczonemu Trybunałowi sposobność w razie zażalenia wniesionego do ponownego rozpatrzenia sprawy ze stanowiska innego, przeto celem zapobieżenia nowym sporom i uchylenia rozgoryczenia i rozczarowania, w które popadł kraj z powodu zastosowania ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, wbrew wyraźnej literze prawa, wbrew genezie i celowi ustawy wydanej, wbrew ustawodawczemu zamiarowi Wys. Sejmu i nareszcie wbrew kompromisowi, na podstawie którego ustawa przyszła do skutku, — nie pozostawało, zdaniem Wydziału krajowego nic innego, jak autentyczna interpretacya pierwszego ustępu §. 1. ustawy o publicznych dojazdych kolejowych z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. ust. kraj. Nr. 46.

W tym celu zaproponował Wydział krajowy w memoryale przedstawionym c. k. Rządowi:

A. Uzupełnienie §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, następującem postanowieniem objaśniającem:

„Dojazd łączący dworzec lub stacyę kolei żelaznej z miastem lub miasteczkiem, kończy się zwyczajnie w śródmieściu. Jeżeli zaś przez miasto lub miasteczko przechodzi droga państwowa, krajowa, lub powiatowa, natenczas przedmiotem połączenia z dworcem lub stacyą kolejową, może być droga należąca do jednej z kategoryj powyższych, albo też środek miasta lub miasteczka. W żadnym jednak razie droga państwowa, krajowa, lub powiatowa na tej przestrzeni, nie może być wcielona do dojazdu kolejowego.

B. Nadto zaproponował Wydział krajowy w myśl uchwały sejmowej z dnia 19. Stycznia b. r. lit. e, ażeby dla zapobieżenia oporom powstałym względem współudziału do kosztów budowy i utrzymania dróg i przedmiotów drogowych znajdujących się w obrębie obszaru stacyjnego, stanowiącego własność prywatną przedsiębiorstw kolejowych, a przeto logicznie rzecz biorąc, nie mogącego stanowić równocześnie dobra publicznego, określić bliżej myśl zawartą w trzecim i ostatnim ustępie §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych za pomocą następującej stylizacyi tego ustępu:

Place przed dworcami i stacyami, przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, przejazdy i w ogólności wszystkie drogi i przedmioty drogowe, położone w obrębie obszaru stacyjnego, będącego własnością kolei żelaznej, nie stanowią części dojazdów kolejowych.

C. W dalszym ciągu swego memoryału wyraził Wydział krajowy zdanie, że zmiany wymaga również postanowienie §. 4. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, o ile tyczy się ono pokrycia części kosztów budowy dojazdów kolejowych, prestacyami gmin i obszarów dworskich.

Podług dotychczasowego postanowienia odnośnego (§. 4. punkt 13. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych) oznacza powyższe prestacye Rada powiatowa w granicach obowiązującej ustawy drogowej.

Postanowienie to, dopóki opierało się na ustawie drogowej z dnia 18. Sierpnia 1866. r. było wykonalnem, albowiem prestacye oznaczone w §. 12. tej ustawy, w granicach pewnego maximum, na rzecz dróg gminnych, mogły być użyte także na rzecz publicznych dojazdów kolejowych. Atoli nowela do ustawy drogowej z dnia 7. Lipca 1885. Dz. ust. kraj. Nr. 39 nietylko zmniejsza dawniejszy zasób prestacyjny, z którego można było także czerpać na potrzeby dojazdów kolejowych, ale stanowi zarazem w §. 14. ustęp 2. i 3., iż nieużyte w ciągu roku na rzecz miejscowych dróg gminnych prestacye mają być następnie przymusowo spłacane i przelane do powiatowego funduszu dróg gminnych, w skutek czego nie pozostaje już nic z tego zasobu na potrzeby publicznych dojazdów kolejowych.

W obec tego oznaczenie prestacyi gmin i obszarów dworskich, na rzecz budowy i konserwacyi dojazdów kolejowych, na podstawie noweli drogowej z 1885. roku stało się niemożliwem.

Wydział krajowy zaproponował przeto w swym memoryale uchylenie trzeciego ustępu §. 4. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych w dotychczasowem brzmieniu i zastąpienie go następującem postanowieniem: *Część kosztów pokrywają prestacye i dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie* **osobno** *umieszczać się mające, a wysokość onych i sposób ich uiszczenia oznacza Rada powiatowa, nie przekraczając jednak połowy wymiaru ustanowionego na rzecz dróg gminnych w §§. 12. i 31. ustawy drogowej z dnia 7. Lipca 1885.*

Prestacye te i dodatki do podatków w żadnym razie nie mogą przewyższać jednej szóstej części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim, jedną stanowiącej miejscowość.

