

Magdalena Wilczek-Karczewska\*

## Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym

### Spis treści

- I. Wstęp
- II. Koleje żelazne w zaborze rosyjskim
- III. Koleje żelazne w zaborze pruskim
- IV. Koleje żelazne w zaborze austriackim
- V. Koleje w Drugiej Rzeczypospolitej
- VI. Militaryzacja kolei
- VII. Koleje w Polsce Ludowej
- VIII. Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”
- IX. Zakończenie

### Streszczenie

Niniejszy artykuł opisuje dzieje kolei na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym. Obejmuje dobę porzbirową, Drugą Rzeczpospolitą i Polskę Ludową. W opracowaniu pokazano, iż początkowo budowa kolei następowała z inicjatywy podmiotów prywatnych (głównie towarzystw akcyjnych). Podmioty te były jednak przez rządy nadzorowane, a budowa i eksploatacja linii kolejowych była działalnością koncesjonowaną. W drugiej połowie XIX wieku nastąpił proces nacjonalizacji kolei. Poszczególne rządy w pełni doceniły wartość transportu kolejowego dla rozwoju gospodarki i wzmocnienia obronności państwa. Ponadto państwo przejmowało linie nierentowne oraz wspierało tworzenie tras lokalnych. W artykule opisano również historyczny rozwój przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” oraz scharakteryzowano akty prawne, odnoszące się do militaryzacji kolei.

**Słowa kluczowe:** historia kolei; transport kolejowy; doba porzbirowa; Druga Rzeczpospolita; Polska Ludowa; Polskie Koleje Państwowe; militaryzacja kolei.

### I. Wstęp

Dzieje kolei żelaznych są interesującym przedmiotem badawczym z zakresu historii gospodarczej i społecznej, historii kultury materialnej oraz dziejów prawa. Pojawienie się pierwszych składów pociągów wpłynęło nie tylko na tempo wzrostu gospodarczego (przede wszystkim rozwój przemysłu i handlu) i cywilizacyjnego, lecz także ułatwiło komunikację między ludźmi. Podróże stały się znacznie szybsze, łatwiejsze i stosunkowo tanie. W konsekwencji nowy środek lokomocji odcisnął piętno na obyczajowości. Podział wagonów na klasy – wszędzie przyjęty – obrazował

\* Doktor; adiunkt w Katedrze Historii Ustroju i Prawa w Polsce na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie; członek etatowy Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu; e-mail: m.wilczek.karczewska@uksw.edu.pl.

stratyfikację społeczeństwa. Możliwy stał się również masowy transport towarów. Kolej stała się potężnym pracodawcą, zapewniającym zatrudnionym osobom stałe pensje. Ponadto zmienił się krajobraz, w który wrosła infrastruktura kolejowa. Historia dróg żelaznych – ze względu na znaczenie, jakie transport kolejowy miał dla gospodarki i społeczeństwa – jest zagadnieniem z zakresu tak zwanej „historii długiego trwania”. Nie zawsze bowiem dzieje kolei można zamknąć w ścisłych cezurach czasowych, ponieważ przedmiot ten ma charakter wybitnie procesualny. Niemniej jednak jako przełomowy można podać rok 1838, kiedy to na ziemiach polskich powstało pierwsze przedsiębiorstwo kolejowe – Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska<sup>1</sup>. Kres ram chronologicznych niniejszego opracowania wyznaczają daty wydania współcześnie obowiązujących aktów prawnych. Dlatego też ostatnią przywołaną regulacją stała się ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”<sup>2</sup>. Celem niniejszego artykułu jest ukazanie historii kolei na ziemiach polskich na tle problematyki historycznoprawnej. Oczywiście, zarysowanie niniejszego zagadnienia nie byłoby możliwe bez przywołania najistotniejszych faktów, wyznaczających poszczególne etapy rozwoju dróg żelaznych.

Problematyka rozwoju kolei na ziemiach polskich wraz z infrastrukturą kolejową jest tematem dobrze opisanym w historiografii<sup>3</sup>. Niejednokrotnie publikacje na ten temat stanowią pokłosie badań historyków-regionalistów, którzy opisują realizację przedsięwzięć o charakterze lokalnym, słusznie doceniając znaczenie transportu kolejowego dla rozwoju tzw. małej ojczyzny. Brakuje natomiast prac poświęconych historii kolei pod kątem historycznoprawnym. Badania nad rozwojem dróg żelaznych podejmowali między innymi: J. Demel<sup>4</sup>, P. Dominas<sup>5</sup>, A. Nowakowski<sup>6</sup>, J. Pawłowski<sup>7</sup> i A. Piątkowski<sup>8</sup>. Dla rozwoju kolei na polskich Ziemiach Zachodnich i Północnych przydatne są opracowania Siegfrieda Bufe<sup>9</sup>. Z prac zbiorowych wymienić warto szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej<sup>10</sup>; pracę powstałą z inicjatywy i przy wsparciu Muzeum w Rybniku, kompleksowo opisującą dzieje kolei w Polsce<sup>11</sup>, a także wywodzące się z tego samego ośrodka studia z historii kolejnictwa, dotyczące znaczenia transportu kolejowego dla dziejów Polski<sup>12</sup>. Godzi się także wskazać bardzo rzetelną i bogato ilustrowaną syntezę dziejów dróg żelaznych w Polsce autorstwa A. Dylewskiego<sup>13</sup>. Poprawnie merytorycznie są również opracowania funkcjonujące w formie elektronicznej. Wśród nich na uwagę zasługuje przekrojowa historia kolei,

<sup>1</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012, s. 3.

<sup>2</sup> Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948.

<sup>3</sup> Szczegółowy przegląd literatury dają: T. Lijewski, S. Koziański, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, Warszawa 2007, s. 16–19.

<sup>4</sup> J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków 1954.

<sup>5</sup> P. Dominas, *Dzieje kolei Doliny Bystrzycy (Weistritzthalbahn) Świdnica-Jedlina Zdrój, Księży Młyn, Świdnica 2010.*

<sup>6</sup> A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Andrychowie (1887–2000): przyczynek do historii kolei galicyjskiej i małopolskiej*, Oficyna Wydawnicza Grafikon, Wadowice 2000.

