

1007









DROGI ŻELAZNE  
W KRÓLESTWIE POLSKIM.

336

DROGI ŻELAZNE  
W KRÓLESTWIE POLSKIEM,

PRAWA I OBOWIĄZKI PODRÓŻUJĄCYCH.

PRZEZ

ANTONIEGO WROTNOWSKIEGO.



*(Wydanie Redakcyi Biblioteki Warszawskiej).*

WARSZAWA.  
W DRUKARNI JÓZEFA BERGERA  
przy ulicy Elektoralfiej Nr. 14.

1876.

CBGIOŚ, ul. Twarda 51/55  
tel. 22 69-78-773



Wa5150399

Дозволено Цензурою  
Варшавы 16 Июля 1876 года.



1007



Stanowiska i ważności dróg żelaznych w życiu tegoczesnych społeczeństw, podnosić nie ma potrzeby; dziwić się téż nie można, że pytania odnoszące się do kierunku projektowanych linii, kosztów i dobroci ich budowy, sposobu w jakim społeczność bierze w niej udział, utrzymania zręszta dróg i ich zarządu, budzą w publiczności żywy interes. Wszakże pytania te, o ile wkraczają w dziedzinę nauk matematycznych lub mechanicznych, nie są dla szerszego koła czytelników dostępnymi, i muszą pozostać przedmiotem wyłącznych studyów dla tych, którzy się téj gałęzi nauk specjalnie poświęcają. Pytania te znowu o ile zaczepiają o politykę lub o naukę finansów i ekonomią polityczną, mogą być pożytecznie i skutecznie rozbiernymi w druku, w tych jedynie społecznościach, które bądź w decydowaniu tych przedmiotów same biorą udział, bądź wywierają wpływ na sfery do wydawania decyzji powołane.

Dla naszych przeto dzienników i czasopism pozostają do rozbioru jedynie pytania, ogarniające stosunki dróg żelaznych z publicznością. Drogi te bowiem służyć mają do publicznego użytku, każdy więc ma prawo żądać, by zadaniu swemu czyniły zadosyć. Każdy pod tym względem głos, każda podana w druku wiadomość lub krytyka, nie pozostaje bez pewnego dwoistego wpływu: na zarządy dróg żelaznych, objaśniając je, co jest od nich oczekiwaniem, i na samą publiczność, zwracając jój uwagę na to, jakie są granice jój żą-

dań, poza któremi stawałyby się one niesprawiedliwemi lub do urzeczywistnienia niemożliwemi.

Stosunki te zresztą nie zależą bynajmniej od dowolności zarządów dróg żelaznych; obowiązki bowiem tych zarządów określone zostały z całą ścisłością w aktach koncessyi, umowami nadawczemi zwanymi i w specjalnych przepisach, wydanych przez rząd. Szereg tych przepisów rozpoczynają dwie umowy przedugodne, w dniach 22 sierpnia i 5 października 1857 r., pomiędzy głównym dyrektorem skarbu i kompanią kapitalistów zawarte, o ustąpienie jój, poprzednio kosztem rządu zbudowanej drogi żelaznej od Warszawy do stacyi Granica, i odnogi od Skierniewic do Łowicza, tudzież o zbudowanie przez tęż kompanią nowych dróg żelaznych z Łowicza ku Bydgoszczy i z Żąbkowic ku Kattowitz. Ukaz Najwyższy z dnia 10 października 1857 r. zatwierdzając obie umowy, dozwolił rzeczonój kompanii utworzyć dwa stowarzyszenia na akcyach: Warszawsko-Wiedeńskie i Warszawsko-Bydgoskie i przepisał dla nich ustawy. Oddanie zarządu tych dróg w ręce prywatne, wywołało potrzebę specjalnych przepisów, mających na celu uczynienie bezpieczną jazdy po tych drogach i oznaczenie kar za naruszenie tych przepisów. Czyniąc téj potrzebie zadosyć, Rada Administracyjna Królestwa, w d. 9 maja 1857 r. wydała odpowiednie postanowienie; w dniu zaś 14 października 1859 zatwierdziła ustawę pod nazwą: *Urządzenia dla dróg żelaznych w Królestwie*, zastrzegając zarazem, iż każde towarzystwo drogi żelaznej, ułoży i przedstawi do zatwierdzenia naczelnikowi komunikacyi, *Przepisy porządkowe* (Betriebs-reglement), dotyczące przyjmowania i przewozu osób, ekspedycyi, ubezpieczenia i przewozu towarów lub innych przedmiotów, szczegółowe wreszcie instrukcye dla wszystkich gałęzi służby drogi (§ 82).

Obadwa te postanowienia Rady Administracyjnej są obowiązującymi i dla dróg żelaznych Warszawsko-Terespolskiej tudzież Fabryczno-Łódzkiej. Umowa nadawcza o zbudowanie pierwszej z nich, zawartą była w dniu 21 października 1864 r. pomiędzy naczelnikiem

zarządu komunikacyi i koncesyonaryuszem, uzyskała zaś zatwierdzenie, przez ukaz Najwyższy z d. 21 października t. r., który zarazem dozwolił na utworzenie towarzystwa akcyjnego, na zasadzie ustawy dla tegoż towarzystwa jednocześnie zatwierdzonej. Na budowę znowu drogi Fabryczno-Łódzkiej i na utworzenie towarzystwa akcyjnego, zezwolił Najwyższy ukaz z d. 30 lipca 1865, zatwierdzając zarazem ustawę tegoż towarzystwa i pozostawiając Namiestnikowi Królestwa zatwierdzenie umowy nadawczej.

Każde wreszcie z tych czterech towarzystw, w zastosowaniu się do § 82 urzędzeń z d. 14 października 1859 r., wyjednało od naczelnika komunikacyi, zatwierdzenie *przepisów porządkowych*, tudzież szczegółowych instrukcyi dla wszystkich gałęzi służby. Wszystkie przeto wymienione umowy nadawcze, ustawy towarzystw, urządzenia i przepisy porządkowe, złożyły się na wytworzenie wyjątkowego dla dróg żelaznych prawodawstwa, i są specjalnym kodeksem, modyfikującym w wielu razach ogólne prawo. Wyjątkowość ta nie jest wytworem naszemu krajowi wyłącznym; specjalne prawodawstwo dla dróg żelaznych zaprowadzano wszędzie, w miarę budowania tych dróg, jako wynik nowych i nowój natury stosunków, nieurządzonych dotychczasowemi kodeksami, lub nieznajdujących właściwej dla siebie zasady w przepisach ogólnego prawa, które zachowało pełną i niewzruszoną siłę w tych jedynie przypadkach, w których przez te specjalne przepisy, zmienioném nie jest.

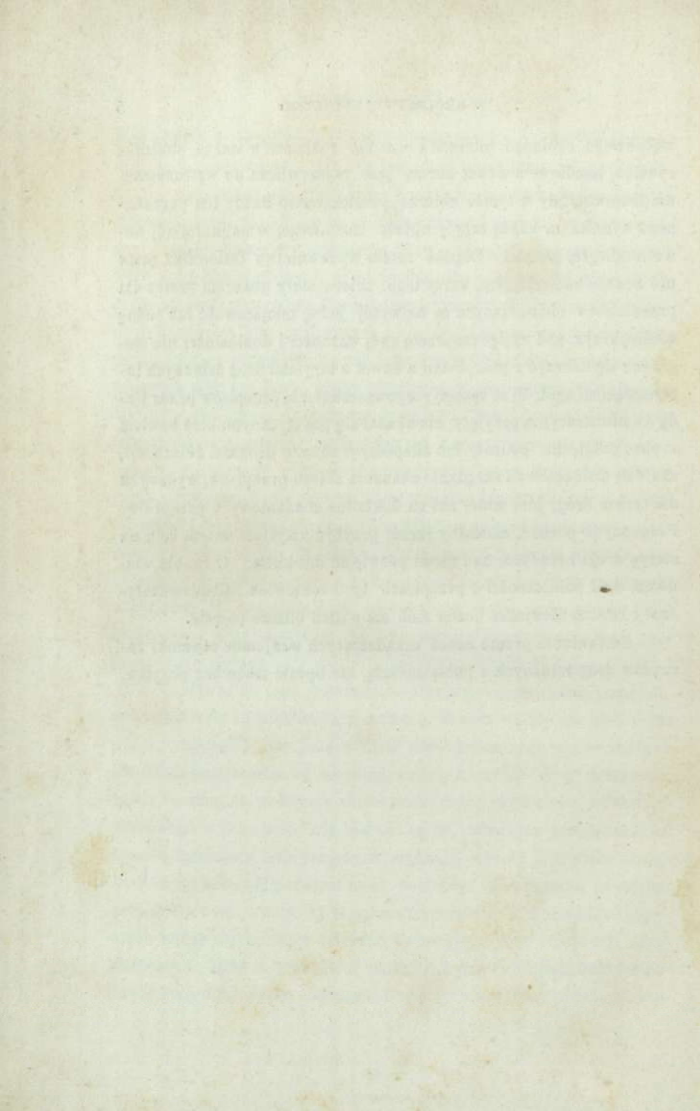
Publiczność przeto, posługująca się co chwila drogami żelaznymi, powinna by przepisy tego specjalnego prawodawstwa dokładnie poznać, i w żądaniach swych mieć je na pamięci, gdyż niezajomością ogłoszonego prawa, nikt zasłaniać się nie jest mocen. W Dzienniku praw czytać można Najwyższe ukazy z r. 1857, 1864, 1865, tudzież postanowienie Rady Administracyjnej z d. 9 maja 1857; w zbiorze tym jednak nie są pomieszczone ani umowy nadawcze, ani ustawy czterech towarzystw, ani urządzenia przez Radę Administracyjną d. 14 października 1859 r. zatwierdzone, ani przepisy porządkowe, będące dopełnieniem

tych urzędzeń. Wprawdzie Rada Administracyjna w § 86 tychże urzędzeń zastrzegła, by one, wraz z przepisami porządkowymi i szczegółowymi instrukcjami, znajdowały się w porządnym zbiorze, na wszystkich stacyach drogi, dla okazania na każde przez kogobądź zanesione żądanie; ażeby nadto wydrukowane były oddzielnie i zamieszczone na wszystkich stacyach drogi, w miejscach dla publiczności widocznych, przepisy policyjne przez Radę Administracyjną d. 9 maja 1857 r. wydane i przepisy dla podróżnych i dla osób nienależących do służby drogi, tudzież przepisy o karach, zawarte w rzeczonych urzędzeniach: pragnęła więc taż Rada, ażeby wszystkie te przepisy były przez publiczność poznane i dla każdego dostępne. Ten jednak sposób rozpowszechnienia przepisów ogarniających jedną z ważnych gałęzi działalności społecznej, połączony z nieużyciem przez Radę Administracyjną formy prawnej, przy zatwierdzaniu wzmiankowanych *urzędzeń* i z niedość wyraźnym odróżnieniem dziedziny prawodawczej od przedmiotów wchodzących w zakres administracji krajowej, zrodził wątpliwość, czy całość w mowie będącego prawodawstwa dróg żelaznych, obowiązuje jednocześnie ogół mieszkańców kraju; czy więc wszystkie części tegoż prawodawstwa, są bez różnicy prawem w pełnym znaczeniu tego wyrazu.

Ponieważ do tego przedmiotu przyjdzie nam jeszcze powrócić, poprzestajemy tu więc na zaznaczeniu, iż nikt wątpić nie może i nie wątpi bynajmniej, iżby jakakolwiek część rzeczonego prawodawstwa nie miała bezwarunkowo obowiązywać towarzystw dróg żelaznych; każdy bowiem na podstawie aktów nadawczych czyli umów, zawartych przez rząd w interesie i dla dobra ogółu, władnym jest uzasadniać osnową każdego z tych przepisów, żądania jakieby przeciwko zarządowi drogi żelaznej podnosić miał potrzebę. Nie możemy tu jednak pominąć dwóch uwag: 1) iż niezamieszczenie w Dzienniku praw, umów nadawczych, ustaw czterech towarzystw dróg żelaznych, urzędzenia z r. 1859 i przepisów porządkowych, wkładających na zarządy tych dróg ważne obowiązki i mających urządzić przedmiot nie-

wątpliwego ogólnego interesu i ogarnąć rozliczne a ważne stosunki cywilne, handlowe a nawet karne, jest rzeczywiście do wytłumaczenia trudnym, gdy w tymże zbiorze pomieszczano każdy list przyznanego wynalazku, każdą taryfę opłaty mostowego, w najmniejszej nawet i odległej gminie. Dopóki zatem wydawnictwo Dziennika prawa nie zostało zaniechanem, karty tego zbioru stały otworem nawet dla przedmiotów obchodzących co najwyżej jedną miejscowość lub jedną okolicę kraju; pod względem przeto swęj ważności i doniosłości nie mogących się mierzyć z przepisami a nawet z taryfami dróg żelaznych interesującymi ogół; 2) że sposób rozpowszechnienia przepisów przez Radę Administracyjną przyjęty, nie okazał się praktycznym; któż bowiem w obec pośpiechu podróży lub ekspedycyi towaru drogami żelaznymi, znajdzie dość czasu na zażądanie okazania zbioru przepisów, wydanych dla tychże dróg, tém mniej zaś na dokładne zbadanie tych przepisów? Pragnący je poznać, musiałby raczej przybyć umyślnie w tym celu na stacyę drogi i studjom nad nimi poświęcić dni kilka. O ile téż wiadomo, ogół publiczności o przepisach tych cokolwiek zaledwie zasłyszał i bardzo niewielka liczba osób ma o nich bliższe pojęcie.

Zestawienie przeto zasad urządzających wzajemne stosunki zarządów dróg żelaznych z publicznością, nie będzie może bez pożytku.



I.





Publiczność ma przedewszystkiém niewątpliwe prawo żądania najzupełniejszego *bezpieczeństwa jazdy* drogami żelaznemi; stopień zaś tego bezpieczeństwa jest zawisłym od następujących warunków:

1. Od dobrego zbudowania drogi i zaopatrzenia jój w dobry tabór.
2. Od zabezpieczenia zbudowanej drogi od uszkodzeń będących czynem osób nienależących do służby drogi.
3. Od utrzymywania drogi i jój taboru w stanie dobrym.
4. Od ostrożności zachowywanych przy wyprawianiu pociągów i w czasie samej jazdy.

Wszystkie te warunki określone są wyczerpująco i z należytą ścisłością w przepisach na wstępie wymienionych.

1. Droga Warszawsko-Wiedeńska zbudowaną była kosztem rządu, administracyjnie, przez miejscowych inżynierów i techników; w aktach zaś nadawczych innych dróg żelaznych zastrzeżono: iż wszystkie roboty wykonanemi być winny, odpowiednio do kierunków stanowczo rysunkami wskazanych i do planów zatwierdzonych przez rząd; iż tenże rząd zachowuje sobie prawo, spawdzania, czy wykonanie robót odpowiada wymaganiom mocy i bezpieczeństwa, i czy użyte materiały były wymaganiej dobroci; zastrzeżono także, iż przed otwarciem drogi dopełnioną być miała rewizya, dla przekonania się, czy eksploatacyja drogi może mieć miejsce bez niebezpieczeństwa dla publiczności. Przepisano wreszcie, iż największa pochyłość spadków nie może przenosić ośm tysięcy, a promień krzywizn linije

proste łączących, będzie miał najmniej 300 sażeni. Czuwanie nad wykonaniem tych zastrzeżeń, włożonem zostało na inspektora głównego dróg żelaznych (§ 63 *urządzeń z października 1859 r.*), który w czasie budowy dróg spełniał ścisły nadzór nad każdą częścią dzieła.

Roboty ziemne a zwłaszcza nasypy, rewidowane były przed udzieleniem pozwolenia na układanie szyn; mosty, niezależnie od technicznego nadzoru w ciągu ich budowy, poddawano próbom w celu przekonania się o sile ich wytrzymałości, pod ciężarem o wiele wyższym od tego jaki przedstawia najdłuższy pociąg towarowy w pełni swego ładunku. Szyny i ich akcesorya musiały być odpowiednie typom i wytrzymać także próby, w skutek których udzielano dopiero upoważnienie do ułożenia ich na przygotowanej drodze. Parochody zresztą, tendry, powozy i wagony, musiały być zbudowane odpowiednio do typów zatwierdzonych przez rząd i ulegały szczególnej rewizji, mającej przekonać, czy tabor drogi jest w takim stanie, iżby przy użyciu do jazdy z dozwoloną szybkością, nie przedstawiał żadnego niebezpieczeństwa i zapewniał należyłą regularność tejże jazdy (§ 9 *tychże urządzeń*). Kocioł każdego parochodu musiał wytrzymać próbę, pompą hydrauliczną, ciśnieniem wyrównywajacem najmniej  $1\frac{1}{2}$  ustanowionej wysokości ciśnienia pary w kotle. Próby te miały miejsce w samej fabryce, i kocioł który podczas takiej próby uległ jakiegobądź zmianie formy, był bezwarunkowo odrzucony i zastąpiony innym toż ciśnienie wytrzymującym. Każdy zbudowany parochód poddawany był próbie jazdy w obecności inspektora głównego; jednocześnie z tą próbą dopełnianą była szczegółowa rewizja wszystkich części parochodu i jego tendra.

Przy tych rewizjach przekonywano się jeszcze, czy każdy parochód zaopatrzonym jest manometrem dla oznaczania zmian ciśnienia pary, iskrochronami i właściwymi przyrządami przy popielniku, w celu zapobieżenia, o ile się da, wylotowi iskier i wypadaniu węgla; czy tender parochodu jest zaopatrzonym w hamulec, w sposób uznany za najlepszy; czy powozy i wagony są zbudowane dobrze i z dobrego mate-

ryału; czy wszystkie bez różnicy koła mają obręcze z żelaza walcowanego w najlepszym gatunku, grubości najmniej trzy czwarte cala w kołach parochodów, a dwie trzecie części cala w kołach powozów i wagonów. Przed otwarciem zaś ruchu dopełnioną była ogólna rewizya całej drogi, przez specjalną komisyją, obowiązana zbadać stan i ułożenie podkładów i szyn, sposób połączenia tych szyn, ich zgodność z typami zatwierdzonemi przez rząd, dostateczność rur przepływowych w zabudowaniach wodnych i stan tych zabudowań i t. p.