D. Nakoniec zwrócił Wydział krajowy uwagę c. k. Rządu na potrzebę uzupełnienia, a względnie objaśnienia §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Podług tego paragrafu orzeka o potrzebie budowy dojazdu do dworca lub stacyi kolejowej na wniosek Rady powiatowej c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a w braku takiego porozumienia Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu. Wydział krajowy tłumaczył zasadniczo i stale przytoczone postanowienie w ten sposób, że o potrzebie budowy publicznego dojazdu kolejowego orzekać można tylko na wniosek Rady powiatowej, że przeto bez woli Rady powiatowej żaden dojazd kolejowy nie może być uznany za publiczny.

Wbrew temu zapatrywaniu, opartemu na literze prawa i przytoczonej powyżej dyskusyi w Wysokim Sejmie, oświadczyło c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu, że wyraz „wniosek“ zawarty w postanowieniu §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych ma być brany w znaczeniu opinii, że przeto wystarcza jakakolwiek enuncyacya dodatnia czy ujemna, aby na tej podstawie przystąpić można do wydania stanowczego orzeczenia. Jeżeliby zaś Wydział krajowy nie zgodził się z tem zapatrywaniem, gdy mu przedłożone zostaną pertraktacye konkurencyjne i ujemne enuncyacye Rad powiatowych i gdyby przeto nie przyszło wtedy do porozumienia Wydziału krajowego z c. k. Namiestnictwem, natenczas orzekłoby o potrzebie budowy Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu, choćby to być miało wbrew życzeniom Rady powiatowej i wbrew opinii Wydziału krajowego.

Ten spór zasadniczy wytoczony został następnie przed c. k. Trybunał administracyjny z powodu orzeczeń wydanych przez c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z c. k. Ministerstwem handlu dnia 17. i 19. Sierpnia 1886. L. 12.593 i 13.139, intymowanych Wydziałowi krajowemu odezwą c. k. Namiestnictwa z dnia 26. Sierpnia 1886. L. 54.721, a któremi to orzeczeniami uznaną została potrzeba budowy publicznych dojazdów kolejowych do stacyi kolei Transwersalnej, w Tłumaczu, Tyśmienicy, Husiatynie i Wasylkowcach, pomimo braku dodatnich wniosków Rad powiatowych.

W chwili wystosowania naszego memoryału do c. k. Rządu, nie były nam jeszcze znane wyroki c. k. Trybunału administracyjnego z d. 1. Kwietnia b. r. L. 897, którymi powyższe orzeczenia ministeryalne zostały zniesione, jako sprzeczne z postanowieniem §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych. Niezależnie jednak od tych wyroków przyznawał Wydział krajowy, że mogłyby się zdarzać wypadki, w których Rady powiatowe, nawet wbrew interesowi powiatowemu, zechciałyby się może uchylić od postawienia dodatniego wniosku o potrzebie budowy dojazdu kolejowego i że takie uchylanie się byłoby równie niewłaściwe, jak pozostawienie w tej sprawie wyłącznej decyzyi Władzom rządowym.

Wydział krajowy sądził, że w wypadkach takich decydowaćby powinna ustawodawcza władza krajowa i dlatego proponował w swym memoryale uzupełnienie §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych przez dodanie następującego postanowienia:

„W braku wniosku Rady powiatowej nastąpić może uznanie powyższej potrzeby drogą ustawodawstwa krajowego“

Uzasadniwszy w ten sposób w memoryale przedłożonym c. k. Rządowi projekt ustawy obejmujący cztery powyższe zmiany w ustawie o publicznych dojazdach kolejowych, upraszał zarazem Wydział krajowy c. k. Rząd o objawienie opinii o tym projekcie. W odpowiedzi na

memoryał Wydziału krajowego, c. k. Prezydyum Namiestnictwa odezwą z dnia 3. Października b. r. L. 10.151/pr., w skutek reskryptu J. E. p. Ministra z dnia 23. Września 1887. L. 3.504/M. J. oznajmiło Wydziałowi krajowemu:

a) Co do stylizacyi drugiego ustępu §. 1. projektu Wydziału krajowego nasuwają się c. k. Ministerstwu następujące wątpliwości:

Podług tego ustępu dojazd łączący dworzec lub stacyę kolei żelaznej z miastem lub miasteczkiem kończyć się ma zwyczajnie „w śródmieściu“.