<sup>7</sup> J. Pawłowski, *150 lat kolei w regionie kujawsko-pomorskim 1851–2001*, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 2001.

<sup>8</sup> A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880: z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego w Olszynie, Olsztyn 1996.

<sup>9</sup> W. Bäumer, S. Bufe, 1988, *Eisenbahnen in Pommern*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham-München 1988; S. Bufe, *Eisenbahnen in West- und Ostpreußen*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham-München 1987; idem, *Eisenbahnen in Schlesien*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham 1993; idem, *Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Egglham 1999.

<sup>10</sup> A. Stawarz (red.), *Gdy do Grodziska ruszył „parochód”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Agencja Wydawnicza Wistaker, Grodzisk Mazowiecki 1990.

<sup>11</sup> D. Keller (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik 2012.

<sup>12</sup> D. Keller (red.), *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012.

<sup>13</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*

zamieszczona na stronie internetowej „Kolejnictwo Polskie”<sup>14</sup>. Z tych dwóch ostatnich opracowań korzystałam, rekonstruując faktografię.

Pojawieniu się pierwszych dróg żelaznych na ziemiach polskich towarzyszyło równoczesne dążenie poszczególnych rządów do prawnego uregulowania tej materii. Intensyfikacja działalności prawotwórczej następowała wraz ze wzrostem transportu kolejowego dla gospodarki i obronności kraju. Państwu zależało także na objęciu nadzorem towarzystw akcyjnych, a następnie przedsiębiorstw, bezpośrednio zarządzających kolejami. Ukazanie dziejów dróg żelaznych w aspekcie historycznoprawnym wydaje się konieczne i uzasadnione, zważywszy na fakt, iż – zwłaszcza akty prawne wydane w okresie Drugiej Rzeczypospolitej – w dalszym ciągu stanowią podstawę orzeczeń wydawanych przez sądy administracyjne. Odnoszą się one przede wszystkim do sporów „Polskich Kolei Państwowych” z organami jednostek samorządu terytorialnego i organów administracji rządowej, dotyczących stosunków własnościowych<sup>15</sup>. Niniejsze opracowanie stanowi przede wszystkim przegląd poszczególnych, dziewiętnasto- i dwudziestowiecznych aktów prawnych, regulujących funkcjonowanie kolei na ziemiach polskich. Dlatego też przyjęłam układ chronologiczny, aby dać pogląd na ewolucję norm prawnych odnoszących się do tej jakże ważnej materii. Czyni to też rys historyczny bardziej czytelnym. Od tej reguły odstępiałam w dwóch przypadkach, gdy opisywałam akty prawne poświęcone przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” oraz gdy zarysowywałam problem militaryzacji kolei.

Budowa kolei na ziemiach polskich przypadła na okres porozbiorowy. Dlatego też tworzenie infrastruktury kolejowej przebiegało odmiennie w trzech państwach zaborczych – Prusach, Rosji i Austrii. Różnie też kształtowały się normy prawne, regulujące funkcjonowanie kolei. Zaznaczyć trzeba jednak, że znaczny wpływ na tworzenie nowego środka transportu mieli Polacy, czynnie włączający się w budowę kolei żelaznych, pomimo że przyszło im działać pod auspicjami obcych państw<sup>16</sup>. W rozwoju dróg żelaznych w dobie porozbiorowej uchwytna jest pewna prawidłowość. Otóż, pierwsze koleje powstały z inicjatywy podmiotów prywatnych, funkcjonujących w formie towarzystw akcyjnych. Ich działania były uwarunkowane prawem rynku i kontynuowane dopóty, dopóki było to opłacalne. Kolejnym etapem w historii kolei była ich nacjonalizacja, co nader często było podyktowane interesem państwa, widzącego w drogach żelaznych nie tylko koło zamachowe gospodarki, lecz także ważny element strategiczny, istotny z punktu widzenia obronności kraju.

## II. Koleje żelazne w zaborze rosyjskim

W okresie pojawienia się i rozkwitu kolei żelaznych system połączeń kolejowych na terenie zaboru rosyjskiego w dużej mierze ukierunkowany był na Petersburg nad Nową. Na obszarze Królestwa Polskiego wiodącą strategią było hamowanie powstawania kolei żelaznych na zachód od Wisły, gdyż terytorium tak zwanej lewobrzeżnej Polski miało stanowić swoistą „pustkę komunikacyjną”. Celem takiej polityki było przygotowanie terenu ubogiego w sieć kolejową, który miał się stać areną spodziewanej wojny Rosji z Prusami. Tak ukierunkowanej polityki władz rosyjskich doświadczył leżący w Guberni Kaliskiej Konin<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/>; całość praw autorskich A. Bochen (20.12.2014).

<sup>15</sup> Np. przepis art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej (Dz.U. z 1926 r., nr 97, poz. 568) na przestrzeni lat 2007–2013 stał się podstawą prawną ponad sześćdziesięciu wyroków sądów administracyjnych.

<sup>16</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 3.

<sup>17</sup> R. Michalak, *Zarys dziejów kolei żelaznych w Koninie*, „Świat Kolei” 2009, nr 4, s. 29-30. Pobrano z: [www.konin-starowka.pl](http://www.konin-starowka.pl) (20.12.2014).

W 1835 r. hrabia Tomasz Łubieński opublikował „Pierwszy ogólny projekt pobudowania drogi żelaznej między miastem Warszawą a granicą Królestwa”. Linia kolejowa miała przebiegać z Warszawy poprzez Zagłębie Dąbrowskie aż do granicy austriackiej, gdzie miało nastąpić połączenie z budowaną drogą żelazną z Wiednia do Krakowa i Bochni<sup>18</sup>. Celem projektodawców było objęcie zasięgiem linii rządowych hut i kopalni. Przyjęto normalny, czyli 1435 mm rozstaw szyn, co wówczas nie było kontrowersyjne, ponieważ w Rosji kwestia szerokości torów nie była jeszcze przesądzona<sup>19</sup>.