Żadna przeto częśćka tego skomplikowanego ustroju, jaki przedstawia zbudowana droga żelazna otwierająca ruch, nie została użyta przed odbyciem ścisłych protokularnych prób i rewizyi i przed udzieleniem ze strony inspektora dróg, piśmiennego upoważnienia. Tę właśnie ścisłości zawdzięcza nasza społeczność zastosowanie przy budowie, wszystkich zdobyczy nauki i spożytkowanie doświadczenia innych krajów w rzeczy budowania dróg żelaznych. Jest też publiczność nasza przeświadczoną o dobrém zbudowaniu dróg żelaznych w Królestwie, i pod tym względem każdy wsiada do wagonu z zupełnem bezpieczeństwem.

2. Drogi żelazne, słusznie poczytane za dzieła użyteczności publicznej, (Art. I post. Rady Admin. z maja 1857 r.) nie mogły się obejść bez specjalnych przepisów, zapobiegających niszczeniu tego, co z takim kosztem i nie bez obciążenia budżetu krajowego zostało wytworzonem. Ogólne prawodawstwo nie byłoby zdolne zapewnić, i zarządom tych dróg i samejże publiczności, dostatecznego pod tym względem zabezpieczenia, już dla tej uwagi, iż zwykłe czyny uszkodzeń cudzej własności, spełniane z winą lub bez winy, z samej nawet nieostrożności, nie mogą pod względem swych następstw iść w porównanie z takimiż czynami na drodze żelaznej, zawsze budzącemi obawę wypadków pociągających kalectwo lub śmierć. Jedynie więc czyny noszące cechę zbrodniczą, jako to: wszelkie uszkodzenia drogi lub przygotowania na nią przeszkód, dokonane z celem spowodowania spadnięcia pociągu z szyn lub jego wywrotu, ulegają surowości

ogólnego prawa karnego; wszystkie zaś inne pociągają za sobą odpowiedzialność wedle specjalnego dla dróg żelaznych prawodawstwa.

Najskuteczniejszym zapobieżeniem wypadkom i uszkodzeniom drogi, jest bez wątpienia bezwarunkowe wzbronienie przystępu (bez upoważnienia), do całej jój przestrzeni, osobom nienależącym do służby drogi. Zakaz ten zamieściło w mowie będące postanowienie Rady Administracyjnej, w wyrazach jasnych (Art. 4), stanowiąc na przekraczających karę od 10—50 rubli, przy zachowaniu obowiązku wynagrodzenia szkody, o ile takowa wyniknęła. Zakaz ten rozwiniętym został (w §§ 53 i 54 urzędzeń z października 1859), zabraniających: chodzenia po drodze żelaznej, tak jój plantem jak i po rowach, skarpach, groblach i przekopach, niemniej na stacyach po za obrębem dla publiczności przeznaczonym, wreszcie, samowolnego otwierania zapór zamykających przejazdy poprzeczne na drodze żelaznej. Postanowienie z maja 1857 r. zabroniło także: utrzymywania w odległości mniejszej nad 90 stóp od osi drogi, stogów, snopów i przedmiotów łatwo zapalnych, sadzenia i utrzymywania w odległości mniejszej nad 72 stóp od granicy drogi, drzew i krzewów, tudzież zaprowadzania kopalni piasku, gliny, kamieni i t. p.; odległość zaś dla budowli oznaczoną została na 60 stóp od osi drogi dla krytych materiałem niepalnym, a na 120 stóp dla krytych materiałem palnym. Przekroczenie każdego z tych zabronień, pociąga za sobą wzmiankowane wyżej następstwa prawne; celem zaś tych przepisów było znowu zapobieżenie, iżby bezpieczeństwo jazdy nie było zmniejszonym z przyczyn zewnętrznych. W dziedzinie prawodawczej jest ono więc zupełnie utrwalone; rzeczą zaś jest zarządu drogi, służbę swą w taki urządzić sposób, by przystępu rzeczywiście niedopuszczyć nikomu i wszelkie niebezpieczne sąsiedztwo wcześniej usunąć.

3. Najdokładniejsze zbudowanie drogi żelaznej i zaopatrzenie jój najlepszym tabor, nie zapewniałoby jeszcze bezpieczeństwa jazdy, gdyby taż droga i tenże tabor nie będąc przedmiotem ciągłej troskliwości, znaleźć się mogły kiedykolwiek w stanie mniej odpo-

wiednim swemu zadaniu. Troskliwość ta podniesioną została przez umowy nadawcze do stopnia obowiązku ciążącego towarzystwa dróg żelaznych; w tych bowiem aktach władzy prawodawczej, zastrzeżono najwyraźniej, iż towarzystwa te obowiązane są utrzymywać ciągle drogę i tabor w stanie odpowiednim warunkom bezpieczeństwa ruchu, i że do tego mogą być zagnonemi, nawet w drodze administracyjnej. Określając bliżej ten obowiązek, urządzenia z października 1859 r. przepisały: że droga żelazna we wszystkich swoich częściach i z wszelkimi należącemi do niej przyborami, powinna być ciągle utrzymywana w dobrym stanie, tak iżby pociągi jadące z szybkością oznaczoną w przepisach, mogły ją przebiegać z zupełnym bezpieczeństwem i należytą regularnością. Przeszkody z uszkodzenia drogi lub z innych przyczyn wynikłe, usunięte być powinny w czasie jak najkrótszym (§ 1).

Utrzymanie tego dobrego stanu, pochłaniające znaczną część dochodów każdej drogi, jest jednym z najtrudniejszych zadań jej zarządu. Odnośnie do natury właściwej każdemu z dwóch działów budowy drogi: *robot dolnych*, ogarniających przygotowanie równego plantu pod szyny, wzniesienie mostów, urządzenie przejazdów, ułożenie podkładów i szyn z ich akcesoryami, i *robot górnych*, do których zalicza się cały tabor drogi, musiał być wydany szereg przepisów i przyjęty przez zarządy dróg szereg środków, tę ważną część gospodarstwa regulujących. Urządzenie odpowiedniego nadzoru stawiało się tu przeto na pierwszym planie. Każda droga podzieloną została na oddziały, oddane pod straż specjalnego inżyniera, który odpowiedzialnym jest przede wszystkim za dobry stan oddziału powierzonego jego pieczy. Każdy znowu oddział podzielony jest na sekeye, długie mniej więcej wiorst 10, oddane pod bezpośredni zarząd dozorców; każda wreszcie sekeya na tyle części ile ich potrzeba ze względu na zakrzywienia drogi i wzrok człowieka. Części te pozostają pod specjalną strażą dróżników, z których każdy jest w obowiązku dokładnie swą część zrewidować po przejściu po niej każde-

go pociągu, dla przekonania się, czy nie zaszła natychmiastowa potrzeba, jakiegokolwiek bądź naprawy drogi przed nadejściem pociągu następnego. Dróżnicy ci są przeto bardzo ważnym acz najniższym ogniwem licznego zastępu służby każdej drogi, pilnują bowiem jój stanu ciągle i w każdej chwili; odpowiedni przeto przepis prawodawstwa dróg żelaznych, zastrzegł, iżby drogi te obsadzone były dostateczną liczbą dróżników, potrzebnych do ciągłego utrzymywania w należyтым porządku samój drogi i wszelkich jój przynależności i strzeżenia takowej dniem i nocą, do pilnowania zwrotnic na ustępach i rozjazdach drogi, do otwierania i zamykania przejazdów urządzonych dla dróg zwyczajnych (§ 2 urządzeń). Każdy z tych dróżników zaopatrzonym jest w odpowiednie zapasy tego wszystkiego, co może być potrzebnym do bezwłócznej wymiany przedmiotu uległego uszkodzeniu na drodze (§ 3); każdy zaś dozorca winien być dokładnie obeznanym z robotami dotyczącymi utrzymania drogi, z przepisami jakie pod tym względem istnieją i z przepisami dotyczącymi ruchu na drodze. Z uwagi na ważność stanowiska dozorców, na których sumiennym i pilnym działaniu polega głównie bezpieczeństwo drogi, na posady te dobierani być winni ludzie zasługujący na zaufanie. Dróżnicy i dozorca drogi mieszkać muszą przy samój drodze, każdy na powierzonych sobie jój części (§ 4). W obec tak urządzonego nadzoru, każdemu mniejszemu uszkodzeniu drogi, jak np. pęknięciu lub skrzywieniu się szyny, nadpsuciu plantu drogi i t. p. zapobiega się natychmiast, pod okiem dozorca, przez właściwego dróżnika, z pomocą robotników stałych a w miarę potrzeby i najętych.

Niezależnie od tych codziennych drobnych napraw, uskutecznią się w miarę potrzeby naprawy i roboty większe. W celu zbadania téj potrzeby, inżynier oddziału jest w obowiązku dopełniać częste rewizje; niezależnie zaś od nich, dyrektor drogi kilkakrotnie na rok odbywa superrewizję téjże drogi. W obec przeto ciągłej czynności o utrzymanie dróg żelaznych w dobrym stanie, publiczność nie

może mieć obawy co do tego, iżby dzisiejszy ich stan uległ pogorszeniu.

Nie należy jednak mniemać, iżby roboty w celu utrzymania drogi w dobrym stanie, przypadały rzadko i bez wielkiego kosztu. Wprawdzie mosty raz dobrze zbudowane nie wymagają wielkiego zachodu, a plant drogi codziennie wyrównywany, rzadko i w wyjątkowych jedynie zdarzeniach potrzebuje napraw dłuższych i kosztowniejszych. Z podkładami przecież i z szynami dzieje się wprost przeciwnie: pierwsze mogą u nas służyć najwyżej lat 5, drugie 15, z kądem wynika potrzeba corocznego wymieniań znacznej części jednych i drugich i zastępowania ich nowemi; w ciągu przeto lat 5 od chwili otwarcia ruchu na drodze, cała ilość pierwotnie ułożonych na niej podkładów a w ciągu lat 15 cała ilość szyn musi być wyjętą z użycia i zastąpioną nowemi. Konieczność wymiany przedmiotów tak kosztownych jak podkłady i szyny, daje wyobrażenie o wysokości wydatku na utrzymanie stanu dróg <sup>1)</sup>.

Utrzymanie taboru drogi jeszcze większej wymaga czujności i troskliwości. W celu zapewnienia należytej nad tą częścią kontroli, prawodawstwo dróg żelaznych następujące wskazało zasady: ka-

<sup>1)</sup> Na każdej wiorście drogi jest położonych podkładów zwyczajnych 1,200 sztuk, a na każde 6 sztuk takichże podkładów, idzie jeden stosowy przy łączeniu szyny z szyną. Podkład sosnowy kosztuje od 40 do 50 kop., dębowy od rubla 1 do rubla 1 kop. 20. Dębowe trwają lat 9. Każda szyna zwyczajna ma 21 stóp długości, na każdą wiorstę drogi wychodzi takich szyn stóp 7,000, czyli sztuk 334, wagi od 4,350 do 4,440 pudów, (po pudów 13,1 każda). Każda stopa szyny waży od 25 do 26 funtów. Pud zaś szyny kosztuje około rub. 1 kop. 20.

Zużywanie się szyn jest zależnym od czasu przez który szyna na drodze leży, od dobroci materiału z którego jest zrobiona i saméjże fabrykacyi, głównie zaś od summy ciężaru jaki w danym czasie po drodze przeszedł. Są drogi, na których odbywa się tak wielki przewóz, iż zaszła potrzeba zastąpienia wszystkich szyn nowemi, w ciągu daleko krótszego czasu. Do takich zaliczyć wypada drogę Mikołajewską (od Petersburga do Moskwy); obserwacye i obli-

żdego oddzielnie parochodu, tendra, powozu i wagonu, utrzymywanym być winien stan służby, wykazujący dzień od którego zaczął być czynnym, liczbę ubiegłych mil, uskutecznione reparacye lub częściowe zmiany, odbyte rewizye i wynikię z tych rewizyi skutki. Po ubieżeniu przez parochód 40,000 wiorst drogi, odbyta być powinna w obecności inspektora drogi, próba kotła w taki sam sposób i z takimi następstwami jak przy jego budowie (pompą hydrauliczną). Jednocześnie z próbą kotła dopełnioną być winna szczegółowa rewizya wszystkich części parochodu i jego tendra. Szczegóły tój rewizyi i wypadki prób spisane być mają protokółarnie. Po przekonaniu się, że parochód zdatnym jest do dalszego użytku, winna być na nim wypisaną data odbycia rewizyi i wysokość ciśnienia pary, jaka

czczenia na tój drodze wykazały, iż przeprowadzenie każdych 10 milionów ton, zużywało szyny i powodowało ich odmianę na nowe. Że zaś przewóz jest bardzo wielki, musiano dawać wszystkie szyny nowe co lat 4. Na drogach niemieckich w ciągu pierwszych 20 lat ich istnienia, szyny przetrwały lat 15 i technicy na podstawie obserwacyi i rachunku ułożyli następującą proporcją wymiany szyn:

w ciągu	1 roku po otwarciu ruchu	potrzeba zmienić szyn	0,12 %
„	2	„	2,85 „
„	3	„	0 —
„	4	„	2,29 „
„	5	„	2,82 „
„	6	„	6,26 „
„	7	„	8,— „
„	8	„	10,— „
„	9	„	12,— „
„	10	„	14,— „
„	11	„	14,— „
„	12	„	12,— „
„	13	„	9,— „
„	14	„	5,— „
„	15	„	1,66 „
razem			100% <sub>0</sub>

Reguła ta jak widzimy nie jest i nie może być absolutną, doświadczenie jednak okazuje, że w obec dotychczasowego ruchu na naszych drogach, powyższa proporcya corocznego zużywania się szyn, jest blizką rzeczywistości.



przez próbę została uznana za najwyższą dopuszczalną. Gdy rewizya bądź peryodyczna (po ubieżeniu każdych 40,000 wiorst), bądź dopełniona po przypadkowem uszkodzeniu parochodu, wykaże potrzebę odbudowania go w głównych składowych częściach, jak np. zmiany komory ogniskowej, cylindrów parowych, kół, albo większych reparacyi kotła i t. p.; w takim razie taki parochód winien być protokółarnie z ruchu usunięty i oddany warsztatom mechanicznym dla uskutecznienia napraw, wedle protokołu rewizyjnego za potrzebne uznanych. Po dokonaniu tych napraw, odbyte być winny w sposób wyżej wskazany, rewizya i próba odbudowanego parochodu. Inspektor zaś drogi udziela jój zarządowi upoważnienie do oddania tego parochodu do czynnej służby, nieinaczéj jak po nabraniu przeświadczenia, iż tenże parochód doprowadzonym został do stanu dobrego i odpowiada prawidłom sztuki, tudzież warunkom publicznego bezpieczeństwa. Parochód w głównych częściach odbudowany, nie może być użytym do jazdy bez piśmiennego upoważnienia inspektora drogi. Niezależnie od rewizyi każdego powozu i wagonu po każdym jego powrocie z drogi, odbywane być powinny peryodyczne, szczegółowe i troskliwe rewizye powozów i wagonów, przy rozebraniu wszystkich tych części, które wymagają rozebrania, dla przekonania się o stanie powozu lub wagonu. Rewizye dopełniane być winny protokółarnie po przebieżeniu przez powóz lub wagon każdych 18,000 wiorst. Data ostatniej rewizyi wypisaną być winna zewnątrz powozu lub wagonu (§§ 10, 11, 12 i 22 urzędzeń). Zarządy dróg żelaznych nietylko stosują się ściśle do tych wszystkich rozporządzeń, ale nadto czyniąc zadość zastrzeżeniom aktów nadawczych, rozporządzeniom komitetu techniczno-inspektorskiego przy ministeryum komunikacyi i wymaganiom opinii publicznej, usiłują zaprowadzać wszelkie odkrycia i ulepszenia, których użyteczność została uznana na drogach zagranicznych. Pod względem przeto utrzymania taboru w stanie dobrym, żadna sprawiedliwa nie mogłaby ze strony publiczności podnieść się skarga.

4. Bezpieczeństwo jazdy po drogach żelaznych dobrze zbudowanych i ciągle utrzymywanych w stanie dobrym, zależném téż jest głównie od ostrożności saméjże jazdy, a więc od pilności zarządu i służby drogi. Wpływ inspektora dróg żelaznych może być tylko pośrednim, chociaż służy mu prawo wglądania w porządek zaprowadzony i wykonywany przez zarząd i służbę drogi, a nawet żądania, by niezdolni i nieprzedstawiający odpowiednich rękojmi, byli ze służby wydaleny, z takich mianowicie posad, od których zależy bezpieczeństwo jazdy, by każda wina lub zaniedbanie znajdowały surową karę, by zresztą maszyniści, ich pomocnicy i starsi konduktorowie pociągów, posiadali odpowiednie usposobienie i doświadczenie, i z tego powodu nieinaczej byli na te miejsca przyjmowanemi, jak po odbyciu praktycznego egzaminu (§§ 63 i 65). Zachowanie ostrożności jazdy zawisłém jest przeto od pilności i sumienności służby ruchu, od bacznego nad nią dozoru dyrektora drogi i wyższych urzędników jéj zarządu, których wpływ powinien być bezpośrednim, ciągle widzialnym i rzeczywistym.

Korzystając z nadarzonej sposobności, kreślimy treściwy obraz działań, jakie wyprawieniu każdego pociągu ze stacyi głównej i jego podróży towarzyszą. Godzi się bowiem mniemać, iż mając ten rys przed oczami, czytająca publiczność nie odmówi uznania tym wszystkim, którzy tworząc liczny zastęp pracowników na każdej drodze, a nie rzadko szczupłe pobierając za to wynagrodzenie, mają zadanie pilnować dniem i nocą, by każdy z nas mógł odbyć podróż bez obawy nieszczęśliwego wypadku i zadanie to spełniają gorliwie.