Postanowienie to zdaniem c. k. Ministerstwa sięga za daleko w obec zasady przyjętej w innych ustawach krajowych (n. p. w ustawie dolno austryackiej, górno austryackiej, salzburgskiej i tyrolskiej), według których dojazdy kolejowe mają stanowić połączenie dworców, względnie stacyj kolejowych z istniejącą publiczną siecią komunikacyjną.

Projekt ustawy przez Wydział krajowy wypracowany (§. 1.) nawet w tym razie, jeżeli przez miasto lub miasteczko przechodzi droga państwowa, krajowa lub powiatowa, wyraża dążenie, aby „środek miasta lub miasteczka“ stanowić mógł przedmiot połączenia z dworcem lub stacyą kolejową. Podług tego projektu pozostawionem by było uznaniu kompetentnej w tej mierze władzy, czy droga należąca do jednej z powyższych kategoryj — albo środek miasta lub miasteczka stanowić ma przedmiot połączenia dla dojazdu kolejowego. Ze stanowiska powyżej wskazanej w innych ustawach krajowych przyjętej zasady należałoby zdaniem c. k. Ministerstwa, w tym ostatnim wypadku, jeżeli już drogi gminne w Galicyi dla wadliwej konstrukcyi swojej w grę wchodzić nie mogą, uważać przedewszystkiem drogi państwowe, krajowe lub powiatowe, a nie także i środek miasta za przedmioty połączenia dla dojazdów kolejowych.

Nadto zawarte w drugim ustępie §. 1. postanowienie, że droga państwowa, krajowa lub powiatowa „albo też środek miasta lub miasteczka“ „może być“ przedmiotem połączenia z dworcem lub stacyą kolejową tudzież ogólnikowe określenia „śródmieście“ i „środek miasta lub miasteczka“ mogłoby zdaniem c. k. Ministerstwa, dać powód do ciągłych dla samej sprawy wcale niepożądanych nieporozumień.

b) Przeciw zawartemu w trzecim ustępie §. 1. nowemu postanowieniu, podług którego przejazdy i w ogólności wszystkie drogi i przedmioty drogowe położone w obrębie obszaru stacyjnego, a stanowiące własność kolei żelaznej nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych, nie podnosi c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych żadnego zarzutu. Jednakże zapatrywanie Wysokiego Sejmu objawione w uchwale z dnia 19. Stycznia b. r., że wszystkie w obrębie obszaru stacyjnego położone, do publicznej komunikacyi służące drogi i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych, należałoby zdaniem c. k. Rządu wyrazić w sposób niewątpliwy przez przyjęcie ustępu trzeciego §. 1. w następującem brzmieniu:

„Place przed dworcami i stacyami przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, przejazdy i w ogóle wszystkie w obrębie obszaru stacyjnego położone, do publicznej komunikacyi służące drogi i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych“.

c) Także i przeciw projektowanej zmianie ustępu 3. §. 4. ustawy krajowej o dojazdach kolejowych nie ma c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych nic do nadmienienia, gdyż zmiana ta nie dotyka zmiany, w jakiej przedsiębiorstwa kolejowe przyczyniać się mają do kosztów budowy dojazdów kolejowych.

d) Projektowana przez Wydział krajowy zmiana §. 5. ustawy krajowej o dojazdach kolejowych, podług której w braku dodatniego wniosku Rady powiatowej stanowićby mogła o potrzebie budowy lub rekonstrukcyi dojazdu kolejowego ustawa krajowa, doprowadziłaby,

zdaniem c. k. Ministerstwa w praktycznem zastosowaniu do jednolitości odnośnych postanowień. Kiedy bowiem, podług obecnego brzmienia §. 5. ustawy o dojazdach kolejowych w razie, gdy wniosek Rady powiatowej został postawiony, a Wydział krajowy, więc wyższy organ autonomiczny, nie przychyla się do tego wniosku, kwestya potrzeby budowy dojazdu rozstrzyganą ma być w drodze administracyjnej, to podług projektowanego przez Wydział krajowy nowego brzmienia §. 5. w razie jeżeli Rada powiatowa nie zgadza się na budowę, a względnie nie postawi wniosku w tej mierze, decyzya o potrzebie budowy musiałaby zapadać w drodze ustawodawczej. W ten sposób zatem sądzi c. k. Ministerstwo, zapatrywaniu Rady powiatowej przyznanem zostałoby ustawą daleko wyższe znaczenie, aniżeli zapatrywaniu Wydziału krajowego co zapewne nie leżałoby w intencyach Reprezentacyi krajowej.