Podkreślić bowiem należy, że na terenie Królestwa Polskiego funkcjonowały dwa rozstawy szyn: normalny (1435 mm) oraz szeroki (1524 mm). Był to niemały problem, zważywszy, że szerokotorowy rozstaw szyn nie był kompatybilny w stosunku do ich europejskich odpowiedników. Problem ten podnoszono na łamach prasy także już po sukcesie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, która okazała się motorem gospodarki, nadając Warszawie rolę jednego z głównych miast na trasie przejazdu pociągów. W 1881 r. w czasopiśmie „Urządnik w połączeniu z Prawnikiem”, dwutygodniku poświęconym sprawom urzędników w trzech zaborach, umieszczono artykuł pod tytułem „Koleje w Królestwie Polskiem”. W publikacji tej podniesiono nader ważną kwestię, mianowicie ewentualną zamianę normalnotorowych szyn na lewym brzegu Wisły na szerokotorowe. Kolej Warszawsko-Wiedeńska i Warszawsko-Bydgoska wzorem zachodniej Europy miała bowiem normalny rozstaw szyn, co ułatwiało komunikację z Berlinem, Wiedniem, Paryżem i Rzymem bez konieczności zatrzymywania pociągów w celach przeładunku towarów. Spowodowało to, że Warszawa stała się swoistym centrum handlowym pomiędzy zagranicznymi konsumentami a rosyjskimi producentami. Autor jednoznacznie skrytykował ten projekt, wytykając przy okazji, że obecnie trudno stwierdzić, kto wpadł w Rosji na pomysł budowania szerokotorowych kolei. Wskutek tego błędu każdy fracht przez europejską granicę Rosji musiał być przeładowywany albo na samej granicy, albo w Warszawie. Podkreślano, że „trudno (...) obliczyć ile wyrzuca się rocznie bezpotrzebnie na przeładowywanie towarów i na zatrzymywanie wagonów, i na jakie straty narażony jest międzynarodowy handel Rosji wskutek zwłoki w przewozie towarów”. Zrealizowanie zamiaru dostosowania szerokości szyn na lewym brzegu Wisły do modelu rosyjskiego prowadziłyby do zmarginalizowania Warszawy jako ośrodka handlu zagranicznego. Przeładunek towarów odbywałby się wówczas na stacjach w Aleksandrowie, Sosnowcu i Granicy. W konsekwencji znaczenie handlowe Warszawy zostałyby zachwiane, gdyż przeszłoby na miasta graniczne w innych zaborach, szczególnie Kraków, Katowice i Toruń<sup>20</sup>.

Jak wskazano powyżej, w budowie owej strategicznej w Królestwie Polskim linii kolejowej przełomowy okazał się rok 1838. Wówczas to wspomniany Tomasz Łubieński, jego brat Henryk Łubieński (wiceprezes Banku Polskiego) oraz Piotr Steinkeller (przemysłowiec, kupiec i przedsiębiorca transportowy) powołali spółkę – Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej<sup>21</sup>. W sprawę budowy kolei zaangażował się również londyński dom bankowy Herman & Co., który pośredniczył w sprzedaży akcji oraz w wypłacie dywidend<sup>22</sup>. Kapitał spółki wynosił 21 mln zł.

<sup>18</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 9; J. Śniechowski, *Zarys rozwoju kolejnictwa polskiego w zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8–9, s. 211–215.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> *Koleje w Królestwie Polskiem*, „Urządnik w połączeniu z Prawnikiem: dwutygodnik poświęcony sprawom urzędników wszelkich zaborów”, Lwów 1881, s. 13.

<sup>21</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 9.

<sup>22</sup> Ibidem.

Kwotę tę podzielono na 5000 akcji, a wartość każdej z nich wyniosła 4200 zł. Sporządzenia projektu nowej drogi żelaznej podjęło się – niezależnie od siebie – dwóch inżynierów. Pierwszym z nich był trzydziestoletni wówczas Stanisław Wysocki, naczelny inżynier Banku Polskiego, drugim zaś Teodor Urbański, inspektor generalny Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego. Finalnie na twórcę projektu obrano Stanisława Wysockiego. Budowa infrastruktury kolejowej nie obyła się jednak bez przeszkód. W 1841 r. nastąpił kryzys na rynkach finansowych. Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej ogłosiło bankructwo. W konsekwencji prace wstrzymano na dwa lata. Podjęto je, ale pod szyldem Państwowego Zarządu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, przy czym kierownikiem robót w dalszym ciągu pozostał Stanisław Wysocki<sup>23</sup>. W dniu 14 czerwca 1845 r. do regularnej eksploatacji został oddany pierwszy, liczący 29 kilometrów, odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Łączył on stacje: Warszawa–Pruszków–Grodzisk<sup>24</sup>. Po ponad czterech miesiącach (1 października 1845 r.) uruchomiono odcinek Grodzisk–Skierniewice (36,4 km); 1 listopada 1845 r. oddano do użytku kolejny odcinek Skierniewice–Rogów (29,8 km) oraz Skierniewice–Łowicz (21,2 km). W 1857 r. nastąpił kryzys finansowy państwa, którego konsekwencją było sprywatyzowanie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej na rzecz towarzystwa z kapitałem pruskim. Koncesja opiewała na siedemdziesiąt pięć lat, bez zysku gwarantowanego<sup>25</sup>. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że w tym czasie nastąpiła rabunkowa eksploatacja przedsiębiorstwa. Niemniej jednak na ten okres przypadają dwie istotne inwestycje. W roku 1859 wybudowano liczącą 20 kilometrów odnogę Ząbkowice–Szopienice przez Sosnowiec, co umożliwiło połączenie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Prusami, z pominięciem Austrii. W 1862 r. wybudowano natomiast Drogę Żelazną Warszawsko-Bydgoską. W 1872 r. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została przejęta przez warszawskiego milionera Leopolda Kronenberga<sup>26</sup>, który w 1864 r. uzyskał także koncesję na wybudowanie Kolei Warszawsko-Terespolskiej, a w 1874 r. otrzymał zgodę władz na Kolej Nadwiślańską<sup>27</sup>. Okres po 1872 r. stanowił dla Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej czas prosperity<sup>28</sup>. Inwestowano w tory, rozbudowywano tabor. W 1895 r. osiągnięto pułap 5,5 miliona rubli czystego zysku<sup>29</sup>.