Zadanie to rozpoczyna się przed odejściem w podróż każdego pociągu. Parochód i wszystkie powozy i wagony zrewidowane przez służbę mechaniczną, ustawiane są w pociąg. Pod tym względem istnieje przepis, iż w jednym pociągu liczba osi wagonowych nie powinna przenosić 45 osi w pociągach osobowych, 60 osi w pociągach osobowo-towarowych, a 150 osi w pociągach towarowych. Parochód z tendrem powinien przodować pociągowi; zaprzęganie drugiego paro-

chodu dopuszczalnem jest tylko wyjątkowo, a w takim razie obadwa mają być na przodzie pociągu. Na parochodzie stojącym na stacyi i przyspasabiającym się do wyjazdu, powinien się ciągle znajdować maszynista ze swoją służbą. Parochód ten ma zamkniętą przepustnicę pary (regulateur), kierownik (levier de changement de marche) nastawiony pionowo i hamulce naciśnięte na koła tendra. W pociągach osobowych, powozy osobowe powinny być oddzielone od tendra jednym przynajmniej wagonem nie zajęтым przez osoby; w pociągach osobowo-towarowych, powozy osobowe powinny być zawsze umieszczane za wagonami towarowymi. Pociąg zaopatrzony być winien w taką liczbę silnych hamulców, iżby przynajmniej każda co dwudziesta oś mogła być hamowaną w razie potrzeby i ażeby każdy powóz i wagon miał z obu końców łącznik i główny łańcuch do zaczepiania, tudzież dwa łańcuchy zapasowe odpowiedniej długości; wszystkie bowiem powozy i wagony w pociągach osobowych, powinny być spięte łącznikami śrubowemi, pasującemi dokładnie aż do zetknięcia się buforów. Powozy i wagony ustawione w pociągu mającym odejść ze stacyi głównej, zrewidowane są starannie przez służbę konduktorską do tegoż pociągu przeznaczoną, poczem starszy konduktor, poczytywany za gospodarza pociągu, zapisuje w księdze sznurowej poświadczenie stanu, w jakim te powozy i wagony zostały mu oddane (§§ 18, 24, 26, 27, 28 30 i 31 urzędzeń). Ilekroć przeto tenże konduktor wskazuje, że stan powozu lub wagonu budzi obawę, powóz lub wagon jest z pociągu wycofanym. Przyczem przestrzegana jest ta jeszcze reguła, iżby w pociągach osobowych i osobowo-towarowych, nie były przewożone przedmioty łatwo zapalne, długie belki i wielkie maszyny (§ 29) i ażeby nikt nie wsiadł do pociągu z bronią nabitą. Przepis ten stosuje się nawet do wojskowych, razem z innymi podróżnymi jadących (§ 59). Podróżny pragnący mieć przy sobie broń palną, obowiązany jest przed wejściem do powozu okazać ją miejscowemu zawiadowcy stacyi, dla sprawdzenia że nie jest nabitą. Ze swój strony maszynista poświadcza w księdze sznurowej przez

naczelnika ruchu na ten cel utrzymywanej, że parochód swój szczegółowo zrewidował i znalazł go w stanie zupełnie dobrym i do jazdy bezpiecznym (§ 13).

Temi dwoma poświadczeniami: starszego konduktora i maszynisty uspokojony zawiadowca stacji, udaje się osobiście do zwrotnic w celu nabrania przeświadczenia o właściwem ich nastawieniu i pewności, że pociąg nie zmieni kierunku z linii szyn na jego przebieg naznaczonej. Przy każdej nastawionej zwrotnicy zawiadowca zostawia zwrotniczego obowiązanego nieodstępnie pilnować, iżby jój kierunek przed przejściem oczekiwanego pociągu nie uległ zmianie. Poczém dopiero zapytuje zawiadowcę stacji następnej, czy tenże pociąg może wyprawić w podróż. Po otrzymaniu odpowiedzi (telegramem), iż przeciwko wyprawieniu pociągu żadna nie zachodzi przeszkoda, zawiadowca stacji, na której pociąg stoi, zarządza daniem sygnałów optycznych i dzwonekowych (przyrzędem telegraficznym).

Sygnaly te budzą czujność dróżników i dozorców na całej linii drogi pomiędzy obudwoma stacyami i dają początek przygotowaniom do przejścia pociągu przez tęż linią i do przyjęcia go na stacji, do której pójdzie. Mianowicie zaś, na całej linii w miejscach, gdzie z jakichbądź powodów okaże się potrzeba zwolnienia szybkości pociągu, ustawiane są właściwe znaki, łatwo dostrzegalne dla służby pociągowej (§ 1). Na stacji zaś oczekującej przybycia pociągu, zawiadowca ogląda osobiście zwrotnice w celu przekonania się, iż pociąg nie spotka przeszkody w przejściu na właściwą linią szyn peronu i uniknie wejścia na linią, która go nie oczekuje, a na której spotykając inne wagony lub przeszkody mógłby uleść uszkodzeniu lub wypadkowi, i przy każdej zwrotnicy zostawia zwrotniczego dla dopilnowania, by kierunku nie zmieniła. Wreszcie zarządza odpowiednie nastawienie tarczy czerwonej, dyską zwaną, mającej objaśnić maszynistę prowadzącego pociąg, o nieistnieniu przeszkód w przyjęciu tegoż pocią-

gu <sup>1)</sup>. Nieprędź więc, jak po dopilnowaniu tych wszystkich przygotowań, zawiadowca stacyi, na której pociąg stoi, wręcza starszemu konduktorowi piśmienne upoważnienie do rozpoczęcia podróży i nieinaczej jak na podstawie tegoż pisma, starszy konduktor daje maszyniście znak do wyjazdu; ten ostatni zaś, po odebraniu od niego rzeczzonego pisma puszcza pociąg w ruch. O wyjściu pociągu idzie zawsze telegram do stacyi następnej, która w odpowiedzi donosi znowu, iż tenże pociąg i w jakim czasie do niej doszedł. Wszystkie te ostrożności powtarzają się na każdej bez wyjątku stacyi, przy wyprawianiu z niej każdego pociągu. Przyczém przestrzegane są te reguły: żaden pociąg nie może odejść ze stacyi przed czasem oznaczonym w rozkładzie jazdy, ani przed daniem znaku do wyjazdu; znak zaś ten nie powinien być danym, aż po zamknięciu wszystkich drzwi w powozach pociągu. Pociągi nie mogą być wysyłanemi ze stacyi w krótszych odstępach czasu jak minut 10, a nawet pociąg osobowy za towarowym nie prędź jak w minut 20. W czasie gęstej mgły, zamieci i burzy, tak w dzień jak w nocy, pociąg nie powinien być wystanym, dopóki zawiadowca stacyi nie nabierze przekonania o przybyciu poprzednio wyprawionego pociągu na stacyę sąsiednią (§§ 32 i 33). Ze względu na nieustającą potrzebę ścisłego rachowania się z czasem, cała służba ruchu zaopatrzona jest w zegary; zegary dozorców i dróżników regulowane są z zegarami najbliższych stacyi przynajmniej raz na tydzień, te zaś ostatnie regulowane są codziennie przez telegraf z zegarem stacyi głównej w Warszawie (§ 8). Podróż odbywa się na odpowiedzialność maszynisty i starszego konduktora prowadzących pociąg, obowiązanych mieć ciągle na pamięci

<sup>1)</sup> Wszystkie stacye mają z obudwu stron tarce czerwone, nastawione prostopadle do linii drogi, oświetlane nocą światłem czerwonym. Tarcze te znaczą, iż stacya jest zamknięta, że przeto żadnemu maszyniście nie wolno po za taką tarczę wjechać. Nadanie jej kierunku równoległego względem linii drogi i oświetlenie w nocy światłem białym, znaczy że wszystko jest przygotowanym na przyjęcie pociągu i dozwala maszyniście wjechać na stacyę.

przepisy odnoszące się do jazdy i ściśle stosować się do objętych niemi reguł.

Mianowicie zaś, pociąg nie powinien się zatrzymywać jak tylko na stacyach i przystankach rozkładem jazdy wskazanych, wyjąwszy gdy zatrzymanie to stanie się koniecznym dla przyczyn nadzwyczajnych. W takim razie, maszynista i starszy konduktor obowiązani są dopilnować, ażeby w odległości najmniej 250 sażeni, natychmiast postawione były pomiędzy szynami znaki ostrzegające o wypadku, a widzialne w dzień i w nocy, tudzież założone na szynach trzy petardy, dwie po jednej a trzecia po drugiej stronie szyn, w odległości o 5 szyn jedna od drugiej; w czasie zaś niepogody, powinni nadto przy tych znakach postawić posługaczów, mających ostrzegać o zaszłym wypadku (§ 34). Szybkość jazdy powinna być zastosowaną do jęj rozkładu, nie może jednakże przenosić na godzinę: 50 wiorst pociągami osobowemi, 40 wiorst osobowo-towarowemi, a 30 wiorst pociągami towarowemi. Szybkość jazdy oznaczona rozkładem, powinna być zmniejszoną w bliskości i w chwili przejścia pociągu przez stacje i rozjazdy kolei, przez dłuższe mosty, w razie śniegów lub gęstęj mgły niedozwalającej rozemnać sygnałów; ilekroć wreszcie służba drogowa daje znaki na zwolnienie lub zatrzymanie jazdy. Czas prawny nie może być odzyskiwany przez śpieszniejszą nad przepis jazdę, w dalszym jęj biegu (§ 35). O bliskim położeniu każdej stacyi, ostrzega maszynistę tarcza zielona, nieruchoma, stale ustawiona na plancie drogi, na 250 sażeni przed każdą stacyą, w położeniu prostopadłym do linii drogi, świecąca w porze nocnej światłem zielonym z za szkieł soczewkowych. Ilekroć parochód z tendrem pcha pociąg zamiast mu przodować, szybkość jazdy rozkładem oznaczona, zmniejszoną być wiuna o połowę (§ 25); zaprzęganie dwóch parochodów, dopuszczalnym jest wyjątkowo i w razie koniecznej potrzeby; trzech lub więcej nigdy. Obadwa parochody umieszczane są wówczas na przodzie pociągu; odstąpienie zaś od tęj reguły, dopuszczalnym jest w dwóch jedynie razach: uszkodzenia parochodu lub pociągu, który

do najbliższej stacyi nie da się doprowadzić inaczej, jak popychając go z tyłu parochodem na pomoc przybyłym, i w razie gdy siła jednego parochodu ciągnącego pociąg, okazała się niedostateczną, parochód zaś z tylniej stacyi przysłany na pomoc, nie może być doprowadzonym na przód pociągu, a tenże pociąg nie da się podzielić na dwie części. W obu tych razach jazda nie powinna być szybszą nad wiorst 15 na godzinę, celem zaś zapobieżenia najechania pociągu przez inny pociąg, który z tyłu w tym samym postępować może kierunku, wystawiane są znaki ostrzegające ten ostatni pociąg, o potrzebie zmniejszenia szybkości jazdy (§ 26). Maszynista winien dawać znak świstawką parochodu o nadchodzącym pociągu w bliskości stacyi, przystanków, krzywizn i przekopów drogi, tudzież zawsze, gdy nie jest pewnym, czy kolej jest wolną od wszelkich przeszkód (§ 36). Od chwili wyjazdu ze stacyi do chwili przyjazdu do stacyi następnej, cała służba ruchu, (maszynista pociąg prowadzący, jego pomocnik, palacze, konduktorowie, zwrotniczowie i dróżnicy), żadnemi innymi zatrudnieniami nie mogą być zajmowanymi (§ 41), cała ich uwaga skierowaną być powinna wyłącznie do zapewnienia bezpieczeństwa idącego pociągu i do zapobieżenia wypadkom. Konduktorowie siedzieć powinni zewnątrz powozów, w miejscach z których każdy ruch pociągu i stan drogi, może być przez nich łatwo dostrzeżonym, i mieć pod ręką znaki do wstrzymania jazdy w razie potrzeby. Pomiedzy maszynistą i służbą konduktorską, urządzoną być powinna komunikacya, wedle sposobu uznanego za najlepszy (§ 40); służy do niej w każdym pociągu linka komunikacyjna.

Jakoż, przez cały ciąg jazdy, odbywa się ciągłe porozumiewanie pomiedzy idącym pociągiem a służbą drogi, którą tenże pociąg przechodzi. Przez okno powozu, każdy z podróżnych może się tej rozmowie przyjrzyć i zrozumieć ją z wielką łatwością. Spoglądając na dróżnika do którego zbliża się pociąg, trzymającego na prawém ramieniu, w dzień, chorągiewkę zieloną na drzewcu, w nocy zaś, latarkę ze światłem białem, zwróconą w kierunku nadchodzącego po-

ciągu, podróżny może być pewnym, iż droga do następnego domku dróżniczego jest w dobrym stanie i nie grozi przeszkodą. Chorągiewka zielona rozwinięta, lub takiegoż koloru tarcza okrągła w porze dzienną, a w nocy latarka ze światłem zielonem, zwróconem w kierunku nadejść mającego pociągu, wskazuje znowu maszyniście prowadzącemu pociąg, potrzebę zwolnienia szybkości jazdy. Część drogi świeżo naprawiona, lub będąca w naprawie, albo bardzo zły stan przedstawiająca, wkłada na dróżnika obowiązek, znajdowania się przy tych znakach osobiście; powinien on wtedy przed zbliżającym się pociągiem ruszać od góry do dołu, w dzień, chorągiewką zieloną, w nocy zaś ze światłem zielonem. Znaki te, umieszczone są na 300 sażeni przed i na tyleż za miejscem wymagającym wolnego przejechania. Na taką odległość stawia dróżnik, w dzień z rozwiniętą chorągiewką czerwoną, a w nocy z latarką ze światłem czerwonym, zwróconą w kierunku nadchodzącego pociągu, i macha temi znakami w lewo i w prawo dopóty, dopóki maszynista nie da znaku świstawką parochodu, że ten sygnał widzi. Sygnał zaś ten znaczy, iż potrzeba pociąg zatrzymać, o czem zresztą powinny już były maszyniście ostrzedz rozkrzyżowane oba ramiona sygnału optycznego, w nocy zaś dwie latarnie czerwone zawieszane na tymże sygnale, nadto trzy peltardy pękające z silnym hukiem pod kołami przechodzącego parochodu, zakładane w tym celu tak dniem jak nocą. Jeżeli wtedy dróżnik nie usłyszy świstawki parochodu, powinien zaraz gdy go pociąg minie, wrócić pomiędzy szyny i temi samemi znakami ostrzegać konduktora znajdującego się na ostatnim wagonie przy hamulcu i lince. Tak samo postępuje, gdy w czasie mijania go pociągu dostrzeże, że około tegoż pociągu, cokolwiek bądź nie jest w porządku. Gdy zaś każdy znak sygnału optycznego, dany przez jednego dróżnika, powtórzonym jest w ciągu kilku minut przez wszystkich dróżników na całej linii aż do stacyi w kierunku której pociąg postępuje, niepodobna zatem przypuścić iżby służba pociągowa nie zrozumiała wcześniej potrzeby zatrzymania pociągu. Użyteczność sygnałów optycznych,



polega szczególnie na powtarzaniu się każdego znaku na całej linii. Nawzajem znowu, dawane znaki z pociągu przez maszynistę lub konduktora, w dzień chorągiewką zieloną, w nocy zaś latarką ze światłem białym, oznaczają dla drożników potrzebę natychmiastowego zrewidowania drogi. Jedno gwiznięcie świstawki parochodu, przywołuje do bacności służbę przy hamulcach, trzy gwiznięcia następujące w równych po sobie odstępach, są dla niej rozkazem do natychmiastowego zahamowania, dwa także gwiznięcia, do zwolnienia hamulca. Wreszcie konduktor znajdujący się na ostatnim wagonie pociągu, przy hamulcu i lince komunikacyjnej, pociąga za nią ilekroć potrzeba, by świstawka parochodu dała znak do zahamowania pociągu. Ilekroć świstawka parochodu, poruszona linką komunikacyjną gwiznie, maszynista wypuszcza téjże chwili parę i daje znak do hamowania pociągu. W czasie jazdy, maszynista stoi ciągle na prawej stronie parochodu, przy regulatorze, od strony kierownika zmiany ruchu, zaś jego pomocnik, po lewej, obok hamulca tendrowego, dla działania na każde skinienie maszynisty. Obadwaj zwracają baczną uwagę na stan drogi, na sygnały ostrzegające i na pociąg, czy takowy postępuje w całości i w należyтым porządku. O wszelkich nieporządkach dostrzeżonych podczas jazdy, w drodze, w drutach telegraficznych, w działaniach służby drogowej i t. p., i maszynista i starszy konduktor za przybyciem do najpierwszej stacji, oznajmują miejscowemu zawiadowcy, a po powrocie do stacji głównej donoszą mechanikowi głównemu.

Powyzsze przepisy i środki ostrożności zaprowadzone przez zarządy dróg żelaznych, uzupełnione są szczegółowemi instrukcjami wydanemi dla każdej gałęzi służby. Wglądać w nie bliżej nie widzimy potrzeby, z powodu ich drobiazgowości, stanowiącej właśnie ich zaletę i pożytek. Instrukcje te zresztą, zebrane razem, tworzyłyby obszerny tom, a tém samém nużyłyby czytających; mniemamy zaś, że to cośy z nich podali, dostatecznym jest do przeświadczenia każde-

go, iż one usuwają wszelką obawę i przy ścisłym ich wykonaniu, dają zupełną rękojmię bezpieczeństwa podróżnych w czasie jazdy <sup>1)</sup>).

Rękojmią znowu ścisłego wykonywania powyższych przepisów, reguł i instrukcyi, są przepisy karne: urzędnik lub oficyalista drogi, dopuszczający się nieostrożności, niedbalstwa lub niezachowania szczególnych urzędzeń, wskazanych przez władzę przy prowadzeniu pociągów na drodze żelaznej, któryby przez to stał się powodem wypadku na téjże drodze, narażającego pociąg na niebezpieczeństwo, karanym będzie więzłą od 3-ch do 6-ciu miesięcy, a nadto wedle uznania władzy, czasowem lub na zawsze oddaleniem od służby, i niezawisłe od obowiązku wynagrodzenia szkód <sup>2)</sup>). Mowa tu o uszkodzeniach taboru lub drogi, a więc o szkodzie wyrządzonej Towarzystwu, i zarazem o zwrocie szkody zapłaconej przez Towarzystwo osobom trzecim. Zarząd każdój drogi żelaznej i cała jej służba jest obowiązana używać wszelkich sposobów, wskazanych doświadczeniem i nauką, dla uniknienia wypadków nieszczęśliwych; w razie zaś nieszczęścia, wszyscy bez różnicy urzędnicy drogi, obowiązani są pod osobistą odpowiedzialnością udzielać wszelką pomoc ofiarom nieszczęścia i używać wszystkich środków będących w ich mocy, dla zmniejszenia lub złagodzenia skutków wypadku <sup>3)</sup>). Wymiar tych kar, ilekroć mogą znaleźć zastosowanie, zapewnia przepis § 72 tych urzędzeń, stanowiąc, iż wszelkie opóźnienie pociągu przenoszące minut 20, wszelkie pęknięcia resorów, osi, obręczy, jak niemniej wszelki inny wypadek wydarzony na drodze żelaznej, jako to: spotkanie się pociągów, wy-

<sup>1)</sup> Cytujemy tytuły: „Instrukcyja dla zawiadowców stacyi; dla maszynistów i podmaszynistów; dla nadkonduktorów i konduktorów; dla smarowników; dla inżyniera oddziału; dla dozorców; dla zwrotniczego; dla dróżnika; o rodzaju, znaczeniu i użyciu sygnałów; dotycząca używania i obsługi sygnałów dyskowych przy stacyach; użycia petard jako sygnałów; dla naczelnika wydziału technicznego; ogólna dla rewidenta taboru; dla poborców i t. d.