Powyżej wskazanej potrzebie zmiany §. 5. ustawy o dojazdach kolejowych w sposób najprostszy możnaby zdaniem c. k. Ministerstwa zaradzić przez zastąpienie wyrazów: „na wniosek Rady powiatowej“ wyrazami: „po zasięgnięciu opinii“ lub „po wysłuchaniu Rady powiatowej“.

e) W końcu nadmieniło c. k. Ministerstwo w powołanym wyżej reskrypcie, że wyraz „porozumieniu“ użyty w §. 4. punkcie 4 i w §. 5. należałoby zastąpić wyrażeniem: „zgodnie“ lub „za zgodą.“

Wydział krajowy po dokładnem zbadaniu powyższej opinii c. k. Rządu pragnie przedstawić Wysokiemu Sejmowi taki projekt zmiany ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, któryby w razie uchwalenia go przez Wysoki Sejm mógł następnie uzyskać aprobatę c. k. Rządu i dlatego postanowił stosownie go zmodyfikować a mianowicie:

1. Zgodnie z uwagami c. k. Rządu proponuje Wydział krajowy następującą stylizacyę drugiego ustępu §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych:

„Dojazd łączący dworzec lub stacyę kolei żelaznej z miastem lub miasteczkiem ma być doprowadzony do tego punktu w śródmieściu, który ze względu na potrzeby miejscowego ruchu handlowego i komunikacyi z koleją żelazną uznany zostanie za najodpowiedniejszy przez władze orzekające o kierunku dojazdu w myśl §. 5. Jeżeli jednak przez miasto lub miasteczko przechodzi droga państwowa, krajowa lub powiatowa, natenczas dojazd kolejowy ma być połączony w obrębie osady miejskiej z drogą należącą do jednej z trzech kategoryj powyższych, a gdzieby takich dróg było więcej niż jedna, z tą, którą z pomiędzy nich uznają władze powyżej wskazane za najbardziej odpowiednią“.

2. Zgadzając się na proponowaną przez c. k. Rząd stylizacyę trzeciego ustępu §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, sądzi Wydział krajowy, iż dla właściwego określenia cechy dróg i przedmiotów drogowych położonych w obrębie obszaru stacyjnego, a będących własnością przedsiębiorstwa kolejowego, należałoby zaznaczyć, że drogi te i przedmioty nie stanowią komunikacyj publicznych, które są dobrem publicznem ale służą do użytku powszechnego jako oddane i utrzymywane w tym celu przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Dlatego proponuje Wydział krajowy zgodnie zresztą z intencyą c. k. Rządu, ażeby trzeci ustęp §. 1. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych opiewał jak następuje:

„Place przed dworcami i stacyami przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, przejazdy i w ogóle wszystkie w obrębie obszaru stacyjnego położone ***do powszechnego użytku*** *służące drogi i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych“.*

3. Trzeci ustęp §. 4. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych proponuje Wydział krajowy zgodnie z pierwotnym wnioskiem, przeciw któremu c. k. Rząd żadnego nie podniósł zarzutu.

4. Co do §. 5. projektu Wydział krajowy powołując się na skreśloną powyżej genezę ustawy o publicznych dojazdach kolejowych i przeprowadzoną w Wys. Sejmie dyskusyę nie może zgodzić się na proponowaną przez c. k. Rząd wyżej przytoczoną zmianę tego paragrafu, albowiem zmiana taka byłaby przeciwną objawionemu już zapatrywaniu Wys. Sejmu i przyjęcie jej, jak Wydział krajowy już powyżej wykazał, czyniłoby iluzoryczną wszelką ingerencyę Reprezentacyj i Władz autonomicznych w sprawie uznawania potrzeby budowy publicznych dojazdów kolejowych.

Kiedy zasadnicze względy przemawiają przeciw takiej zmianie §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, to zarzuty czynione przez c. k. Rząd naszemu wnioskowi ograniczają się do względów formalnych dla nas w tym razie obojętnych, zwłaszcza, że wniosek nasz oddający decyzyę rozjemczą ustawodawczej władzy krajowej co do swej merytorycznej strony, wydaje się być nietylko wyjściem z dylematu, ale także najwłaściwszem rozwiązaniem kwestyi spornej.