Niezależnie od tego, iż gros inwestycji kolejowych przebiegało jako inicjatywy prywatne, państwo obejmowało nadzorem realizowane przedsięwzięcia lub wręcz nacjonalizowało poszczególne trasy. Od zarania istnienia dróg żelaznych rządzący zdawali sobie bowiem sprawę ze znaczenia kolei dla gospodarki i obronności kraju, nawet wówczas, gdy prymat dawano jeszcze tradycyjnym środkom transportu. W dniu 18 marca 1873 r. przez Ministra Komunikacji zostały zatwierdzone „Przepisy o upoważnieniu budowy Dróg Żelaznych”, dotyczące kolei państwowych i nowo powstających linii, do nich włączanych. Powyższe rozporządzenie regulowało stosunki pomiędzy towarzystwami (spółkami) zarządzającymi traktami a stroną państwową. Jednocześnie akt ten ukazuje ramy inwestycji od strony formalnej. Jak zapisano w przepisie art. 1 rozporządzenia „dokonywanie rządowych badań we wskazanych liniach” powinno odnosić się do planu kierunku projektowanej

<sup>23</sup> Ibidem, s. 10.

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> Ibidem, s. 11.

<sup>26</sup> Ibidem.

<sup>27</sup> R. Kołodziejczyk, *Kronenberg Leopold*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 15, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków 1970, s. 325–327.

<sup>28</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 11.

<sup>29</sup> Ibidem.



linii kolejowej, określenia jej profilu, kosztorysu i technicznego wykazu robót, a także dostaw i rozchodów na zbudowanie drogi. Przed końcem roku kalendarzowego, a najpóźniej w styczniu kolejnego roku, Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Finansów miał obowiązek wnieść do Komitetu Ministrów swe opinie, co do tego, jakie odcinki dróg kolejowych, spośród zatwierdzonej sieci państwowych dróg żelaznych, mogą być zrealizowane w ciągu najbliższych dwunastu miesięcy. Następnie Komitet Ministrów, po wysłuchaniu przedłożonych propozycji, formułował wnioski, do których inwestycji można przystąpić w danym roku wraz z podaniem „budowlanej ceny”, po czym dokument ten przedstawiał Jego Cesarskiej Mości „do uznania”. Kolejnym krokiem było przedstawienie przez Ministra Komunikacji – po uprzednich uzgodnieniach międzyresortowych – opinii o sposobie wykonania inwestycji. Należało mianowicie uściślić czy przedsięwzięcie będzie realizowane bezpośrednio przez rząd, czy też za pośrednictwem mającego się utworzyć akcyjnego towarzystwa dróg żelaznych. W tym drugim przypadku, w celu zminimalizowania ryzyka niepowodzenia inwestycji, nakazano właściwemu ministrowi złożenie do Komitetu Ministrów projektu ustawy (statutu) takiego towarzystwa wespół z określeniem warunków technicznych do budowy i eksploatacji linii, kapitału zakładowego towarzystwa, udziału rządu w przedsięwzięciu, jak i środków służących zapewnieniu korzyści inwestorowi. Realizację przedsięwzięcia poprzedzać miało wskazanie dwóch alternatywnych sposobów budowy kolei żelaznych. Przewidziano również funkcjonowanie Rządowej Komisji Urządzającej, złożonej z trzech reprezentantów Ministerstw: Komunikacji, Finansów i Kontroli Państwa. Zadaniem tego gremium było wyłonienie towarzystwa budującego linię kolejową. We władzach towarzystwa miał zasiadać również przedstawiciel strony rządowej, delegowany z Ministerstwa Komunikacji. Jednoosobowo odpowiadał on przed rządem za prawidłowe wykonanie ustawy towarzystwa. Z drugiej strony przysługiwało mu prawo złożenia protestacji przeciw zapadłym w gronie dyrekcji decyzjom. W takim przypadku, jeśli Minister Finansów nie zniósł owego sprzeciwu, sprawa była rozstrzygana przez Ogólne Zebranie Akcjonariuszy Towarzystwa. Powyższe regulacje świadczą o tym, że choć inwestycje realizował podmiot prywatny, to państwo miało nad nimi szeroki nadzór<sup>30</sup>.

W dniu 17 listopada 1911 r. Duma zatwierdziła uchwałę o natychmiastowym upaństwowieniu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej<sup>31</sup>. Oprócz tego przedsięwzięcia na terenie zaboru rosyjskiego funkcjonowały: Droga Żelazna Warszawsko-Bydgoska (tworząca północny korytarz kolejowy, łączący ziemie zaborów rosyjskiego i pruskiego); Kolej Fabryczno-Łódzka (jako przedsięwzięcie pozostające w związku gospodarczym z Droga Żelazną Warszawsko-Wiedeńską); Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska; Droga Żelazna Warszawsko-Terespolska; Droga Żelazna Brzesko-Grajewska; Droga Żelazna Nadwiślańska (kolej o dużym znaczeniu gospodarczym, tworząca połączenie czarnomorsko-bałtyckie i powiązanie Warszawy z Lublinem); Droga Żelazna Iwangorodzko-Dąbrowska (dająca Rosjanom dostęp z twierdzy Dęblin do Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego oraz alternatywną przeprawę na linii łódzkiej); Droga Żelazna Warszawsko-Kaliska<sup>32</sup>.

<sup>30</sup> *Przepisy o upoważnieniu budowy Dróg Żelaznych, Najwyżej zatwierdzone dnia 18 (30) marca 1873 r.*, „*Ekonomista: przegląd tygodniowy, ekonomiczny, finansowy i statystyczny*”, 1873, s. 344–347.

<sup>31</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 11.

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 12, 18–19, s. 20, s. 21–22.