<sup>2)</sup> Art. 14 post. Rady Adm. z maja 1857 r.

<sup>3)</sup> § 46 urzędzeń z paźdz. 1859 r.

skoczenie z szyn, eksplozja, bez względu na to, czy wypadek pociągnął za sobą następstwa szkodliwe lub nie, winny być zapisane w księgę, przez naczelnika ruchu w tym celu utrzymywaną; dyrektor zaś drogi winien o wypadku niezwłocznie zawiadomić inspektora głównego, który ma obowiązek przystąpić do zbadania przyczyn i następstw tegoż wypadku; nadto o każdym wypadku zaszłym na drodze, najstarszy z urzędników znajdujących się na miejscu, przesyła natychmiast wiadomość do ministeryum komunikacyi. W razie ważności wypadku, mianowicie zaś przy wynikłych skaleczeniach lub śmierci osób, tenże inspektor wzywa właściwy sąd, o niezwłoczne rozwiniecie dochodzenia sądowego.

---



II.



Statystyka zmuszoną jest zapisywać smutne wypadki na drogach żelaznych, gdyż nie zapobiegają złemu najlepiej obmyślane środki bezpieczeństwa i najsurowsze przepisy. Wypadki te zawsze wynikają z odstąpienia od zestawionych wyżej zasad i przepisów, lub z niedość ścisłego ich wykonania; są przeto ostatecznie następstwem czynu lub zaniedbania służby drogi, a więc błędu nieodłącznego od natury ludzkiej. Jakoż tylko wywrócenie pociągu lub wyrzucenie go z szyn, spowodowane nagłym uraganem, trzęsieniem ziemi lub trąbą powietrzną, albo wreszcie, skutki uderzenia piorunu w idący pociąg, lub następstwa wojny, dałyby się podciągnąć pod działanie siły Wyższej, której wola i władza człowieka, zażegnać nie byłaby zdolną i tylko za szkody w tych przypadkach, służba drogi nie mogłaby być pociągana do żadnej odpowiedzialności. Wszystkie przecież wypadki, jakie statystyka zaznacza, nie są dziełem nadzwyczajnych przyczyn lub atmosferycznych rewolucyj; zawsze ich przyczyną jest albo zły stan drogi lub jej taboru, albo nieostrożność służby, a więc zawsze wina zarządu drogi.

Następstwa winy dopuszczonej czynem lub zaniedbaniem człowieka, określone są przez prawodawstwo ogólne; każdy czyn człowieka, zarządzający drugiemu szkodę, wkłada obowiązek wynagrodzenia jej, na tego, z którego winy ten czyn wyniknął. Każdy odpowiedzialnym jest za szkodę wynikłą, nie tylko z jego czynu, ale nawet z jego zaniedbania lub nieostrożności; odpowiedzialność ta ma miejsce, nie tylko za szkodę zrzadzoną czynem własnym, ale także za szkodę

zrządzoną czynem osób, za które jest się odpowiedzialnym, a nawet za szkodę zrządzoną przez rzecz, którą się ma pod swém zawiadywaniem lub władzą. W szczególności zaś panowie lub dający zlecenie, odpowiedzialnymi są za szkodę przez ich służących lub agentów zrządzoną przy wykonywaniu przez nich obowiązków do jakich są użyci. Nawet właściciel zwierzęcia, lub ten kto je używa, odpowiedzialnym jest za zrządzoną przez nie szkodę, chociażby ono przed zrządzeniem szkody zabłąkało się lub od niego uciekło, a tém samém w chwili jój zrządzenia nie było już pod jego dozorem. Te przepisy kodeksu cywilnego (art. 1382 i nast.), mające, jak to jest wszędzie uznaném, pełne zastosowanie przeciwko każdej instytucji publicznej, działającej przez swych urzędników lub agentów, są wytworem następujących pojęć prawnych. Każdy czyn gwałcący cudze prawa lub wykraczający przeciwko memu obowiązkowi, a nie będący czynem wykonania prawa, jakie mnie samemu przysłuża, nie jest czynem godziwym, w tém znaczeniu, jakie kodeks cywilny do wyrazu *godziwy* przywiązuje. Wyraz ten bowiem inaczej pojmuje kodeks cywilny, a inaczej kodeks karny; brak lub istnienie złego zamiaru przy spełnianiu czynu, jest cechą różniącą te czyny jedne od drugich. Każdy taki czyn może na cudze prawo oddziałać szkodliwie, a chociaż właśnie dla braku złego zamiaru, w dziedzinę karną nie wkracza, nie mniej jednak pociąga za sobą obowiązek wynagrodzenia zrządzonej szkody. Zawsze bowiem wyobraża on *winę*, albo naruszenia cudzego prawa, albo zaniedbania obowiązku, lub chociażby nawet popełnienia samej nieostrożności. W ostatnich dwóch razach, wina acz negacyjna, jest przecież zarówno szkodliwą; zarówno więc pociąga za sobą odpowiedzialność za zrządzoną szkodę. Wina zarządu drogi żelaznej jest właśnie winą tego rodzaju, polega bowiem na domniemaniu, iż tenże zarząd nie spełnił należycie obowiązku pod względem utrzymania drogi i taboru w stanie zupełnie dobrym, albo nie dość był bacznym przy wyborze osób, i zaniedbał utworzyć służbę drogi dostatecznie zdolną i dostatecznie ostrożną.



Każda więc przyczyna wypadku na drodze, odnieść się daje do samego jój zarządu, skoro bez zaniedbania obowiązków jakie go ciążyą lub bez dopuszczenia nieostrożności jazdy, żaden wypadek nie miałby miejsca, z wyjątkiem jedynie atmosferycznych rewolucyi, o jakich wyżej była już mowa. Wina zarządu drogi pojmowaną jest ściśle, polega bowiem na domniemaniu, płynącym z samego prawa i ustanowioném przez toż prawo *juris et de jure*, i dlatego właśnie, zarządowi drogi nie służy obrona, dozwoloną np. ojcu nieletniego dziecka, które zrządziło szkodę a uzasadniana dowodem, iż danemu czynowi zapobiedz nie był w sile. Domniemanie kodeksowe, istniejące w takich razach przeciwko zarządowi drogi, zastępuje wszelki dowód jego winy i wyłącza zarazem możność odpierania jój dowodem przeciwnym. Skutki przeto winy, zaniedbania lub nieostrożności, chociażby najniższej służby drogi spadają na sam jój zarząd, a więc na Towarzystwo téjże drogi; w jego bowiem ręku zarząd ten jest zawsze złożonym, i od niego wybór osób służących na drodze zawsze zależy. Powyższe zasady znajdują jeszcze poparcie w pojęciu jakie kodeks do kontraktu o najem usług przywiązał; rękojmia bowiem bezpiecznego przewiezienia podróżnego do kresu jego podróży, płynie z samej istoty zobowiązania, jakie zaciąga każdy przedsiębiorca przewozu osób lądem lub wodą, i od téj rękojmi jedna tylko siła większa zdolną jest go uwolnić, o czém jeszcze przyjdzie nam bliżej pomówić.

Zasady kodeksu cywilnego zostały całkowicie utrzymanemi przez prawodawstwo dróg żelaznych; jakoż § 46 urządzeń z października 1859 r. wyraźnie stanowi, iż Towarzystwo drogi żelaznej jest cywilnie odpowiedzialném wedle obowiązujących praw, za wszelkie szkody zrządzone wypadkiem zaszłym na drodze. Przepis ten jest rozwinięciem umów nadawczych, mieszczących zastrzeżenie i objaśnienie, iż odpowiedzialność cywilna, poszukiwaną być może tylko przeciwko Towarzystwu jako ciału zbiorowemu, nie zaś pojedynczo przeciwko lub z majątku posiadaczy akcji lub członków zarządu.

Ta odpowiedzialność zarządu drogi, za następstwa każdego wynikłego na niej wypadku, zamyka i uzupełnia szereg przepisów prawodawczych, których nicią przewodnią jest właśnie bezpieczeństwo jazdy. Chcąc je zapewnić, do tego przynajmniej stopnia, jaki nie przewyższa sił i przewidywań umysłu ludzkiego, władza prawodawcza wyczerpała wszelkie wskazane doświadczeniem i nauką środki dobrej budowy i utrzymania w dobrym stanie drogi żelaznej i jej taboru, tudzież umiejętnego a ostrożnego używania tego skomplikowanego przyrządu, za pomocą którego odbywa się ruch i jazda na każdej drodze. Ze względu zaś, iż w obec tych danych, bezpieczeństwo jazdy polega ostatecznie na służbie drogi, taż władza prawodawcza, uderzyła jeszcze w jedną z ważnych sprężyn każdej działalności, stanowiąc na jednych kary, na wszystkich zaś obowiązek wynagrodzenia szkody zrzędzonej wypadkiem; uczyniła zaś to w celu, by z obawy następstw, służba drogi była ostrożniejszą i pilniejszą.

Tą sprężyną jest więc *interes osobisty* każdego ze służby i samegoż Towarzystwa drogi żelaznej.

Spotykając się z wyrazem różnie pojmanym i ocenianym, zmuszeni jesteśmy zboczyć na chwilę od przedmiotu i wchodząc w dziedzinę ekonomii społecznej, znaczenie interesu osobistego bliżej określić; nie chcemy bowiem by nas zaliczono do czcicieli złotego cielca.

Nauka ekonomii społecznej nie tworzy ani społeczeństwa, ani człowieka, wedle obmyślanego a priori planu; nie projektuje ani systematów ani praw rządzących dziedziną interesów: ale bada jedynie jakie to są owe prawa, które sformowały się same przez się, zdobyły dla siebie często bezwiedne nawet posłuszeństwo w społeczeństwach, i codziennymi stosunkami kierują. Nie jest bowiem nauką inwencyjną, ale wyłącznie obserwacyjną. Z natury swój przeto, nauka ekonomii społecznej nie mogła zaprzeczyć i nie przeczy bynajmniej, iż jedną z ważnych dźwigni działalności człowieka, jest właśnie jego osobisty interes, nie spotkała się bowiem nigdzie ani

z istotami nie ziemskimi, ani z utworami czystej fantazy. Od czasów najodleglejszych opisywanych w historii, a nawet o ile z badań wnosić się daje, od epoki przedhistorycznej do dziś, człowiek przychodzi na świat z potrzebami, z przeznaczeniem do pracy którą je zaspakaja, z poczuciem więc konieczności dbania o siebie i z pojęciem interesu własnego. Takiego jedynie człowieka zna ekonomia społeczna, gdyż tylko takiego zna historia i rzeczywistość.

Z takich i takiej natury ludzi składa się każda społeczność, ani bowiem ekonomia społeczna, ani historia, nie zna i nie bada człowieka w odosobnieniu, ale jedynie żyjącego w społeczności, w skład której wchodzi. Każdy człowiek obdarzony jest poczuciem i pojęciem interesu owiej całości, owego społeczeństwa do którego należy; jednocześnie przeto ulega wpływowi dwoistemu: interesu osobistego i interesu *ogólnego*.

Nauka ekonomii społecznej, poświadczwszy istnienie i oddziaływanie obu tych interesów, obadwa zaliczyła pomiędzy pewniki prawdy i prawa ekonomiczne; nigdy przecież nie stawia pierwszego z nich oddzielnie, i wyłącznego nie przywiązuje doń znaczenia ani mu wyłącznego na człowieka nie przypisuje wpływu. Chociaż obadwa w jednym stawia rządzić i ściśle je z sobą zespala, nauka ekonomii społecznej przyznaje interesowi ogólnemu wyższy wpływ i większą doniosłość, skoro mu naznacza posłannictwo miarkowania interesu osobistego na każdym niemal kroku. I pod tym więc względem jest ona znowu w zgodzie z rzeczywistością, istnieją bowiem w każdym społeczeństwie wyższe pojęcia i uczucia wyższego porządku, rządzące człowiekiem nawet w ekonomicznej sferze. Uczuciami temi są: religia, moralność, pojęcie obowiązków względem nas samych i względem społeczeństwa w którym żyjemy, wrodzona każdemu miłość kraju i jego tradycy, pojęcie zresztą zasad honoru. Tylko w świecie pogańskim, siła stawianą jest po nad temi pojęciami i nie znajduje w nich hamulca; tylko świat pogański mógłby dać obraz interesu osobistego spotęgowanego w egoizm, podtrzymywanego siłą

brutalną i oddziałyującego szkodliwie na interes ogólny. A jednak i społeczności pogańskie nie przedstawiały nigdy i nigdzie takiego stanu, w którym interes osobisty byłby wyłączną dźwignią działalności człowieka; i wśród nich bowiem istniały i istnieją pewne uczucia a przynajmniej instynkta, miarkujące brutalny egoizm, stawiając chociażby kiełkujące zaledwie pojęcia o interesie ogólnym. Nawet wśród pogan napotkać można litość ku biednym, ambycją pozyskania rozgłosu lub wpływu za pomocą ofiary na rzecz społeczeństwa składanej, poczucie potrzeby wspólnej obrony domowych ognisk.

Cywilizacja chrześcijańska spotęgowała znaczenie i wpływ tych czynników, instynktową litość przyodziła w uroczą szatę cnoty miłosierdzia; uzacniła ambycją przeistaczając ją w pojęcie honoru; z przywiązania do domowych ognisk, wysnuła ideę nieograniczonego wpływu, nieobliczonej doniosłości, ideę przyświecającą owęj pociągającej cnocie, którą zwiemy poświęceniem a z zasad religijnych wysnuwając zasady moralności, wkładając na człowieka obowiązki obce społecznościom pogańskim, cywilizacja chrześcijańska stworzyła dla interesu ogólnego silne podstawy i uczyniła zeń skuteczną broń, uginającą, miarkującą i pokonywającą egoizm na każdym kroku.

Że zaś nauka ekonomii społecznej wzięła początek wtedy właśnie, gdy społeczeństwa przedstawiały już pełny rozwój na tle cywilizacji chrześcijańskiej, nie mogła już więc dostrzedz nigdzie interesu osobistego inaczej, jak w połączeniu z pojęciem o interesie ogólnym, a więc już w skromniejszych rozmiarach, i już niegrożącego społecznej harmonii. Pod zastrzeżeniem przeto, iż oba te czynniki nie będą téj harmonii burzyć, i każdy w sprawiedliwych zamknąć się musi granicach, nauka przyznaje każdemu z nich pożyteczny wpływ i niezaprzeczoną doniosłość. Uszanowanie tego wpływu jest rzeczywistą zasługą, pociąga bowiem człowieka do pilnej pracy i oszczędności, i stawia go na stanowisku pewnej zamożności, pewnej niezależności, ułatwiającej wykonanie wielu obowiązków, jakie go ciążą. Już przez wzgląd, iż zaniedbanie interesu osobistego jest błędem ze

strony każdego ojca rodziny i stawia go w niemożności uczynienia zadosyć najbliższemu jego obowiązkom, istnienia tego ekonomicznego prawa zapoznawać nienależy. Nauka ekonomii społecznej musiała więc przyznać mu przynależne stanowisko wśród wszystkich czynników działalności człowieka, i nie mogła zapomnieć, iż w tym właśnie czynniku spoczywa siła ożywcza wszelkiej ekonomicznej twórczości i oszczędności; gdy zaś owoc pracy, pojmowane zbiorowo są podstawą bytu całych społeczeństw, a ten znowu wchodzi w zakres interesu ogólnego, musiała przeto uznać, iż i z tego punktu widzenia, interes osobisty przykłada się do dobra interesu ogólnego, że więc oddziaływanie obudwu jest ciągłe i wzajemne. Zasady ascetyzmu nie mogą być wprowadzanemi w grę czynników działalności ekonomicznej, asceta bowiem, już do społeczeństwa nie należy, jego życiem nie żyje, jego potrzeb i dążeń nie dzieli, i właśnie dlatego że umarł dla świata, mógł się wyzuć z interesu osobistego.

Z uznania przecież, iż interes osobisty istnieje, że jest koniecznością, że tworzy jedną z ważnych dźwigni działalności ludzkiej, a nawet postępu, że więc jest niewątpliwą prawdą i prawem ekonomicznym; wcale jeszcze nie wynika, iżby *nauka ekonomii społecznej* dostarczała argumenta na poparcie materializmu wszelkich odcieni. Taki bowiem wniosek byłby dopuszczalnym tylko wtedy, gdyby taż nauka nie stawiała jednocześnie drugiego czynnika i drugiej dźwigni działalności i postępu, mianowicie zaś, gdyby pomijając wpływ interesu ogólnego, zanegowała istnienie tych wszystkich uczuć wyższego rzędu: religii, moralności, miłości i honoru, jak je neguje właśnie materializm i wszyscy wyznawcy zasady walki o byt. To właśnie pragnęliśmy uwydatnić <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Ekonomia społeczna jest nauką oddzielną od ekonomii politycznej: pierwsza bada prawa i zasady, wedle których załatwiają się stosunki ekonomiczne mieszkańców jednego i tego samego kraju, gdzie każda działalność może znajdować jednakowe warunki ekonomiczne, z jednakowemi walczy lub z jednakowych korzysta sił przyrody i do jednakowych stosować się musi ustaw.