Nie chcąc jednak utrudniać wydania noweli do ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, a w szczególności narażać projektu ustawy, gdyby go Wys. Sejm uchwalił, na odmówienie sankcyi Najwyższej, postanowił Wydział krajowy zrzec się przedstawienia wniosku do zmiany §. 5. ustawy o publicznych dojazdach kolejowych, poprzestając na projekcie zmiany §§. 1. i 4. ustawy rzeczonej.

Na podstawie powyższego wywodu Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ·/. projekt ustawy.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

We Lwowie dnia 25. Października 1887.

Marszałek krajowy:
Tarnowski *w. r.*

Sprawozdawca:
Władysław *hr.* ***Badeni*** *w. r.*
Członek Wydziału krajowego.

Ustawa

z dnia . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem zmieniająca niektóre postanowienia ustawy o publicznych dojazdach kolejowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje:

Art. I.

Postanowienie §. 1. i 4. ustawy krajowej z dnia 15. Kwietnia 1881. Dz. u. kr. Nr. 46 w dotychczasowem brzmieniu zostają uchylone i mają opiewać jak następuje:

§. 1. Dojazdami kolejowymi są drogi publiczne, które łączą dworce i stacye kolei żelaznej z najbliższemi miastami lub miasteczkami, z drogami państwowemi, krajowemi lub powiatowemi.

Dojazd łączący dworzec lub stacyę kolei żelaznej z miastem lub miasteczkiem ma być doprowadzony do tego punktu w śródmieściu, który ze względu na potrzeby miejscowego ruchu handlowego i komunikacyi z koleją żelazną, uznany zostanie za najodpowiedniejszy przez władze orzekające o kierunku dojazdu w myśl §. 5. — Jeżeli jednak przez miasto lub miasteczko przechodzi droga państwowa, krajowa lub powiatowa, natenczas dojazd kolejowy ma być połączony, w obrębie osady miejskiej, z drogą należącą do jednej z trzech kategoryj powyższych, a gdzieby takich dróg było więcej niż jedna z tą, którą z pomiędzy nich uznają władze powyżej wskazane za najbardziej odpowiednią.

Place przed dworcami i stacyami przeznaczone dla ruchu osób i wozów, równie jak rampy kolejowe, łączące te place z dojazdami, przejazdy i w ogóle wszystkie w obrębie obszaru stacyjnego położone do powszechnego użytku służące drogi i przedmioty drogowe, o ile stanowią własność przedsiębiorstwa kolejowego, nie mają być uważane za części dojazdów kolejowych.

Koszta budowy, równie jak koszta zakupna gruntów i wszelkie inne odszkodowania, ponoszą strony konkurujące w następującym stosunku:

1. Jedną trzecią część wszystkich kosztów ponosi przedsiębiorstwo kolejowe.

2. Jedną trzecią część ponoszą powiaty, przez które dojazd kolejowy przechodzi.

3. Część kosztów pokrywają prestacye i dodatki do podatków bezpośrednich przez gminy i obszary dworskie osobno uiszczać się mające a wysokość onych i sposób ich uiszczania oznacza Rada powiatowa, nie przekraczając jednak połowy wymiaru ustanowionego na rzecz dróg gminnych §§. 12. i 31. ustawy drogowej z dnia 7. Lipca 1885.

Prestacye te i dodatki do podatków w żadnym razie nie mogą przewyższać jednej szóstej części kosztów budowy dojazdu w obrębie gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość.

4. Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową winien się starać o doprowadzenie dobrowolnej ugody ze stronami konkurującemi, wymienionemi w §. 3. lit. d), oznaczającej stosunek, w jakim mają się przyczyniać do kosztów budowy dróg dojazdowych i sposób uiszczania tej konkurencyi.

Jeśliby ugoda nie doszła do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, a w braku takiego porozumienia Ministerstwo spraw wewnętrznych wspólnie z Ministerstwem handlu.

Tak samo postąpić należy przy oznaczeniu sposobu uiszczania konkurencyi przypadającej na przedsiębiorstwa kolejowe.

5. Koszta nie pokryte przez strony konkurujące wymienione w §. 3. lit. *a)*, *b)*, *c)* i *d)*, ponosi fundusz krajowy.

Art. II.

Wykonanie ustawy niniejszej polecam Moim Ministrom spraw wewnętrznych i handlu.

Z drukarni Pillera i Spółki.