### III. Koleje żelazne w zaborze pruskim

Polityka rozwoju infrastruktury kolejowej w Prusach spowodowała, że główne linie kolejowe przede wszystkim rozchodziły się promieniście z Berlina. Pozostałe trasy zmierzały do ośrodków przemysłowych i większych miast. Sieć tę wypełniały linie o znaczeniu lokalnym<sup>33</sup>. Oprócz tego w państwie pruskim działały przemysłowe koleje wąskotorowe<sup>34</sup>. Rozwijająca się kolej na przeszkodę trafiała również pod zaborem pruskim. Zastój spowodowały choćby wydarzenia Wiosny Ludów. W latach 1848–1851 z kłopotami finansowymi borykali się inwestorzy<sup>35</sup>. W końcu rozwój dróg żelaznych hamowało zadłużenie samego państwa pruskiego, które zresztą bardziej było zainteresowane rozwojem żeglugi śródlądowej i inwestowaniem w drogi utwardzone. Co istotne, niejednokrotnie prowadzenie linii kolejowych było zdeterminowane sąsiedztwem portów rzecznych. Celem takich rozwiązań było umożliwienie szybkiego przeładunku towarów oraz stworzenie alternatywnego środka transportu<sup>36</sup>. W 1838 r. wydano ustawę o kolei, na podstawie której budowa i eksploatacja nowych linii kolejowych została scedowana na koncesjonowane spółki kapitałowe. Otwarcie pierwszego odcinka na dzisiejszym terytorium Polski (na Dolnym Śląsku) miało miejsce 22 maja 1842 r. Tego dnia, o godzinie szóstej rano, na trasę z Wrocławia do Oławy wyruszył pociąg złożony z ośmiu wagonów, ciągnięty przez parowóz „Silesia”. W pierwszym przejeździe wzięły udział sto dwie osoby. Podróż trwała 42 minuty w kierunku Oławy i o minutę dłużej z powrotem<sup>37</sup>. Siłą napędową rozwoju kolei na ziemiach polskich, przynależnych do Prus, była rosnąca konkurencja austriacka, a zwłaszcza budowa linii z Wiednia do Krakowa. Odpowiedzią na to przedsięwzięcie było stworzenie projektu Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*), łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem i Berlinem. Budowę tej trasy prowadziło Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (*Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn*). Inwestycję tę zrealizowano w latach 1844–1847. Godzi się również wspomnieć pozostałe ważne linie kolejowe na terenach ziem polskich zaboru pruskiego: z Berlina do Szczecina (oddaną w roku 1843); z Berlina do Poznania (z 1848 r.); z Berlina do Gdańska (zrealizowaną w latach 1851–1852) oraz z Berlina do Królewca (z 1857 r.). Ponadto w 1856 r. połączono Poznań z Wrocławiem, a w 1862 r. oddano trasę z Bydgoszczy do Torunia. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej było pierwszą i największą tego typu organizacją w Prusach. Stało się właścicielem lub dysponentem sieci o długości 1500 kilometrów, a w okresie największej prosperity zatrudniało ponad 17 tysięcy pracowników<sup>38</sup>. Oprócz Towarzystwa Kolei Górnośląskiej na rynku pruskim funkcjonowały również mniejsze spółki, a wśród nich: Towarzystwo Kolei Wilhelma (*Wilhelmsbahn*), Towarzystwo Kolei Prawego Brzegu Odry (*Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn*), Towarzystwo Kolei Marchijsko-Poznańskiej (*Märkisch-Posener Eisenbahn*) oraz Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Warszawskiej (*Breslau-Warschauer Eisenbahn*). W 1876 r. w Prusach istniało 50 zarządów spółek kolejowych. Zawiadywały one 63 odrębnymi sieciami, na których obowiązywało prawie 1400 taryf przewozowych. Jako że była to liczba imponująca, władze państwowe uznały, że należy zarząd nad sieciami kolejowymi scalić

<sup>33</sup> Szerzej zob. A. Piątkowski, *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, t. 66, z. 4, s. 111–129.

<sup>34</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>35</sup> Ibidem.

<sup>36</sup> Przykładem takiego rozwiązania była trasa kolejowa wzdłuż Odry: Wrocław-Opole-Kędzierzyn-Gliwice-Katowice-Mysłowice, zob. <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>37</sup> Ibidem.

<sup>38</sup> Ibidem.

i uporządkować. Dlatego też w 1884 r. utworzono we Wrocławiu Królewską Dyрекcję Kolejową (*Königliche Eisenbahndirektion* Breslau), której zadaniem było ujednoczenie systemu zarządu nad poszczególnymi traktami. W pierwszej kolejności przejęła ona zarząd nad wszystkimi funkcjonującymi liniami kolejowymi<sup>39</sup>. Sieć kolejowa na terenie zaboru pruskiego niemal ostateczny kształt uzyskała około roku 1880. Jednakże w tym okresie budowanie kolejnych tras dla pociągów stało się mniej opłacalne. W konsekwencji, zainteresowanie inwestorów tego typu działalnością spadło. Dlatego też do realizacji kolejnych połączeń o charakterze lokalnym przystąpiło państwo. Zaczęło ono także przejmować linie kolejowe od podmiotów prywatnych. Przykładem tras sygnowanych przez państwo były połączenia: ze Szczecina do Kołobrzegu (przez Goleniów i Gryfice) z 1882 r.; z Torunia do Malborka (przez Grudziądz) z 1883 r.; z Olsztyna do Ełku (przez Szczytno) z 1885 r.; z Olsztyna do Braniewa z 1885 r.; ze Zbąszynia do Międzyrzecza z 1885 r.; ze Zbąszynia do Wolsztyna z 1887 r. i z Fordonu do Chełmży z 1893 r. (trasa ta wiodła przez największy wówczas most na Wiśle)<sup>40</sup>. W 1892 r. została wydana ustawa o kolejkach i prywatnych kolejkach dojazdowych. Dzięki tej regulacji prawnej było możliwe powstanie lokalnych linii wąskotorowych (na przykład żnińskiej, średzkiej, wrocławskiej). Stworzono również warunki do rozwoju krótkich połączeń lokalnych. Warto zaznaczyć, że gros połączeń powstało w wyniku inicjatyw oddolnych mieszkańców, którzy docenili korzyści płynące z transportu kolejowego i podejmowali naciski na władze po to, by te kontynuowały rozwój dróg żelaznych na danym terenie<sup>41</sup>.