Ilekróć zaś nauka wskazuje ten lub ów czynnik działalności człowieka, rzeczą jest prawodawcy, wprowadzić ów czynnik w grę i dla swych spożytkować celów. Tak też uczynił kodeks cywilny a za nim prawodawstwo dróg żelaznych uderzając w osobisty interes towarzystwa każdej drogi żelaznej, to jest zobowiązując je do zapłaty. Temu, kto by mniemał, że w obec kalectwa lub śmierci osób, spowodowanej wypadkiem na drodze, niemoralną jest rzeczą mówić o zapłacie i nieść pociechę pieniężną, musielibyśmy odpowiedzieć, że ta pociecha postawioną jest na ostatnim planie i przychodzi dopiero po wyczerpaniu wszystkich środków ratunku; że nie uwalnia rzeczywicie winnego od wyżej wzmiankowanych kar: że wreszcie, sama zapłata ma właśnie zapobiedz dalszemu szeregowi nieszczęść, które spadają na dotkniętych kalectwem lub na rodzinę zabitego. Jakoż każde towarzystwo obowiązane jest do utrzymywania oddzielnej służby zdrowia, przeznaczonj właśnie do niesienia natychmiastowej pomocy rannym przy wypadku; nietylko zaś na stacyach utrzymujących pomocnicze parochody, znajduje się wagon z potrzebnymi w takich razach narzędziami i materyałami, ale i w każdym pociągu są zawsze najpotrzebniejsze narzędzia; w pociągach zaś osobowych są

---

Nauka więc ta może się zwać polityczną z tego jedynie względu, iż wkracza w dziedzinę sztuki rządzenia krajem i danem społeczeństwem, czyli w jego politykę wewnętrzną. Właściwem jej przeciw zadaniem jest dane społeczeństwo, a więc właściwą nazwą: ekonomia społeczna. Przeciwnie zaś nauka ekonomii politycznej bada prawa i zasady, wedle których urządzają się stosunki ekonomiczne jednego kraju i jednego społeczeństwa z drugim; ogarnia przeto stosunki międzynarodowe i jest częścią polityki zagranicznej, którą przywykliśmy zwać właśnie polityką. Odróżnianie to, niedosć wyraźnie czynione przez ekonomistów, jest przeciw koniecznym warunkiem jasności obu nauk, skoro bardzo wiele praw i zasad właściwej ekonomii społecznej, nie może mieć zastosowania w stosunkach międzynarodowych, gdyż musiałby oddziaływać szkodliwie, właśnie dla różnicy warunków ekonomicznych, odmiennego stopnia sił przyrody i odmiennego prawodawstwa.

skrzynki z przedmiotami potrzebnymi w razie wypadku do niesienia piérwszój pomocy osobom rannym (§ 43 urządzeń). Parochody pomocnicze są ciągle opalane i zawsze gotowe do jazdy tak, ażeby najdalej w ciągu 15 minut po otrzymaniu wezwania, wyruszy mogły ze stacyi (§ 42). Pomoc ta wszakże nie zawsze może być skuteczną, a chociaż na szczęscie statystyka wypadków na naszych drogach żelaznych jest uboższą od zagranicznéj, nie obeszło się wszakże i u nas bez ciężkiego kalectwa a nawet śmierci spowodowanéj spadnięciem pociągu z szyn lub jego wywróceniem. Gdzie przywrócenie do zdrowia lub życia nie jest już w ludzkej sile, tam więc poczyna się obowiązek zarządu drogi, wynagrodzenia straty przynajmniej materalnej.

Zwrot kosztów kuracyi, zapewnienie dotknietemu kalectwem lub rodzinie zabitego utrzymania życia w takich warunkach, jakie pierwszemu lub drugej dostarczała ich praca, już nadal uniemożniona: to są ramy do uśtosunkowania i oznaczenia wysokości wynagrodzenia. Towarzystwa dróg żelaznych trzymają się w takich razach zasady, ustanawiania cyfry wynagrodzeń w drodze dobrowolnego porozumienia. O ileby ono nie nastapilo, cyfrę tę musiałyby oznacza sądy cywilne na zasadach ogólnych: a więc bacząc na to, by ona nie przewyższała tego, co ofiary wypadku, pod względem pieniężnych środków do życia, rzeczywiście utraciły, i ażeby przez przyjecie wygórowanych żądań, nie dopomódz do spekulacyi lub osiągnienia zysku, co w obec nieszczescia stawałoby się nietylko wstrętnem i oburzajcem, ale nawet szkodliwém dla moralności publicznéj. W téj zasadzie mieści się więc wzgląd na stopień kalectwa i utraty moźności zarobkowania; kalectwo pozostawiające moźnoś zarabiania trzeciéj częsci tego co okaleczony zarabiał poprzednio, daje mu tytuł do żądania dwóch trzecich częsci funduszu na utrzymanie życia, to jest, jedynie tego czego on zapracowa nie będzie już w moźności. Oznaczenie wysokości szkody, pozostawionem jest przeto sumieniu, światłu i roztropności sędziego.

Nie każda przecież śmierć i nie każde kalectwo daje tytuł do żądania wynagrodzenia szkód; ten jedynie może się o nie upomnieć, kto ani bezpośrednio, ani pośrednio nie przyczynił się sam do nieszczęścia i żadnego udziału w jego winie nie ma. Jeżeli podróżny nie czekając na zatrzymanie pociągu otworzy sam drzwi i z powozu wyskoczy, lub po ruszeniu pociągu wsiadając, albo w ciągu jazdy chcąc przejść z powozu do powozu, wpadnie pod koła; jeżeli wszedłszy pomiędzy szyny, nie usunie się przed nadchodzącym pociągiem; jeżeli padnie ofiarą ognia który sam w powozie rozniecił, i w ogólności, jeżeli na drodze lub w pociągu sam nie zastosuje się do przepisów, jakie w widokach ostrożności są nań włożone lub jój zachować zaniedba: w tych wszystkich razach, sam jest sprawcą swego nieszczęścia i żadnej winy na zarząd drogi złożyć nie ma zasady. Można przeto tę przyjętą regułę, iż Towarzystwo drogi odpowiedzialnym jest względem podróżnych, jedynie w razach eksplozyi, uderzenia pociągu o pociąg, wywrócenia się lub spadnięcia pociągu z szyn. Wszystkie zaś inne wypadki podróżnych mają zawsze przyczynę w ich własnym zaniedbaniu lub winie. Tenże tytuł służy każdemu ze służby drogi, padającemu ofiarą cudzej nieostrożności, zaniedbania lub winy nie tylko w czasie jazdy, ale i przy ustawianiu pociągów i przy wszelkich manewrach na samej stacyi. Towarzystwo bowiem, mając prawo żądania by każdy ze służby obowiązki swe spełniał z całą ścisłością, jest jednocześnie obowiązany do dania mu nawzajem rękojmi co do tego, iż taż sama ścisłość będzie zawsze wykonywana przez całą służbę. Jedynie więc ci, którym przypisać można winę zaszłego wypadku, na żadne nie zasługują uwzględnienie a nawet sami odpowiedzialnymi są za wszystkie szkody i następstwa tegoż wypadku; ciąży ich przeto i obowiązek zwrotu wynagrodzenia zapłaconego innym ofiarom przez zarząd drogi.

Idący pociąg drogi żelaznej, oprócz uszkodzenia na zdrowiu lub śmierci, może jeszcze spowodować materyalne szkody dwojakiego rodzaju: 1) przez uszkodzenie, zniszczenie lub zatracenie pakun-



ków podróznego, 2) przez zniszczenie lub uszkodzenie cudzej własności istniejącej przy plancie drogi. Pierwsze należą raczej do ważnego dla handlu i przemysłu pytania, ogarniającego warunki przewozu wszystkich w ogólności towarów i pakunków, wejść więc w treść drugiej części tych studyów. Odpowiedzialność zaś za szkodę 2-go rodzaju, za zniszczenie lub uszkodzenie cudzej własności, znajdującej się przy plancie drogi, polega na tych samych co wyżej pojęciach, zasadach i przepisach prawnych. Do rzędu tych uszkodzeń należą dość częste wypadki pożarów rozniecanych iskrami wypadającymi z parochodu w czasie jazdy, żywo obchodzące właścicieli łąnów a zwłaszcza lasów rosnących w pobliżu drogi. Widzieliśmy już, iż przy popielniku każdego parochodu, znajdują się iskrochrony i właściwe przyrządy w celu zapobieżenia, o ile można, wylotowi iskiei i wypadaniu węgla (§ 14 urzędzeń). Wyrazy: *o ile można*, zamieszczone w przepisie są widoczną wskazówką, iż nauka nie zdołała dotąd wynaleźć takich środków lub przyrządów, któreby wypadaniu iskiei lub węgla z idącego parochodu bezwarunkowo zapobiegały. Bez względu na to, włożoną została na zarząd drogi odpowiedzialność za szkody zrządzone pożarem roznieconym przez iskłę lub węgle wypadające z parochodu, by pobudzić umysł ludzki do ciągłych poszukiwań i badań w dziedzinie nauki i wynalazków. Godzi się też spodziewać, że zarządy dróg silnie w tej kwestyi zainteresowane, dojdą z czasem do skuteczniejszych środków i przyrządów; obecnie zaś nawet przy ich niedostateczności, towarzystwa dróg żelaznych są obowiązane do wynagrodzenia szkody, właśnie dla uszanowania owęj wielkiej zasady kodeksowęj, niezostawiającęj nikogo bez wynagrodzenia za szkodę zrządzoną cudzym czynem. Towarzystwa te, muszą zresztą przyjąć następstwa niedoskonałości owych przyrządów, skoro pomimo nięj, podjęły się utrzymywania ruchu i prowadzenia pociągów, z pełną świadomością owęj zasady, którą muszą w każdym uszanować razie. Pożary o jakich mowa, są niewątpliwie złą stroną interesu eksploatacyi, przedstawiającęj przecieź inne dobre strony,

skoro mogła się stać przedmiotem przedsiębiorstwa. Wchodzący zaś w każdy interes, ocenia i przyjąć musi zarówno złe jak i dobre jego strony. Pożary o których mowa można ograniczyć do niegroźnych rozmiarów, przez bacność dróżników i dozorców, którzy w istocie mają obowiązek zwracania na to uwagi i natychmiastowego gaszenia ognia powstałego w pobliżu drogi po przejściu każdego pociągu.

Z uwagi przecież, iż zarząd drogi nie jest w możności wypadaniu iskier lub węgla z idącego parochodu bezwarunkowo zapobiedz, odpowiedzialność za szkody zrządzone pożarem, jest warunkową i zależną od zachowania wszystkich środków ostrożności włożonych prawem na właścicieli rzeczy przyległych plancie drogi. Zarząd jej nie jest w obowiązku wynagradzania za spalone zboże lub drzewo, jeżeli właściciele tych rzeczy nie zastosowali się ściśle do przepisów art. 5, 6 i 7 postanowienia Rady Administracyjnej z maja 1857 r. Właściciele ci są przestrzeżeni przez literę samej ustawy o możliwości i poniekąd o konieczności wypadania iskier i węgla, a patrząc codziennie na idące pociągi, muszą to wypadanie uznać i przyjąć za fakt, w obec którego nauka pozostała dotąd bezsilną. Właśnie dlatego mają obowiązek oczyszczania przestrzeni przyległych drodze na odległość w tychże przepisach oznaczoną, i niepozostawiania na téjże przestrzeni materiałów łatwo zapalnych. Oczyszczanie to, w ich wyłącznym leży interesie, powinni przeto ściśle je wykonywać, inaczej bowiem, szkody zrządzone pożarem ich samych dotkną.

Tą przestrożą dla właścicieli przedmiotów będących w pobliżu drogi, w szczególności zaś dla właścicieli lasów, zamykamy rozbiór materji o odpowiedzialności zarządu drogi żelaznej, za szkody zrządzone w czasie jazdy pociągów.

III.



Prawodawstwo dróg żelaznych włożyło na ich zarządy obowiązek zapewnienia odpowiedniej dla podróżnych wygody; obowiązek ten tworzy po stronie publiczności, drugie z porządku prawo: *podróżowania wygodnie*.

Określając główne warunki wygody podróżnych, urządzenia z października 1859 r. przepisały: iż budynki, place i wszelkie przybory na stacjach powinny być utrzymywane czysto i w należyłym porządku; stacje zaś mają być w porze nocnej oświetlone na godzinę przed przyjściem każdego pociągu i przez pół godziny po jego odejściu (§ 6). W żadnym przedziale powozu nie jest wolno pomieszczać większej liczby osób, nad tę, jaką na tenże przedział jest oznaczoną, wyjąwszy gdy to zażądaniem będzie przez rodzinę lub towarzystwo zajmujące oddzielny przedział (§ 58). Wzbronionem jest zabieranie do powozów psów, broni palnej nabitęj i przedmiotów, które swą naturą, objętością lub wonią sprawiłyby przykrość innym podróżnym (§ 59). Osoby ciężko chore lub uległe widocznym słabościom, sprawiającym niedogodność lub nieprzyjemność dla innych podróżnych, przyjęte być mogą do podróży nieinaczęj, jak w oddzielnie wynajętym przedziale powozu; wreszcie jazda wzbronioną być winna pijanym lub zachowującym się nieprzyzwoicie, z obrazą i zgorszeniem innych podróżnych (§ 57).

W rozwinięciu powyższych zasad, przepisy porządkowe wzbraniają wstępu do sal pasażerskich, osobom nietrzeźwym, z bronią palną nabitą lub mającym przy sobie przedmioty sprawiające przykrość

innym podróżnym. Psy wprowadzane być mogą do sal ekspedycyjnych nieinaczej jak w kagańcach i na uwieży, do sal zaś pasażerskich wyłącznie tylko małe pieski pokojowe. Te ostatnie mogą być wprowadzane do powozu i pozostawiane przy właścicielu, o ile na to zezwolą inni podróżni. W każdym pociągu osobowym, wyznaczone są oddzielne przedziały dla kobiet i oddzielne dla niepalących.

Niezależnie od tych wszystkich przepisów i na skutek warunku umów nadawczych, zobowiązującego Towarzystwa dróg żelaznych do zaprowadzania ulepszeń, których użyteczność została uznana zagranicą, dopełnianiem jest oświetlanie powozów w porze nocnej, ogrzewanie ich w zimie i zaprowadzono wiele innych ulepszeń, czyniących podróż coraz więcej wygodną. Próby w tym czynione celu ponawiają się często; w przedmiocie np. ogrzewania powozów, dopiero doświadczenie nauczy, który z wielu probowanych systematów, okaże się najpraktyczniejszym. Nie ulega też zaprzeczeniu, iż pod względem wygody podróżnych, nasze drogi nie ustępują w niczem niemieckim, znacznie zaś przewyższają drogi belgijskie i francuskie.

Każdy z podróżnych ma niewątpliwe prawo upomnieć się o wykonanie przepisów zawartych w urzędzeniach z r. 1859 i w przepisach porządkowych, o ileby służba drogi okazała w ich dopilnowaniu obojętność lub zaniedbanie. Żaden wszakże z podróżnych nie miałby tytułu uzalania się o to, iż nie korzysta z tego lub innego ulepszenia, już istniejącego na drogach zagranicznych, a dotąd nierozporządzonego przez rząd lub niewprowadzonego z inicjatywy zarządu drogi. Domaganie się takich ulepszeń, pozostawionem być musi oddziaływaniu opinii publicznej, i godzi się niewątpić, iż jej życzenia byłyby zawsze w granicach możliwości urzeczywistnionemi.

---

IV.





*Regularność jazdy*, czyli odchodzenie i przychodzenie wszystkich pociągów, w godzinach rozkładami jazdy oznaczonych, jest 3-ém z kolei prawem publiczności przysługującym.

Jakoż umowy nadawcze zastrzegają, że Towarzystwa nie mają prawa zostawiać drogi żelaznej w nieczynności, wyjąwszy przy wypadkach siły większej, z których wyniknie czasowa w ruchu przerwa. Utrzymanie codziennego ruchu pociągów i zapewnienie publiczności co do tego, iż nie będzie narażoną na przerwę stosunków z całym światem, należy do najgłówniejszych obowiązków zarządu każdej drogi. Określając bliżej ten obowiązek, urzędnicy z r. 1859 zaraz na czele zastrzegły należytą regularność jazdy i postanowiły, iż przeciwne temu porządkowi przeszkody z uszkodzenia drogi lub z innych przyczyn wynikłe, powinny być usunięte w czasie jak najkrótszym (§ 1). Rozkłady jazdy, ustanawiające na pewien przeciąg czasu, liczbę, rodzaj i bieg pociągów przeznaczonych do przewozu osób, zatwierdzane są przez naczelnika komunikacji, który władnym jest zaprowadzać w nich zmiany, jakie za potrzebne uzna. Dyrektor drogi żelaznej obowiązany jest stosować się jak najściślej do zatwierdzonego rozkładu i nie dopuszczać pod żadnym względem jakichkolwiek przeciw temu wykroczeń. Każdy nowy rozkład jazdy, podany jest do wiadomości publicznej, przynajmniej na dni 7 przed wprowadzeniem go w wykonanie, a następnie przez cały czas aż do jego zmiany, wystawionym jest na wszystkich stacjach i przystankach

drogi w miejscach dla publiczności dostępnych (§ 32). Zarząd drogi nie ma prawa przerywać komunikacji ani na całej linii, ani na jakiejś jej części, bez poprzedniego upoważnienia ze strony rządu; w razie zaś przerwania komunikacji skutkiem jakiego wypadku, zarząd drogi jest w obowiązku natychmiast przedsięwziąć wszelkie możliwe i najenergiczniejsze środki do przywrócenia komunikacji w czasie jak najkrótszym i jednocześnie podać do wiadomości publicznej o zachodzącej przerwie w wysyłaniu pociągów. W razie niesprawiedliwionej zwłoki, środki przywrócenia komunikacji byłyby zarządzone przez naczelnika zarządu komunikacji na rachunek Towarzystwa drogi. Jeżeli przerwa komunikacji jest tego rodzaju, iż nie pozwala na przewóz podróżnych i poczty, tylko na części drogi, zarząd jej jest w obowiązku natychmiast urządzić przewożenie poczty innemi środkami i dołożyć wszelkich starań, iżby na tej przerwie przewóz podróżnych jak najprędzej był zaprowadzonym (§ 45). Wszelkie opóźnienie pociągu przenoszące 20 minut, jest zawsze przedmiotem szczegółowego śledztwa (§ 72). Wreszcie Towarzystwo drogi może być dotkniętém karą 1000 rs. za wykroczenie przeciwko przepisom urzędzeń z r. 1859, lub przeciwko rozporządzeniom wydanym na mocy tychże urzędzeń, niezależnie od wszelkich innych rozporządzeń karnych, jakie mogą mieć zastosowanie, tak na mocy prawodawstwa ogólnego, jak i na zasadzie umowy nadawczej, mianowicie zaś: skierowanie egzekucji administracyjnej, co do wykonania tego wszystkiego na czém polega nietylko bezpieczeństwo, ale i regularność ruchu na drodze żelaznej. Kary pieniężne idą na korzyść szpitali publicznych według wskazania naczelnika kraju (§ 80).