#### IV. Koleje żelazne w zaborze austriackim

W Austrii budowa kolei nastąpiła bardzo wcześnie i przebiegła typowo. Podobnie jak w innych krajach, ze względu na kryzys gospodarczy pierwsze linie były inwestycjami prywatnymi. W 1837 r. nastąpiło wydanie ogólnych przepisów koncesyjnych, na mocy których przyznano władzom uprawnienia nadzorcze nad liniami kolejowymi oraz wyznaczono pięćdziesięcioletni okres koncesji, po upływie którego miała nastąpić nacjonalizacja. Co prawda, początkowo zamierzano wszystkie główne linie zastrzec dla państwa, kapitał prywatny dopuszczając na trasach o mniejszym znaczeniu<sup>42</sup>. Na początku lat czterdziestych XIX w. władze austriackie incydentalnie włączały się w budowę kolei. Skarb cesarski, występujący w roli inwestora, przeprowadził budowę ważnej Kolei Południowej (*Südbahn*), sfinalizowaną w 1854 r. Dalsze łożenie środków państwowych na rozbudowę dróg żelaznych okazało się jednak niemożliwe, przede wszystkim z powodu zachwiania gospodarskiego, spowodowanego Wiosną Ludów. Dlatego też w dalszym ciągu starano się zjednać kapitał prywatny<sup>43</sup>. W 1854 r. wydano kolejne prawo o koncesjach, przedłużające termin nacjonalizacji nowo powstających linii do dziewięćdziesięciu lat. Ponadto państwo przyjmowało na siebie

<sup>39</sup> Ibidem.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Zdarzyło się tak w położonym na terenie pruskiej Prowincji Poznańskiej Mogilnie. Pierwsza trasa kolejowa, biegnąca przez to miasto łączyła Poznań z Bydgoszczą i została oddana do użytku 26.05.1872 r. Było to wielkie wydarzenie, gdyż w tym dniu przejechał przez Mogilno pierwszy w dziejach miasta pociąg parowy. W 1887 r. zrodziła się inicjatywa utworzenia linii kolejowej Mogilno-Strzelno, którą pomyślnie ukończono jednak dopiero w roku 1892. W 1908 r. trasa ta została przedłużona do Kruszwicy i połączona z trasą inowrocławską. W dniu 02.11.1904 r. powstał w Mogilnie komitet budowy linii kolejowej: Września-Orchowo-Gębice-Mogilno-Barcin-Łabiszyn. Z władzami pruskim bezskutecznie pertraktowano w tej sprawie dwa lata. Minister Robót Publicznych 02.05.1906 r. wyraził jedynie zgodę na powstanie linii kolejowej Orchardo-Gębice-Mogilno-Barcin. Przed 1918 r. nie zdołano jednak dokończyć tego przedsięwzięcia. 30.09.1912 r. oddano pierwszy odcinek, biegnący z Mogilna do Barcina, zaś w 1916 r. trasę poprowadzono z Mogilna do Gębic. Zob.: Cz. Łuczak, *Dzieje Mogilna*, Wydawnictwo PSO Sp. z o.o., Poznań 1998, s. 72.

<sup>42</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 39.

<sup>43</sup> Ibidem, s. 40.



ryzykowne zobowiązanie gwarancji i finalizacji rozpoczętych inwestycji. Kapitałowi prywatnemu udzielano także ulg i przywilejów przy budowie linii o znaczeniu strategicznym<sup>44</sup>.

W Austrii na rynku kolejowym prym wiodło uruchomione w 1837 r. Towarzystwo Akcyjne Cesarsko-Królewskiej Wyłącznie Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*K.u.K. Privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*). Spółka ta uruchomiła pierwsze połączenie kolejowe w Austrii na odcinku Floridsdorf (obecnie dzielnica Wiednia) – Wagram. Uzyskała także koncesję na budowę linii kolejowej z Wiednia do Bochni w celu skomunikowania z kopalniami soli. Trasa ta miała odgałęzienia prowadzące do Brna, Ołomuńca, Opawy, Dworów i Wieliczki. Kolej Górnośląska podjęła starania, by połączyć się z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda, jednakże z pominięciem Krakowa. Inicjatywa ta spotkała się jednak ze zdecydowanym sprzeciwem krakowskiego establishmentu. Z inicjatywy senatu Wolnego Miasta Krakowa powstało Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*). W 1844 r. rozpoczęło ono budowę linii kolejowej ze Śląska do Krakowa (przez Szczakową). Przedsięwzięcie to sfinalizowano 13 października 1847 r. Data ta wyznacza początek działalności pierwszej linii kolejowej na ziemiach polskich pod zaborem austriackim<sup>45</sup>. Ciekawostką jest, że od tego czasu dla mieszkańców Krakowa urządzano przejazdy „spacerowe” na krótkich trasach (między innymi do pobliskich Krzeszowic), uruchamianych w letnie niedziele. Z tej formy transportu, ale i rozrywki każdorazowo korzystało kilkuset pasażerów<sup>46</sup>. Skomunikowanie z Koleją Warszawsko-Wiedeńską nastąpiło w 1848 r. Od jesieni tego roku podróż z Krakowa do Wiednia trwała 13 godzin. Było to możliwe dzięki spięciu Kolei Górnośląskiej z Koleją Wilhelma. Podróż z Warszawy do Wiednia trwała natomiast 23 godziny, aczkolwiek w tym przypadku konieczny był nocleg na stacji Granica<sup>47</sup>. W 1850 r. powstała Cesarsko-Królewska Wschodnia Kolej Państwowa (*kaiserlich-königliche Östlichen Staatsbahn*). Stało się to poprzez przymusowy wykup przez państwo linii od krakowskich i śląskich udziałowców<sup>48</sup>. W 1858 r. uruchomiono Cesarsko-Królewskie Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika (*kaiserlich-königliche priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn*). Towarzystwo to odkupiło połączenie z Krakowa do Dębicy (z odnogami do Wieliczki i Niepołomic) oraz dokończyło budowę trasy z Dębicy do Lwowa (w 1861 r.) oraz stacji granicznej w Brodach (w 1869 r.). Tory położono również w kierunku południowo-wschodnim. Biegły one przez Złoczów i Tarnopol do granicznych Podwołoczysk. Tym samym w latach siedemdziesiątych XIX w. uzyskano połączenie z kolejami rosyjskimi. Dzięki temu stał się możliwy transport tranzytowy (eksport zboża, bydła i mięsa). Kolei ta była zatem rentowna<sup>49</sup>. Wspomnieć wypada również o Towarzystwie Kolei Żelaznej Lwowsko-Czerniowieckiej. Wybudowało ono w latach 1864–1866 linię kolejową Lwów–Czerniowce–Jassy do granicy z Rumunią w Suczawie. Tak oto otworzono drogę do eksportu rumuńskiego zboża do Prus<sup>50</sup>. Na terenie Galicji rozwój kolei determinowały także względy strategiczne. Przedsięwzięcia dotyczące budowy linii kolejowych na potrzeby wojska podejmowało Towarzystwo Akcyjne Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> J. Skwarczyński, *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8–9, s. 215–219.

<sup>46</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>47</sup> W ostatniej dekadzie XIX w., kiedy prędkość pociągów wzrosła do 100 km/godz. podróż z Wiednia do Krakowa trwała już tylko około 8 godzin. Zob.: ibidem.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem.

Żelaznej (*Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn*). O znaczeniu spółki świadczy fakt, że łączyła Budapeszt z Twierdzą Przemyśl, a dokument koncesyjny, wystawiony w 1869 r. miał być ważny do roku 1959. Niemniej jednak kolejno budowane linie, jak na przykład użytkowana od 1872 r. Kolej Dniestrzańska, biegnąca z Chyrowa do Stryja, z odgałęzieniem z Drohobycza do Borysławia, z powodu generowania strat dla prywatnych przedsiębiorców, została przekazana państwu. W latach 1873–1876 powstała Kolej Tarnowsko-Leluchowska, która podzieliła los Kolei Dniestrzańskiej. Jako linia nierentowna, aczkolwiek o znaczeniu strategicznym, była finansowana z funduszy publicznych. Podobnie, w 1880 r. upaństwowione zostało połączenie ze Lwowa do Stryja i Stanisławowa<sup>51</sup>. Było ono również pomyślane jako trakt strategiczny, a jego realizacji podjęło się prywatne Towarzystwo Uprzywilejowanej Kolei Żelaznej imienia Arcyksięcia Albrechta (*Erzherzog Albrecht-Bahn*)<sup>52</sup>. Pod zarząd państwowy w 1889 r. przeszły linie należące do Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej oraz Kolej Lwowsko-Czerniowiecka. Po nacjonalizacji podlegały one okręgom dyrekcyjnym w Krakowie i we Lwowie oraz C.K. Dyrekcji Kolei Państwowych w Wiedniu. Kolej Północną Cesarza Ferdynanda wykupiono z rąk prywatnych w 1906 r., podporządkowując ją bezpośrednio dyrekcji we Wiedniu<sup>53</sup>. Tak więc, od lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX w. nastąpiła zmiana polityki władz austriackich wobec kolei. Były ku temu sprzyjające okoliczności, gdyż po roku 1873 sytuacja gospodarcza zaczęła się stabilizować. Tym samym rząd austriacki (wzorem Prus) zdecydował się na całkowitą nacjonalizację kolei żelaznych poprzez wykup akcji, osiągając niemalże pozycję monopolisty<sup>54</sup>. Warto w tym miejscu nadmienić, że wśród kierownictwa kolei znaleźli się Polacy. Wśród nich godzi się wspomnieć inżyniera Wiktora Kolosvary'ego, dyrektora Okręgu Kolei w Krakowie, a także inżyniera Ludwika Wierzbickiego, pełniącego funkcję dyrektora Okręgu Kolei we Lwowie. W 1891 roku na czele C.K. Generalnej Dyrekcji Kolei w Wiedniu stanął dr Leon Biliński, z wykształcenia ekonomista<sup>55</sup>.

W drugiej połowie XIX w. zagęszczenie sieci kolejowej na terenie Galicji było jednak niewystarczające. Dlatego też w 1880 r. w krajach pod panowaniem austriackim przyjęto ustawę o kolejach lokalnych (*Lokalbahnen*). Otworzono tym samym drogę do zagęszczenia sieci dróg żelaznych, poprzez budowę linii drugorzędnych, finansowanych przez niewielkie spółki o zasięgu lokalnym<sup>56</sup>. W tej sytuacji Sejm Krajowy w 1880 r. także uchwalił ustawę zwalniającą nowo budowane linie kolejowe od danin publicznych (podatków państwowych, powiatowych i gminnych)<sup>57</sup>. Akt ten przyznawał ponadto środki finansowe na zakup gruntów pod nowe inwestycje; przebudowę dróg, wymuszoną prowadzeniem torów oraz budowę dróg dojazdowych do dworców. Z inicjatywy Sejmu Krajowego we Lwowie utworzono Krajowy Fundusz Kolejowy, służący wspieraniu inicjatyw prywatnych, zmierzających do rozwoju dróg żelaznych<sup>58</sup>. Całkowita długość linii kolejowych w Galicji przed wybuchem I wojny światowej wynosiła prawie 4300 kilometrów<sup>59</sup>.

<sup>51</sup> Pierwotnie miało to być połączenie Lwów–Beskid, jednak nie zostało ono zrealizowane z powodu braku porozumienia z Węgrami. Dlatego też wybudowano odnogę do Stryja (w 1873 r.), by 2 lata później pociągnąć ją do Stanisławowa. Zob.: ibidem.

<sup>52</sup> Ibidem.

<sup>53</sup> Ibidem.

<sup>54</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 40.

<sup>55</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>56</sup> A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 40.

<sup>57</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>58</sup> Ibidem.

<sup>59</sup> Ibidem.

## V. Koleje w Drugiej Rzeczypospolitej

Okres pierwszej wojny światowej oznaczał – niestety – dewastację wielu linii kolejowych, co było podyktowane taktyką walk (zniszczeń dokonywano najczęściej w czasie wycofywania się wojsk, w celu odciążenia drogi siłom nieprzyjaciela).