Nie przyszło dotychczas ani do zarządzenia na rachunek Towarzystw żadnego środka przywrócenia przerwanej komunikacji, ani tém mniej do wymierzenia kary; pociągi bowiem odchodzą i przychodzą na naszych drogach z należyłą regularnością. Nie znaczy to przecież, iżby opóźnienia a nawet przerwy w komunikacji zdarzały się nie miały; żadna z nich wszakże nie mogła być przypisaną winie

zarządu drogi, każda z nich bowiem była skutkiem siły większej, w rzadkich zaś razach pochodziła z uszkodzenia parochodu lub wagonu, albo z innego w czasie jazdy wypadku. Do rzędu najdotkliwszych, wynikłych z działania siły większej, zaliczyć należy opóźnienia pociągów w porze zimowej z powodu wielkich śniegów; zarządy dróg nie skąpią wydatków na spieszne uprzątnienie zasp śnieżnych i ze względu na pośpiech przywracania komunikacji, niewątpliwie zasługują na uznanie. Publiczność przeto powinna być w takich razach wyrozumiała; nawet wysoka zapłata nie zawsze zachęci dostateczną liczbę rąk do natychmiastowego uprzątnienia zasp, czasami ponawiających się co chwila; bezpieczniej zaś, bieg pociągu w razie jakiego uszkodzenia opóźnić, aniżeli bezpieczeństwo podróżnych na szwank narazić.

Czy w razie spóźnionego pociągu do miejsca przeznaczenia, podróżny ma zasadę do żądania od Towarzystwa drogi żelaznej zwrotu szkód lub strat, jakie go mogły dotknąć z powodu nie przybycia na termin wskazany rozkładem jazdy? Pytanie to przewidzianem było przez Towarzystwa dróg żelaznych, skoro projektując przepisy porządkowe przez inspektora głównego lub przez naczelnika zarządu komunikacji zatwierdzone, nie przepomniały zastrzedz, iż przypadkowe spóźnienie w odejściu lub przybyciu pociągu, nie daje podróżnym prawa do jakichkolwiek z tego tytułu pretensyi. Zastrzeżenie to zwraca nas do kwestyi już na wstępie poruszonej, czy ta część prawodawstwa dróg żelaznych, która formą prawną promulgacyi prawodawczej nie jest zaopatrzoną i w Dzienniku Praw zamieszczoną nie została, ma moc i siłę obowiązującego prawa, przeciwko wszystkim mieszkańcom kraju, a w szczególności przeciwko podróżnym? Tę to kwestyę wypada koniecznie bliżej rozjaśnić, zwłaszcza iż ona nie małego jest wpływu i na inne stosunki publiczności z drogami żelaznymi, które nam jeszcze opisywać przyjdzie.

Władza zatwierdzania ustaw, ich wydawania i ogłaszania, wchodzi zawsze i wszędzie w zakres atrybucyi najwyższej władzy

państwowój; zawsze i wszędzie poczytywano za rzecz sprawiedliwą i konieczną, a nawet za jedną z rękojmi publicznych, by kraj mający ulegać wydawanemu prawu, dowiedział się o jego istnieniu w sposób uroczysty i dostępny zarazem. Czyniąc tym pojęciom zadosyć i określając sposób ogłaszania wydawanych przepisów, powszechnie przyjęto za zasadę, iż żadne prawo nie może nawet rozpocząć oddziaływania na stosunki społeczne, dopóki nie zostało zaopatrzoném w pewną formę promulgacyi i dopóki ważnie ogłoszoném nie jest. Art. 1 Kodeksu Napoleońskiego zaprowadzonego do Księztwa Warszawskiego w r. 1808, zawierał regułę tym pojęciom odpowiadającą, stanowiąc: iż prawa nabierają moc obowiązującą na zasadzie ich ogłoszenia uczynionego przez Panującego, że wykonywanie tych praw rozpoczyna się od chwili, w której ta promulgacya może się stać krajowi wiadomą; za taką zaś chwilę poczytywanym być winien dzień następny po ogłoszeniu, określóném w tekście co do sposobu w jakim czynione być miało. W ustawie konstytucyjnej w wykonaniu art. 5 traktatu zawartego w Tylży, nadanej Księztwu Warszawskiemu przez cesarza Napoleona I-go <sup>1)</sup>, zamieszczonym był specjalny przepis powyższą regułę upraszczający, że prawa i urządzenia administracyi publicznej będą ogłaszanemi w Dzienniku Praw i do nadania im mocy obowiązującej, żadna inna forma ogłoszenia nie będzie potrzebną (art. 87).

W dopełnieniu tego przepisu i odpowiednio do art. 1 Kodeksu Napoleona postanowioném było, iż każde prawo i urządzenie administracyi publicznej, ma mieć odtąd oznaczaną datę pewną ogłoszenia <sup>2)</sup>. Przedmiot zaś dotyczący promulgacyi nowo tworzonego prawa, składającej się z jego zatwierdzenia przez Monarchę i ogłoszenia w Dzienniku Praw, poczynając od dekretu króla saskiego z d. 7 marca 1809 r., wywołał szereg ustaw przepisujących formę téj pro-

<sup>1)</sup> Drezno 22 lipca 1807 roku.

<sup>2)</sup> Dekret króla saskiego z d. 19 czerwca 1810 r.

mulgacy i sposób téj publikacyi; ta zaś troskliwość prawodawców różnych epok w dziejach naszego kraju, wykazuje iż tu niechodziło bynajmniej o cześć formalność, ale o jedną z tych rękojmi prawa publicznego, na których spoczywa porządek społeczny i które potęgują ideę saméjże sprawiedliwości.

Powyższą zasadę powtórzyła ustawa konstytucyjna z d. 15 (27) listopada 1815 r. stanowiąc, iż prawa, postanowienia i urzędzenia królewskie, będą drukowane w Dzienniku Praw, sposób zaś ich ogłoszenia przepisany zostanie przez oddzielne postanowienie (a. 164). Sposób ten określonym został przez Namiestnika królewskiego w Radzie Stanu <sup>1)</sup>, który „w zadosyć uczynieniu artykułowi 164 ustawy konstytucyjnej, chcąc oraz upowszechnić znajomość praw i urzędzeń krajowych, tak aby nikt ich niewiadomością wymówić się nie mógł;” postanowił: że przy każdym prawie wydrukowany będzie dzień jego ogłoszenia, że każde prawo staje się obowiązującym dla wszystkich mieszkańców kraju z dniem ogłoszenia, tym zaś dniem będzie dzień 25 po wydrukowaniu prawa.

W obec tych ustaw art. 1 księgi I kodeksu cywilnego polskiego, nie potrzebował mieścić w sobie wszystkich rozporządzeń artykułu 1 kodeksu Napoleona, i z tego ostatniego zaczerpnął jedynie zasadę główną: „wykonywanie praw zaczynać się będzie w całym Królestwie Polskim z dniem następującym po dniu ich ogłoszenia.” Zasada ta ponowioną została w art. 33 Statutu organicznego z dnia 14 lutego 1832 r., przetrwała więc do niedawnego czasu i oddziaływała z całą skutecznością i siłą w chwilach, w których różne części składające prawodawstwo dróg żelaznych były wydawanemi.

Z zestawienia tych wszystkich ustaw niezmiennie stojących przy zasadzie zasłaniającej sądzonych i rządzonych przed dowolnością pod każdym względem dla społeczeństwa szkodliwą, nauka wywodziła ten pewnik, iż projekt prawa nieinaczej przeistacza się

---

<sup>1)</sup> Dnia 16 stycznia 1816 roku.

w samo prawo, ogół mieszkańców w kraju obowiązywać zdolne, jak przy zachowaniu warunków następujących:

*Po pierwsze:* ażeby projekt uzyskał zatwierdzenie władzy prawodawczej.

*Powtóre:* ażeby zatwierdzenie to poświadczoném zostało przez panującego, albo przez władzę upoważnioną działać w danym przedmiocie w jego imieniu i nieinaczéj jak w formie i w wyrazach wskazanych przepisami o promulgacyi praw, istniejącemi w chwili rzeczowego zatwierdzenia a więc z wyraźnym rozkazem ich wykonania i ogłoszenia.

*Po trzecie:* ażeby sama publikacya nastąpiła nieinaczéj jak przez wydrukowanie całego prawa w Dzienniku Praw z wyrażeniem dnia od którego poczytywaném być ma za ogłoszone.

Zaprzeczyć więc nie można, iż te części prawodawstwa dróg żelaznych, które nie uczyniły zadosyć chociażby jednemu z tych trzech warunków, nosząc na sobie raczéj charakter urządzeń administracyjnych, nie sięgają w dziedzinę stosunków rządzonych prawem ogólném.

Ilekróć przeto przychodzi do sądów spór polegający na stosunkach tego rodzaju i znajduje odpowiedni przepis w kodeksie cywilnym odmienny od przepisu pomieszczonego w prawodawstwie dróg żelaznych, należy przedewszystkiem zbadać, czy ten ostatni przepis pochodzi od władzy prawodawczej i czy jest prawnie zapromulgowany i ogłoszony. W braku jednego z tych trzech warunków niepodobna uznać iż przepis zaprowadził modyfikacyę zasad prawodawstwa ogólnego i spór wedle nich powinien być rozstrzygniętym.

Akta nadawcze, czyli umowy zawarte przez rząd z Towarzystwami dróg żelaznych, nie ogłoszone w Dzienniku Praw, pozostały umowami o jeden ze szczegółów administracyi krajowej i nie zamienione w prawo, wytworzyły stosunek ściśle kontraktowy między rządem z jedną, a Towarzystwem drogi żelaznej z drugiej strony. Urządzenia znowu z r. 1859 nie zatwierdzone w sposób artykułem 11 ukazu

z dnia 12 (24) grudnia 1832 r. wskazany i nie ogłoszony w Dzienniku Praw, nie wyszły po za granice spraw téjże administracyi, zwłaszcza że Rada Administracyjna nie miała atrybucyi ani zaprowadzać modyfikacyi w prawodawstwie ogólném, ani odmieniać zasad i warunków określonych aktami nadawczemi <sup>1)</sup>. Przepisy zaś porządkowe, były dziełem urzędnika nietylko niezaopatrzonego we władzę modyfikowania praw ogólnych, ale nawet nie mającego żadnej atrybucyi prawodawczej.

Stosunki przeto publiczności z zarządami dróg żelaznych, czyli przedmiot przewozu osób i rzeczy, ulegają niezmiennie prawodawstwu ogólnemu. Poczytuje ono te zarządy za *wozących* i rozciąga na nie wszystkie przepisy artykułów 1782 do 1786 Kodeksu Napoleona, tudzież artykułów 96 do 108 Kodeksu handlowego. Ogólna nazwa *wozących* (*voituriers*) przyjętą została przez kodeks w znaczeniu bardzo rozległym, ogarnia bowiem nietylko tych, którzy wynajmują swe usługi w celu przewożenia osób i rzeczy lądem lub wodą, ale zarazem wszystkich przedsiębiorców tego przewozu powozami prywatnymi lub publicznymi, drogami żelaznymi lub wodą (*entrepreneurs de transport*), tudzież wszystkich komisyonerów transportowych (*commissioinaires de transport*). Prawodawstwo ogólne stawia ich wszystkich na jednej linii i jednakowym poddaje przepisom, wszyscy bowiem zarówno wynajmują swe usługi. Jedyną między nimi różnicę tworzy byt lub niebyt ogłoszeń zawiadamiających publiczność o urządzeniu przewozu, o jego cenie, o dniach i godzinach odjazdu i przyjazdu. Nie czyniąc tych ogłoszeń przewoźcy zachowuje całą swobodę pod względem wyboru osób lub rzeczy, ceny i warunków przewozu. Po wydaniu zaś tych ogłoszeń, już nie jest władnym ani usług swych komukolwiek odmawiać, ani żądać zapłaty wyższej nad tę, jaka została ogłoszoną, ani wyjazdu opóźnić, chociażby wyjeżdżać musiał bez

---

<sup>1)</sup> Artykuł 1 tegoż ukazu.

podróżnych lub bez ładunku. Podstawą przecież tego stosunku jest w obu razach najem usług tworzący obowiązki przewoźącego określone w pomienionych artykułach.

Jedne z tych obowiązków, jako wynikające z samej natury tego stosunku, poczytywane są przez kodeks, za związane tak ściśle z istotą najmu usług, iż rzeczywiście tworzą samą jego treść i byt umowy o tenże najem. Do takich obowiązków należy rękojmia bezpieczeństwa podróżnych w czasie przewozu. Obowiązków tego rodzaju, żaden warunek umowy zmienić lub osłabić nie jest zdolnym; zmianę głównej podstawy stosunku najmu usług, mógłby zaprowadzić nowy przepis, wydany w porządku prawodawczym, a bądź dozwalający umawiać się inaczej, bądź dający odmienne o tym najmie pojęcie, bądź sam określający inaczej skutki poniesionej przez podróżnych szkody.

Kodeks określa zarazem drugorzędne obowiązki woźących, podając reguły do stosowania w braku odpowiedniej umowy stron; dopuszcza zatem zgodzenie się na warunki odmienne, i pod tym względem pozostaje znowu wiernym wielkiej zasadzie swobody umów, którą za przyrodzone każdemu prawo i za dźwignią działalności społecznej poczytując, przyjął za ideę przewodnią wszystkich swych rozporządzeń.

Te przeto zasady, których ani złamać ani obejść nie może wola i zgodzenie się stron kontraktujących, nie uległy żadnej modyfikacji przez część prawodawstwa dróg żelaznych, nie będącą prawem obowiązującym ogółu mieszkańców kraju. Część ta jest właśnie owemi *urządzeniami szczegółowemi (reglements particuliers)*, o jakich mówiąc art. 1786 kodeksu Napoleona, dodaje zarazem, iż one tworzą prawo pomiędzy przedsiębiorcami przewozu a innymi mieszkańcami kraju. Jak to jednak najuczeńsi prawoznawcy zasadnie wykazują, przedmiotem tych urządzeń, wydawanych w celu bezpieczeństwa publicznego i utrzymania dróg, nie mogą być i nie są stosunki płynące z umowy o najem. Podróżni i wysyłający rzeczy, powinni się do



tych urzędzeń stosować i nie tamować ich wykonania, a nawet o ile mieliby w tém interes, władnymi są żądać, by się do nich przewożący ściśle stosował <sup>1)</sup>; urzędzenia te przecież, na znaczenie, istotę i treść samejże umowy o najem usług, żadnego nie mają wpływu.

Z powyższego więc szkicu, acz tylko w ogólnych podanego ry-  
sach, wynika wnioszek: iż *przepisy porządkowe* drogi żelaznej nie ma-  
ją téj doniosłości, iżby stawione wyżej pytanie, do którego się właśnie  
zwracamy, rozstrzygać miały *w charakterze prawa krajowego*; tego bo-  
wiem znaczenia widocznie nie mają. Nie można im wszakże zaprze-  
czać znaczenia, jakie ma każdy warunek umowy zawartéj pomiędzy  
powożącym i podróżnym, nie naruszający ani natury ani istoty kon-  
traktu o najem usług i właśnie dla tego zależny od zgodzenia się stron  
kontraktujących. Oznaczenie dnia i godziny odwiezienia podróżnego  
do kresu podróży, zaliczoném być musi w poczet takich warun-  
ków drugorzędnych, pozostawionych przez kodeks temu porozumie-  
niu. Zarządy dróg żelaznych, są przeto mocnymi wszystkie tego ro-  
dzaju warunki wprowadzać do umów z podróżnymi; że zaś niepodob-  
na żądać by z każdym z nich oddzielny spisywały kontrakt, ani do-  
puszczać by pod tym względem dopuszczały różnic, władza administra-  
cyjna musiała przeto nie tylko zezwolić, ale nawet zażądać, iżby te  
warunki były raz na zawsze ustalonemi. Takim właśnie kontraktem  
są owe przepisy porządkowe w połączeniu z taryfą opłat pobiera-  
nych za przewóz; każdy przez zakupienie biletu jazdy, zawiera umo-  
wę na warunkach rzezonemi przepisami określonych i musi być  
poczytany za przyjmującego wszystkie te warunki. Wyjątkiem są  
takie tylko warunki, któreby istotę samego najmu zmieniały i z po-  
jęciami kodeksu o tym stosunku były w sprzeczności; opóźnienia zaś  
podróży, do tych wyjątków zaliczać się nie dają.

Wolno więc zarządom dróg żelaznych zastrzedz, iż w razie przy-  
padkowego opóźnienia w odejściu lub przybyciu pociągu, podróżni

---

<sup>1)</sup> *Troplong, Louage* Nr. 958, *Zachariae* III 44 i 45.

żadnej szkody lub straty dochodzić nie będą mieli tytułu, i zastrzeżenie to ma niewątpliwie pełną kontraktową skuteczność. Gdy zaś właściwa władza sama pilnuje regularnego biegu pociągów, i w razie opóźnień, sama odpowiednie zarządza środki przeciwko zarządowi drogi, publiczność przeto musi na téj rękoi poprzestać, wiedząc zresztą, iż oprócz wypadków siły większej, lub względów na bezpieczeństwo jazdy, żadnej dowolności ze strony zarządu drogi obawiać się nie należy. Względ zaś na bezpieczeństwo jazdy, jest zawsze tak dalece przeważnym, iż w obec niego umilknąć muszą niedogodności, wynikające z jej opóźnienia.

Podrózny miałyby więc zasadę do żądania zwrotu szkody spowodowanej opóźnieniem jazdy, w dwóch jedynie razach: gdyby niepoprzestając na kupnie biletu, zawarł z zarządem drogi specjalną umowę i w niej wysokość kary za każdy dzień lub godzinę spóźnienia oznaczył, lub gdyby tenże zarząd wstrzymał wyprawienie pociągu bez żadnego powodu, co jak widzimy, jest zupełnie niemożliwem.

V.



Publiczność ma jeszcze *prawo* żądania, by służba drogi żelaznej zachowywała należyłą *uprzejmość*; ustala to prawo artykuł 13 postanowienia Rady Administracyjnej z maja 1857 r., determinuje je bliżej § 85 urzędzeń z października t. r. w słowach: „urzędnicy i oficjaliści drogi obowiązani są zachować się względem publiczności przyzwoicie, uprzejmie, z należyłą dla osób względnością, i nie odmawiać żadnych od nich objaśnień, dotyczących jazdy na drodze żelaznej.” Ten obowiązek służby uwydatniają jeszcze przepisy porządkowe, zalecając jęj nadto, unikania wszelkich z podróżnymi sporów, ograniczania się zaś w razie zajścia na objaśnieniu i stosowaniu przepisów, których spełnienia pilnować mają. Przepisy te zastrzegają jeszcze, iż usługi służby, wynikające z jęj obowiązków, powinny być przez nią oddawanemi chętnie i bezinteresownie; wzbraniają więc przyjmowania od podróżnych jakiegobądź datku. Zabraniają wreszcie służbie palić tytuń w czasie pełnienia przez nią obowiązków, mianowicie zaś na chodniku stacyi podczas postoju pociągu i w powozach podczas jazdy.

Tak wyraźne zastrzeżenia nie wymagają żadnych objaśnień.

---



VI





Niezależnie od prawa dochodzenia wymiaru sprawiedliwości przeciwko samemu Towarzystwu drogi żelaznej lub jego zarządowi, publiczność ma także *prawo do skargi* na każdego z osobna z wykonywających jakiegokolwiek bądź obowiązki na drodze. Prawo to ustala postanowienie Rady Administracyjnej z maja 1857 r. wydane, zapromulgowane i ogłoszone w porządku prawodawczym, wchodzące więc w skład prawodawstwa krajowego. „Każdy z podróźnych któryby sądził że służba drogi nie wykonała ściśle przepisów ostrożności, jakich zachowanie wskazaném jest szczegółowemi przepisami, lub doznał niewłaściwego z jej strony obejścia się, jest mocnym zanieść zażalenie, na pierwszej stacyi, do książki na ten cel postanowionój, a zarząd drogi albo je sam załatwi, albo téż do właściwój władzy sądowój po wymierzenie kary odeśle <sup>1)</sup>.” W rozwinięciu tego przepisu, urządzenia z października 1859 r. zastrzegły, iż na każdój stacyi znajdować się będzie książka sznurowa, poświadczona przez inspektora głównego lub przez komisarza rządowego dróg żelaznych, w którój podróźni zapisywać mogą skargi i zażalenia, bądź przeciwko służbie drogi, bądź przeciwko każdemu wchodzącemu w skład teje służby (§ 61). Przepisy porządkowe objaśniają, iż w mowie będąca książka znajduje się u zawiadowcy każdój stacyi, i wymagają, iżby skargi opatrzone były podpisem skarżącogo, wyrażając zarazem jego adres i wskazując, o ile można najdokładniój, osobę oskarżonego, bądź z nazwiska, bądź z numeru, bądź z innój oznaki mundurowój.

---

<sup>1)</sup> Art. 13 tegoż postanowienia.

Publiczność wykonywa to prawo w bardzo obszernych rozmiarach; jéj skargi i zażalenia na służbę każdej drogi są częste i dają powód do surowych kar wymierzanych na winnych przez jéj zarząd. Zaprzeczyć wszakże nie można, iż publiczność jest często niewyrozumiałą, skoro pomimo surowości przyjmowanej za zasadę, ilekroć skarga przychodzi pod rozpoznanie zarządu drogi, znaczna część zażaleń okazuje się nieusprawiedliwioną lub być wpływem złego humoru skarżących.

Co zaś ważniejsza, publiczność nie przychodzi zarządom dróg z tą pomocą, jaka byłaby dla nich właśnie najpożądanszą; zanoszone bowiem skargi mają prawie wyłącznie za przedmiot naruszenie prawa, o jakiem w poprzednim mówiliśmy rozdziale: brak uprzejmości lub niewłaściwe obejście się ze strony służby; nie zdarzyło zaś spotkać się z zażaleniem uderzającym w nieściśle wykonanie przepisów ostrożności, z natury swój żywszy budzące interes, skoro oddziaływa na bezpieczeństwo jazdy. Pomimo największej bacności zarządów, bezwątpienia zdarzyć się musiało, iż konduktor pociągu wsiadł do powozu zamiast siedzieć zewnątrz przy hamulcu lub lince, w miejscu, z którego każdy ruch pociągu i stan drogi dostrzegając z łatwością, mógłby dać odpowiedni znak w razie potrzeby. I to niejednokrotnie przytrafić się mogło, iż maszynista podnosząc siłę pary, odzyskał czas stracony przez spieszniejszą nad przepis jazdę w dalszym jéj biegu albo wjechał lub wyjechał ze stacyi za gwałtownie, przyraptowném uderzeniu buforów o bufory i przy niezwykłym wstrząśnieniu powozów. Te i tym podobne odstępienia od przepisów, nie skłoniły przecież żadnego z podróżnych do zwrócenia uwagi zarządu drogi i winny mógł niejednokrotnie ująć zasłużonej kary. Byłoby więc do życzenia, iżby przez wzgląd na pewien rodzaj solidarności w rzeczy bezpieczeństwa jazdy, takich właśnie zbroczeń służby podróżni nie pokrywali oziębłością.

---

VII.



Mówiliśmy dotąd o prawach przysługujących każdemu z podróźnych, bądź na podstawie prawodawstwa ogólnego, bądź na mocy przepisów wydanych dla dróg żelaznych, a więc o prawach pozytywnych, nadających tytuł do skargi, zażalenia, albo do żądania zapłaty w drodze sądowej. Po za temi wszakże prawami, publiczność ma jeszcze tytuł, do wywierania nacisku na zarządy dróg żelaznych o urzeczywistnianie ulepszeń istniejących za granicą a mających na celu potęgowanie tego środka komunikacyi, tak pożytecznie oddziaływającego na rozwój stosunków społecznych i tak skutecznie ułatwiającego wszelki postęp. Mamy tu głównie na widoku coraz większą *taniość jazdy* i coraz większą *jéj prędkość*, czyli obniżanie opłaty za przewóz osób i zwiększanie szybkości biegu pociągów.

Żądaniom wszakże w tym kierunku stawianym, nie przychodzi w pomoc ani prawo pisane, ani tytuł do skargi, będący właśnie cechą każdego prawa pozytywnego. Zasada do podnoszenia tych żądań wysnuwać się daje jedynie z pojęcia o interesie ogólnym, któremu drogi żelazne mają zadanie czynić zawsze zadosyć. I w tém właśnie pojęciu tkwi niezaprzeczone siła i doniosłość wpływu opinii publicznej, ilekroć ona w imieniu lub dla dobra ogółu ulepszeń się dopomina.

Nienależy przecież wyprowadzać ztąd wniosku, iż byle głos lub zarzut podniesiony w druku albo rozpowszechniany mową, ma być zaraz poczytywanym za wyraz prawdziwej opinii publicznej i z przy-

należnego jój korzystać wpływu; taki bowiem wniosek byłby szkodliwym złudzeniem. Bez dokładnego obeznania się z przedmiotem, a więc bez poprzedniego uczynienia nad nim gruntownych studyów, bez objęcia myślą wszystkich różnorodnych interesów w grę wchodzących, a więc bez uwzględnienia każdego z nich i bez ich pogodzenia między sobą, niepodobna ocenić co w danej kwestyi jest prawdą a co fałszem, nie godzi się przeto wydawać sądu w rzeczach, których się dokładnie nie zna. Poznanie prawdy jest bez wątpienia najtrudniejszém z zadań życia; usiłowania całych pokoleń podejmowane w celu dojścia do niej, pozostają często bezowocnymi; nie można się więc dziwić temu, że ten lub ów danego przedmiotu dokładnie nie zna, ale godzi się przyganić, że mówi lub pisze o tém czego gruntownie zbadać się nie postarał. Uwagi téj nie odnosimy do jednego wyłącznie przedmiotu; jest ona ogólną, ogarniającą zarówno każdą gałąź wiedzy jak i każdą działalność człowieka, i uzasadnia zarzut przeciwko dziennikom i czasopismom we wszystkich prawie krajach, iż podnoszą zarzuty bez należytej znajomości rzeczy, a więc chociażby mimowolnie i zapewne bez złej wiary, wprowadzają w błąd opinią publiczną.

Nie taka téż obałamucona opinia mogłaby wpłynąć na obniżenie opłaty za jazdę drogami żelaznymi lub na zwiększenie szybkości pociągów. Jedno i drugie warunkowaném być musi stanem finansowym towarzystwa, do którego droga należy. Przedewszystkiem więc potrzeba rzecz dokładnie pod tym względem rozpoznać i odpowiednio do tego stanu podnosić przeciwko zarządom dróg żelaznych żądania, lub je do dalszego odraczać czasu.

Mianowicie zaś opinia publiczna byłaby upoważnioną czynić nacisk o niżenie pobieranych za jazdę opłat, na te z towarzystw, które z eksploatacyi drogi otrzymują czysty dochód, pokrywający więcej, niż odpowiedni procent od kapitału na jój budowę wydanego, czyli od akcyj wyobrażających tenże kapitał. W samych umowach nadawczych istnieje pod tym względem zastrzeżenie, iż rządowi przy-

służa prawo zniżenia opłat przewozowych co lat 10, skoro w ciągu trzech, po sobie idących lat, posiadacze akcji otrzymali więcej nad 10% od tegoż kapitału. Z uwagi przecież, że stopa procentu jest ze swęj natury zmienną, od ekonomicznego stanu kraju i od wielu innych warunków zależną, mogłaby w danym momencie i wśród danego stanu rzeczy stopa 10% wydawać się za wysoką. Dałby się więc wtedy wytłumaczyć nacisk opinii publicznej o zniżenie opłaty przewozowej, czyniony na towarzystwo wypłacające posiadaczom akcji procent nawet niższy od 10%; zawsze przecież, pewna stopa procentu, chociażby 7 lub 8% w naszym kraju, musi być dla nich pozostawioną. Dopóki więc czysty dochód drogi, takiego przynajmniej procentu nie pokrywa, dopóty o zniżeniu istniejących obecnie opłat przewozowych nie może być na seryo mowy.

Jakże często dają się u nas słyszeć głosy o wielkiej zamożności towarzystw dróg żelaznych i o wielkich przez też towarzystwa otrzymywanych zyskach. Głosy te dowodzą znowu, jak łatwo opinia publiczna obalamuwać się daje, przyjmując za pewniki to, co bez dokładnego zbadania rzeczy, zostało powiedzianém a zwłaszcza wydrukowaném. A jednak każdy kto zechce, może się z łatwością przekonać, że rezultaty eksploatacy naszych dróg żelaznych, od owej mniemanęj świetności są bardzo dalekiemi.

Trzy z tych towarzystw korzystają z poręczenia danego im przez rząd, i dlatego ich akcy i obligacye zowią się *gwarantowanemi*; czwarte zaś (Warszawsko-Wiedeńskie) takiej rękojmi nie ma. Różnica ważna w skutkach, zwłaszcza przy ocenianiu rezultatów eksploatacy każdej z tych dróg; konieczną więc jest rzeczą, cel i znaczenie téj rękojmi dokładnie pojąć.

Budowa każdej drogi żelaznej pochłania tak wielki kapitał, a jęj czyste dochody są z początku tak małe i tak powoli wzrastają, iż dopiero po kilku lub kilkunastu latach wystarczałyby mogły na pokrycie procentu od tegoż kapitału; upływu zaś jeszcze dłuższego szeregu lat potrzeba, by te czyste dochody przewyższyły ów procent i przynosiły

korzyść dając naddywidendę. Łatwa przeto pojąć, iż budowa drogi żelaznej jest nietylko nad siły jednego lub kilku kapitalistów, ale nawet nie znalazłaby chętnych do tego przedsięwzięcia, niezabezpieczając godziwie należnego procentu od tak znacznego w nią wkładu. Gdzie zaś ten procent jest albo niepewnym albo bardzo odległym, tam i towarzystwo mające zebrać wielki kapitał za pośrednictwem wypuszczenia akcji i obligacji, utworzyćby się nie dało. Jedyne rządu, rozporządzając funduszami budżetowymi całego kraju, posiada odpowiednie do tak olbrzymiego zadania środki, i sam jeden jest w stanie wykonać to dzieło użyteczności ogólnej, którego potrzebę z wielu uznaje względów. Jest to zasadą ogólną, wyjątki zaś od niej są bardzo nie liczne, tłumaczące się szczególnymi korzyściami, jakie przedstawiać może dana miejscowość i ruch handlowy, zapewniający natychmiastowe oprocentowanie kapitałowi na budowę wydatkowanemu. W jednej Anglii, mającej kolosalne kapitały, nieznanym łatwego umieszczenia i zmuszone na bardzo niskim poprzestawać procencie, a przyuczonej oddawna rozwój działalności społecznej pozostawiać prywatnej inicjatywie, drogi żelazne pobudowane zostały przez towarzystwa bez pomocy rządowej. I tam przecież, kapitał w budowę włożony, bardzo długo nie przynosił żadnego lub bardzo mały procent, i w ostatnich dopiero czasach (a więc po upływie kilkudziesięciu lat), doczekał się procentu od 3 do 4% rocznie. W całej zaś Europie, budowa dróg żelaznych była i jest dokonywaną kosztem budżetów krajowych, albo przez same rządy, albo przez towarzystwa otrzymujące z tychże budżetów odpowiednią pomoc.

Pomoc ta udzielaną bywa w nie jednakowym zakresie i w nie jednakowym sposobie: albo przez jednorazowe bezzwrotne zasiłki, albo przez poręczenie procentu od części lub całości potrzebnego na budowę drogi kapitału i funduszu na jego umorzenie. Rozbiór każdego z tych systematów, wychodząc po za ramy tego pisma, oddaliłby nas od przedmiotu; ograniczyć się przeto musimy na wskazaniu zasad, sposobu i rozciągłości udzielonej przez rząd pomocy trzem Towarzystwom dróg żelaznych w naszym kraju.



Uznając potrzebę zbudowania dróg żelaznych, a zarazem obowiązkiem dokonania tych dzieł groszem publicznym, rząd poczytał za rzecz dogodniejszą nie prowadzić budowy, ale ją powierzyć Towarzystwom prywatnym. Z uwagi znowu, iż dochody budżetowe jednego lub kilku lat, dostarczając kapitał potrzebny na budowę drogi, nie mogłyby załatwić jak należy innych potrzeb krajowych, coby na administracyą kraju musiało oddziaływać szkodliwie, rząd przyjął za zasadę, iż w mowie będące drogi żelazne, zbudowanemi być mają funduszem z pożyczki na ten cel zaciągniętej. Zasada ze wszech miar usprawiedliwiona; nie można bowiem tak wielkim wydatkiem obciążać jednego pokolenia i słusznym jest wydatek ten rozłożyć na szereg pokoleń, mających zarówno korzystać z budującej się drogi żelaznej. Dla innych znowu widoków, zamiast pożyczkę zaciągnąć bezpośrednio, rząd pozostawił Towarzystwom zebranie kapitału przez wypuszczenie akcji i obligacyj, zapewniając temuż kapitałowi procent i umorzenie, czyli spłacenie akcji i obligacyj corocznie wylosowanych. Poręczenie to przecież nie jest bezwarunkowym, takim jakie otrzymali posiadacze akcji drogi żelaznej nadwiślańskiej; oni bowiem udzielili pożyczkę wprost samemu rządowi, mającemu płacić im procent i akcje drogą losowania umarzać, bez względu na to, czy droga żelazna będzie zbudowaną lub nie i czy potrafi pokryć koszt eksploatacyi. Poręczenie udzielone trzem naszym Towarzystwom znaczy:

*Po pierwsze:* że każde z tych Towarzystw upoważnionem zostało wypuścić daną liczbę akcji i obligacyj po cenie jaką otrzymać potrafi, i zobowiązało się, za fundusz w ten sposób zebrany (choćby niższy od summy ryczałtowo obliczonej a równającej się imienną wartości wszystkich akcji i obligacyj), wybudować drogę żelazną wedle planów i kierunków zatwierdzonych przez rząd i przy zastosowaniu się do wszelkich zastrzeżeń umowy nadawczej.

*Poutóre:* że gdyby był tak zebrany fundusz nie wystarczył na zbudowanie drogi, Towarzystwo miało obowiązek zaciągnąć na swój

wyłączny rachunek dodatkową na ten cel pożyczkę, a przeciwnie oszczędność na kosztach budowy stawała się wyłączną korzyścią Towarzystwa. Ono bowiem podjęło się budowy na zysk i niebezpieczeństwo (*à forfait*); rezultat przeto tego przedsięwzięcia już żadnego interesu dla rządu nie przedstawiał, byleby droga odpowiednio do warunków umowy nadawczej była zbudowaną.

*Po trzecie:* że Towarzystwo przyjęło obowiązek otworzyć ruch na zbudowanej drodze i prowadzić na niej ciągły, regularny bieg pociągów w taki sposób nią zarządzając, iżby dochody pokrywały przynajmniej wszystkie koszty eksploatacji. Rząd bowiem nie wchodził w to, czy rzeczony koszt dochodami drogi będą pokryte lub nie, zobowiązał się jedynie dopłacać corocznie Towarzystwu, najwyżej tyle, ile wynosi procent i fundusz na umorzenie od kapitału ryczałtowo na budowę drogi oznaczonego, i to, o ile czysty dochód z eksploatacji nie wystarczy na pokrycie tegoż procentu i tegoż funduszu. Gdyby więc w którym roku dochody drogi nie pokryły kosztów eksploatacji, Towarzystwo musiałoby na owęj przez rząd poręczonej summie poprzestając, zaspokoić z niej brakującą część tych kosztów, następnie wypłacić procent i fundusz na umorzenie posiadaczom obligacji, a dopiero resztę otrzymanej od rządu summy, pomiędzy posiadaczy akcji rozdzielić. Bardzo więc łatwo zdarzyłyby się mogło, iżby posiadacze akcji otrzymali procent mniejszy od tego, jakiego się spodziewają.

*Po czwarte:* że przeto poręczenie rządowe nie jest poręczeniem daném każdemu z osobna posiadaczowi obligacji lub akcji Towarzystwa; pierwsi bowiem nie są bynajmniej wierzycielami rządu i w żadnym prawnym stosunku z tymże rządem nie stoją; ale są wierzycielami Towarzystwa mającymi zabezpieczenie na całym jego majątku, a więc i na wszystkich czystych dochodach drogi i na owém poręczeniu Towarzystwu przez rząd udzieloném, stanowiącém jego prawo nabyte i wielkiej wartości. Posiadacze zaś akcji, są znowu współwłaścicielami drogi, dzielącymi dobre lub złe losy samegoż Towarzystwa, którego są uczestnikami.

Powszechnie przyjęta nazwa: *akcyj* lub *obligacyj gwarantowanych*, nie jest przeto ścisłą i do mylnych mogłaby doprowadzać pojęć. Papiery te nie są bynajmniej poręczonemi przez rząd, ale są jedynie akcjami i obligacjami Towarzystwa, któremu przysłuża poręczenie, od wielu jak widzimy warunków zależne. Gdyby Towarzystwo nawet przy corocznej pomocy ze strony rządu, z tytułu owego poręczenia czerpanej, nie było w możności zapłacić któregokolwiek kuponu od obligacyi, musiałoby w takim razie ogłosić się niewypłacalnem. Gdyby znowu po pokryciu kosztów eksploatacyi i zaspokojeniu procentu wierzycielom, tudzież po umorzeniu swych długów w odpowiedniej na każdy rok wysokości, nic z owej pomocy rządowej do rozdziału między posiadaczy akcyj nie pozostało, nie otrzymaliby oni żadnego procentu, tak samo jak uczestnicy każdego innego przedsięwzięcia, w złym będącego stanie. Gotowizna dana za obligacje Towarzystwa, jest pożyczką temuż Towarzystwu udzieloną a opartą na zaufaniu do interesu przedsięwzięcia, mającego zapewnioną pomoc rządową, która toż zaufanie wywołuje i niewątpliwie wzmacnia. Gotowizna znowu dana za akcye, jest przystąpieniem do tegoż interesu, opartem na zaufaniu, że przy owej pomocy rezultata przedsięwzięcia dadzą corocznie przynajmniej zwykły procent. Obligacje są papierem lokacyjnym; akcye, acz Towarzystwa posiadającego gwarancją rządową, mają cechę papieru spekulacyjnego, i dopiero dobre rezultata eksploatacyi, pozwalają papier ten zaliczyć do papierów lokacyjnych.

Akcye Warszawsko-Bydgoskie, Warszawsko-Terespolskie i Fabryczno-Łódzkie, do chwili zbudowania tych dróg i otwarcia na nich ruchu, tudzież do czasu przeświadczenia się, iż dochody tychże dróg, niewątpliwie pokrywają koszta ich utrzymania i eksploatacyi, były papierami spekulacyjnemi, pomimo gwarancyi rządowej, jaka przysłuża każdemu z tych Towarzystw. Akcye te przeistoczyły się w papier lokacyjny dopiero wtedy, gdy dla każdego stało się wiadomem, iż rzeczony drogi zostały zbudowanemi za fundusz z umieszczenia

akcyi i obligacyi przez Towarzystwo zebrany, i bez potrzeby zaciągania dodatkowych na dokończenie budowy pożyczek, i że dochody każdej z tych dróg wystarczają na jej utrzymanie i pokrywają wszelkie koszta eksploatacyi, a nawet pozostawiają przewyżkę na opłatę części procentów od kapitału wydanego na budowę. Przewyżka nie jest przecież tak znaczną, iżby którekolwiek z tych Towarzystw bez corocznej pomocy rządowej obejść się mogło. Od początku istnienia tych Towarzystw po koniec roku 1874 otrzymały one od rządu zaliczenia: Warszawsko-Bydgoskie rub. 1,929,423 k. 77  $\frac{1}{2}$ , Warszawsko-Terespolskie rub. 2,809,745 k. 79  $\frac{1}{2}$ , Fabryczno-Łódzkie rubli 399,907 k. 84  $\frac{1}{2}$ . Rachunki za rok ubiegły 1875 nie są dotąd zamknięte, dopiero więc w czerwcu r. b. będzie znaną summa dopłat, jakie z tytułu w mowie będącej rękojmi, przypadną od rządu. O ile nam wszakże wiadomo, rząd dopłaci 1-mu z tych Towarzystw około rub. 75,000; 2-mu około 107,000; 3-mu zaś, około rub. 36,000 <sup>1)</sup>.

Pomoc ta jest pożyczką bezterminową udzielaną Towarzystwom przez rząd pod obowiązkiem zwrotu z procentami oznaczonemi w umowach nadawczych. Od chwili, w której czyste dochody drogi przewyż-

---

<sup>1)</sup> Znaczenie i doniosłość rękojmi rządowej, dadzą się najlepiej uwydatnić przez przykład liczebny: przyjmując jako dane, iż koszt budowy drogi ocenionym został na 10 milionów, iż Towarzystwo w celu zebrania tego kapitału, wypuściło obligacyj za 6 milionów, akcyj zaś za 4 miliony, i ma zapewnić rękomię rządową 5% rocznie od tegoż kapitału, tudzież  $\frac{1}{10}$  % na umorzenie, a więc zasilek roczny najwyżej 510,000; w obec tych danych i odpowiednio do rezultatów przedsięwzięcia, możliwe będą następujące hipotezy:

a) w skutek nieprzewidzianych trudności samej budowy lub konieczności ulokowania akcyj i obligacyj z wielką stratą na różnicy kursu tych papierów, zebrany za nie fundusz okazał się być niewystarczającym, Towarzystwo przeto znalazło się w konieczności zaciągnąć milion pożyczki na dokończenie budowy. Przypuszczając, że na procent i umorzenie tej pożyczki, wypadnie płacić rocznie 70,000, że nadto dochody drogi brutto, czynią rocznie 400,000, koszta zaś jej eksploatacyi i utrzymania wynoszą 450,000, że Towarzystwo musi przeto dopłacać 50,000; w takim razie rachunek stawi się jak następuje:

szą fundusz potrzebny na opłacenie procentu od akcyj i obligacyj Towarzystwa i na ich umorzenie, cała ta przewyżka ma być wnoszoną do kass rządowych, tytułem zwrotu najprzód procentu od owych pożyczek a następnie samychże pożyczek. W obec przeto tak znacznych summ

Rząd z tytułu gwarancyi, dopłaci Towarzystwu rocznie. . . . .	510,000
z funduszu tego przyjdzie przedewszystkiem pokryć resztę kosztów eksploatacyi i utrzymania drogi: . . . . .	50,000
następnie procent i umorzenie zaciągniętego długu. . . . .	70,000
i na procent tudzież umorzenie obligacyj Towarzystwa, wypuszczonych na sumnę 6 milionów. . . . .	306,000
razem. . . . .	<u>436,000</u>
pozostanie więc na procent i umorzenie dla posiadaczy akcyj . . . . .	84,000
co od 4 milionów uczyni zaledwie $2\frac{1}{10}\%$ zamiast $5\frac{1}{10}\%$ .	

b) w 2-ój hipotezie, gdy kapitał z ulokowania akcyj i obligacyj zebrany, wystarczył na zbudowanie drogi, bez zaciągania dodatkowej pożyczki, do kosztów jednakże eksploatacyi i utrzymania drogi potrzeba dopłacać rocznie 50,000; w takim razie, z funduszu zaliczonego Towarzystwu przez rząd z tytułu gwarancyi. . . . . 510,000  
potrzeba przedewszystkiem strącić rzeczoną kwotę. . . . . 50,000  
następnie pokryć procent i umorzenie od 6 milionów obligacyj. . . . . 306,000

	<u>356,000</u>
reszta zaś. . . . .	154,000

rozdzieli się pomiędzy posiadaczy akcyj, co od 4 milionów uczyni tylko  $3\frac{3}{4}\%$  na procent i  $1\frac{1}{10}\%$  na umorzenie, zamiast  $5\%$  na procent i  $1\frac{1}{10}\%$  na umorzenie.

c) w razie zbudowania drogi za fundusz zebrany z ulokowania akcyj i obligacyj, i pokrycia wszystkich kosztów eksploatacyi i utrzymania drogi, Towarzystwo otrzymując od rządu z tytułu gwarancyi 510,000, jest w możności opłacić posiadaczom akcyj procent  $5\%$  i dopełnić umorzenie wedle swęj ustawy.

d) dopiero więc przy oszczędności na budowie np. 400,000 i gdy czysty dochód z eksploatacyi wynosi np. 200,000, rząd z tytułu gwarancyi dopłaci 310,000 zamiast 510,000, posiadacze zaś akcyj, oprócz procentu  $5\%$  otrzymają jednorazowo tytułem rozdziału tego zysku na przedsiębiorstwie budowy, owe 400,000 czyli  $10\%$ .

Towarzystwom przez rząd zaliczonych, nie można mieć nadziei, by którekolwiek z nich w bliższej przyszłości wyższy nad dziś uiszczany procent posiadaczom akcji wypłacać było w możności. Nadzieja zaś ta stała się jeszcze bardziej odległą, przez zbudowanie w kraju drogi nadwiślańskiej, która czyniąc silną konkurencją drogom Warszawsko-Terespolskiej i Warszawsko-Bydgoskiej, z konieczności wpłynąć musi na zmniejszenie dochodów jakie też drogi obecnie otrzymują. Uwaga, ta odnosi się głównie do przewozu towarów, na którym dochody każdej drogi przeważnie się opierają. Pod tym zaś względem, dotychczasowa konkurencja dróg Wschodnio-Pruskiej (Ostbahn) i Grajewskiej w kierunku z Rosyji do Prus, a drogi galicyjskiej Karola Ludwika w kierunku z południowych prowincyi Cesarstwa do Austrii, zostanie spotęgowaną przez konkurencją drogi Nadwiślańskiej co do przewozu towarów na samym już obszarze naszego kraju.

Z powyższego rysu każdy nabierze przeświadczenia, iż opinia publiczna nie tak prędko żądaćby mogła zniżenia opłat za przewóz osób na naszych drogach; że przeto obecne pokolenie poprzestać musi na tém co jest, nadzieję tańszej jazdy pozostawiając dla pokoleń następnych.

Towarzystwo Warszawsko-Wiedeńskie nie mając rękojmi rządowej, w odmienném jest położeniu: droga ta zbudowana przez rząd i jego kosztem, została oddaną w długoletnią dzierżawę, za czynsz odpowiadający procentowi zaledwie 2% od kapitału na budowę wydatkowanemu. Już ta stopa czynszu dzierżawnego musiała korzystnie oddziaływać na rezultat przedsiębiorstwa i na wysokość dywidend, jakie Towarzystwo posiadaczom akcji wypłacać było w możności. Do zwiększenia się dochodów przyczyniał się jeszcze znaczny przewóz węgla szląskiego i ożywiony ruch handlowy; długi bowiem czas droga Warszawsko-Wiedeńska była jedyną linią komunikacyjną, łączącą najbliższą Austryją i Niemcy, z Moskwą i Kijowem, tudzież z południowemi prowincjami Cesarstwa. Dochody więc téj drogi dozwalały na płacenie posia-

daczom akcyi od 8 do 10<sup>o</sup>/<sub>o</sub>. Dywidenda ta za nadmierną poczytywać się nie daje, skoro akcyje Warszawsko-Wiedeńskie są papierem najzupełniej spekulacyjnym, wystawionym na niepowodzenia tak samo, jak każde inne przedsięwzięcie przemysłowe. Konkurencya drogi galicyjskiej Karola Ludwika, w kierunku z Austrii do Moskwy, Kijowa i Odessy, oddziałała już niekorzystnie na powodzenie drogi Warszawsko-Wiedeńskiej i czyste jęj dochody znacznie zmniejszyła. Po zbudowaniu zaś projektowanej linii od Iwangrodu (Demblina) ku Krakowu, mającej przeciąć linię Warszawsko-Wiedeńską w bliskości stacyi Łazy, ta ostatnia droga napotka nową, groźniejszą jeszcze konkurencją na samym już obszarze naszego kraju; towary bowiem zamiast jak dotąd iść na Warszawę do Odessy, Kijowa i Moskwy, zwracać się będą na linię znacznie krótszą, na Iwangród, z punktu w którym nowa droga drogę Warszawsko-Wiedeńską przetnie. Nie można przeto żądać, by Towarzystwo nie spodziewające się większego czystego dochodu, nad ten jaki obecnie pomiędzy posiadaczy akcyi rozdziela, a nawet zagrożone umniejszeniem tego dochodu, obniżyło opłaty obecnie za przewóz osób pobierane <sup>1)</sup>. Też same powody sprzeciwiają się żądaniom zwiększenia szybkości biegu pociągów, skoro w miarę prędzej jazdy, szyny i tabor drogi przedszemu ulegają zniszczeniu, a tém samém zwiększają się wydatki na utrzymanie stanu drogi i jęj taboru, tudzież na zmianę szyn i odnawianie tegoż taboru. Nie opłacając procentów inaczęj jak przy pomocy rządowej, Towarzystwa mające gwarancją nie są więc w możności zaprowadzać śpiesniejszej jazdy, pociągającej za sobą znaczne powiększenie kosztów eksploatacyi. Nie może również i dlatego samego powodu, zaprowadzić śpiesniejszej jazdy Towarzystwo Warszawsko-Wiedeńskie. Gdy zaś jest rzeczą przez rachunek i doświadczenie stwierdzoną, iż bezpieczeństwo jazdy po każdej drodze żelaznej, wzmaga się lub słabnie w miarę powolniejszego lub pręd-

<sup>1)</sup> O ile nam wiadomo, dywidenda od każdej akcyi warszawsko-wiedeńskiej za rok 1875 wyniesie tylko rubli 4 kop. 50.

szezo biegu pociągów, publiczność przeto więcej zyskuje niż traci na utrzymaniu dotychczasowej szybkości jazdy, przy której tak rzadkie zdarzają się wypadki. I w istocie bardzo właściwie zastosować się tu dało znane przysłowie: *le mieux est l'ennemi du bien* <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> § 35 urzędzeń z r. 1859 r. oznaczył maximum szybkości jazdy pociągami osobowymi na 50 wiorst na godzinę, zastrzegając iż większa szybkość jazdy, może mieć miejsce tylko za upoważnieniem lub zarządzeniem naczelnika zarządu komunikacyi. Pociągi kuryerskie na drodze Warszawsko-Terespolskiej, przebiegają jedynie 40 wiorst na godzinę. Szybkość zaś takichże pociągów na drogach Warszawsko-Wiedeńskiej i Bydgoskiej, jest już wyższą od owego maximum, wynosi bowiem minut 8 na milę, czyli wiorst 52 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> na godzinę, a nawet w razie stracenia czasu, szybkość jazdy może być zwiększona o minutę na mili i czyni wtedy minut 7 na milę, czyli wiorst 60 na godzinę.



VIII.



*Obowiązki* podróżujących drogami żelaznymi polegają przede wszystkim na stosowaniu się do wskazań służby drogi, tak przy wsiadaniu, jak w czasie jazdy i na stacyach. Streszczając je w ten sposób, artykuł 19 postanowienia Rady Administracyjnej z maja 1857 r. dodaje zarazem, iż każdy zasadę tę łamiący, lub zachowujący się nieprzyzwoicie, albo dostrzeżony *w stanie* opilstwa, nie będzie do pociągu dopuszczonym, a nawet w ciągu drogi może być przez miejscową władzę na stacyi od dalszej podróży usuniętym, bez zwrotu opłaty za jazdę uiszczoną.

W rozwinięciu powyższej zasady, urzędzenia z października 1859 roku zabraniają podróżnym:

1. Chodzenia na stacyach po za obrębem dla publiczności przeznaczonym pod karą: za pierwszym razem od 30 kop. do rubla, za drugim do rub. 3, a za trzecim pod karą aresztu od 3 do 7 dni (§ 53).

2. Otwieranie zapór zamykających poprzeczne przejazdy na drodze żelaznej, pod karą: za pierwszym razem od 1—5 rubli, za drugim do 10 rubli, a za trzecim pod karą aresztu od 7 dni do 3 tygodni (§ 54).

3. Wchodzenia do powozów bez właściwego biletu, wchodzenia do powozów lub wychodzenia z nich nie z tej strony, którą wskazuje służba konduktorska, lecz ze strony przeciwnéj; wchodzenia do powozów po danym znaku do odjazdu, mianowicie zaś po ruszeniu pociągu, i przechodzenia w czasie jazdy z powozu do powozu; wychodzenia z powozu, zanim pociąg został zupełnie zatrzymanym, wreszcie nieprzy-

zwoitego zachowania się z obrazą i ze zgorzeniem innych podróżnych; a to wszystko pod karą pozostawienia podróżnego na stacyi, bez zwrócenia mu opłaty uiszczonj za bilet jazdy (§ 56 i 57).

4. Podróżowania bez biletu, pod karą podwójnej opłaty za całą odległość od miejsca, z którego pociąg wychodzi do miejsca dostrzeżenia, stosownie do klasy powozu, w którym podróżny jechał (§ 77).

Wszystkie te zabronienia mają siłę prawa, które na skutek przepisu art. 1786 Kodeksu Napoleona, każdy z podróżnych szanować jest obowiązany, są one bowiem właśnie owemi urządzeniami szczegółowemi (*reglements particuliers*), przewidzianemi przez tenże artykuł, a wydanemi w celu utrzymania dobrego stanu drogi i zapewnienia bezpieczeństwa podróżującym. Każde wykroczenie przeciwko przepisom urzędzeń z października 1859 r., o ile nie podlega karom ustanowionym bądź w kodeksie karnym, bądź w postanowieniu Rady Administracyjnej z maja 1857 r., sprowadza na siebie karę: za pierwszym razem od 30 kop. do 10 rub., za drugim razem w razie spełnienia zabronionego czynu prze tęż samą osobę w ciągu roku, podwójną karę pieniężną a wedle okoliczności i karę aresztu od 7 dni do 3 tygodni (§ 76).

Na téj samj zasadzie artykułu 1786 Kodeksu Napoleona, obowiązują podróżnych, wywieszzone w salach pasażerskich na stacyach lub w wagonach, przepisy porządkowe każdej drogi, wskazujące sposób zachowania się w czasie jazdy, lub oznaczające wysokość wynagrodzenia za szkodę w powozie przez podróżnego zrzadzoną. Główniejsze z nich są: że kto na 5 minut przed czasem do ruszenia pociągu ze stacyi oznaczonym, biletu nie wykupił, ten nie ma już prawa żądać wydania mu tegoż biletu. Przy wydawaniu biletu, jest na nim kładziony stempel wskazujący numer jazdy, dzień i godzinę wyjścia pociągu ze stacyi. Bilety takim stemplem nie opatrzone, są nieważnemi; podróżny przeto odbierając bilet, winien zaraz zwrócić uwagę na stempel, późniejsze bowiem jego reklamacye nie byłyby uwzględnionemi. Po danym znaku na odjazd nikt już do pociągu dopuszczanym być nie ma, a wszelkie przeciwko temu usiłowania są surowo wzbronionemi. Podróżny, skut-

kiem opóźnienia się, pozostawiony, nie ma prawa żądać zwrotu opłaty za jazdę uiszczoną; jednakowoż zawiadowca stacyi może położenie uwzględnić i ważność biletu zaznaczyć na pociąg następny. Podróżny winien okazać bilet konduktorowi na każde żądanie; dla własnego bezpieczeństwa siedzieć powinien podczas jazdy na swoim miejscu, nie wychylając się przez okna i nie opierając się o drzwi powozu. Po zatrzymaniu się pociągu, podróżni wtedy dopiero i na tę stronę pociągu wysiadać mogą, gdzie służba konduktorska drzwi powozu otworzy i gdy o możności wysiadania uwiadomi. Samowolne otwieranie drzwi i wysiadanie z powozu jest wzbronioném.

Wszystkie te obowiązki nie są więc dla publiczności trudnemi.

















1 007