Po odzyskaniu niepodległości władze polskie przystąpiły do odbioru linii kolejowych z rąk zaborców. Działania zmierzające w tym kierunku podjęto niezwłocznie, gdyż już w 1918 r. w zaborze austriackim koleje przejmował Wydział Komunikacyjny przy Polskiej Komisji Likwidacyjnej. W myśl traktatu pokojowego, podpisanego 10 września 1919 r. w Saint-Germain-en-Laye, pomiędzy państwami Ententy a Austrią jako spadkobierczynią monarchii Habsburgów, koleje poaustriackie miały zostać przejęte przez państwa powstałe w wyniku rozpadu cesarstwa<sup>60</sup>. Z kolei przepis art. 371 Traktatu Wersalskiego z 28 czerwca 1919 r. zakładał, że cała infrastruktura kolejowa na wschód od wytyczonej granicy polsko-niemieckiej miała przyspaść Polsce<sup>61</sup>. Ponadto Konwencja polsko-gdańska z 9 listopada 1920 r. (zwana Konwencją paryską, ze względu na miejsce jej zawarcia) oddawała Rzeczypospolitej prawo do administrowania kolejami na obszarze Wolnego Miasta Gdańska<sup>62</sup>. Polska przejęła 4228 kilometrów linii kolejowych z terenu byłego zaboru pruskiego; 4357 kilometrów z zaboru austriackiego i 7362 kilometry z zaboru rosyjskiego. Ponadto przejęto parowozy w liczbie 4062; ponad 10 000 wagonów osobowych i ponad 11 tysięcy wagonów towarowych<sup>63</sup>. Większość taboru prezentowała jednak zły stan techniczny, podobnie zrujnowana była sieć kolejowa<sup>64</sup>.

Na płaszczyźnie ustawodawstwa krajowego ramy prawne przejścia wszystkich kolei, zarówno szeroko, jak i wąskotorowych, zbudowanych przez byłe władze okupacyjne pod zarząd nowo powołanego Ministerstwa Komunikacji określił dekret z 8 lutego 1919 r. o przejściu kolei zbudowanych przez b. władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Komunikacji<sup>65</sup>. Akt ten liczył jedynie dwa artykuły i w przepisie art. 1 zawierał ogólną dyspozycję objęcia przez Ministra Komunikacji zarządu nad kolejami. Nie określał jednak zasad i terminów, na jakich miałyby się to odbyć<sup>66</sup>. Następnie – już nieco bardziej szczegółowo – przejście infrastruktury kolejowej określiła ustawa z 14 grudnia 1920 r. w sprawie przejścia kolei, zbudowanych przez b. władze okupacyjne, pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych<sup>67</sup>. Zawarowano, że wszystkie koleje szerokotorowe i wąskotorowe, zbudowane przez byłe władze okupacyjne oraz te koleje użyteczności prywatnej, które były przeistoczone przez okupantów na cele użyteczności publicznej przechodzą pod

<sup>60</sup> Ibidem.

<sup>61</sup> Problem portów, dróg wodnych i dróg żelaznych regulowała Część XII Traktatu Wersalskiego, której Rozdział III, art. 371, poświęcono „Odstąpieniu linii kolejowych”. Na terenach, na których Niemcy odstępowali swe zwierzchnictwo urzędzenia i instalacje wszystkich kolei powinny być oddane w całości i w dobrym stanie. Tabor miał być przekazany według ostatniego inwentarza, sporządzonego 11.11.1918 r. Przepisy odnoszące się do odstąpienia linii kolejowych przez Niemcy na rzecz Polski miały obejmować także linie kolejowe usytuowane na terenie dawnego zaboru rosyjskiego, ale przebudowane według norm europejskich (o normalnym rozstawie szyn). Zob.: Dz.U. z 1920 r., nr 35, poz. 200.

<sup>62</sup> Dz.U. z 1922 r., nr 13, poz. 117. Na mocy przepisu art. 19 Konwencji polsko-gdańskiej utworzono organ pod nazwą „Rady Portu i Dróg Wodnych Gdańska”. Przewidziano, że gremium to będzie złożone w równych częściach z polskich i gdańskich komisarzy, których liczba z każdej strony nie będzie przekraczała pięciu, a którzy będą wybrani odpowiednio przez Rząd Polski i przez Wolne Miasto Gdańsk. Przewidziano, że Rada będzie zajmować się w granicach Wolnego Miasta kontrolą, zarządzeniem i eksploatacją portu, dróg wodnych i ogółu tych dróg żelaznych, które obsługują specjalnie port, a także wszystkich dóbr i zakładów, służących do ich eksploatacji, z wyjątkiem dóbr i zakładów służących do ogólnej eksploatacji kolei żelaznych (art. 20 Konwencji). Drogi żelazne, które nie zostały wymienione w art. 20, były z wyjątkiem tramwajów i innych dróg żelaznych służących głównie potrzebom Wolnego Miasta, kontrolowane i zarządzane przez Polskę, która miała czerpać z nich zyski i ponosić koszty ich utrzymania.

<sup>63</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>64</sup> Ibidem.

<sup>65</sup> Dz.U. z 1919 r., nr 14, poz. 155.

<sup>66</sup> Przepis art. 2 zawierał delegację dla Ministra Komunikacji do wydania przepisów „o eksploatacji i zaspokojeniu pretensji osób trzecich”. Minister Komunikacji winien był wydać stosowany akt w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

<sup>67</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 3, poz. 5.

zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych. Organ ten miał uregulować eksploatację kolei, a działając w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych, miał wyłączne prawo rozbierania i przekazywania poszczególnych linii do użytkowania innym ministerstwom lub instytucjom. Jednakże eksploatacja kolei przekazanych innym ministerstwom lub instytucjom miała odbywać się pod nadzorem Ministerstwa Kolei Żelaznych. Tenże minister w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami i Głównym Urzędem Likwidacyjnym upoważniony był do wydania przepisów o zaspakajaniu ewentualnych roszczeń osób trzecich, wynikających ze stosowania niniejszej ustawy. Działając na podstawie przepisu art. 7 wyżej opisanego aktu prawnego, 9 kwietnia 1921 r. Minister Kolei Żelaznych wydał rozporządzenie w przedmiocie wykonania ustawy z 14 grudnia 1920 r. w sprawie przejęcia kolei, zbudowanych przez byłe władze okupacyjne, pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych. Akt ten określił termin objęcia w zarząd ministerialny wszystkich kolei i kolejek dojazdowych, zbudowanych przez byłe władze okupacyjne (na dzień 10 kwietnia 1921 r.) oraz sprecyzował zasady, na jakich miało się to odbyć.

Podział sieci kolejowej w Polsce ustalił się w roku 1922. Terytorium państwa podzielono wówczas na dziewięć okręgów: warszawski, radomski, wileński, krakowski, lwowski, stanisławowski, katowicki, poznański i gdański (wraz z kolejami na terenie Wolnego Miasta Gdańska)<sup>68</sup>.

Zgodnie z polityką władz polskich do budowy i eksploatacji kolei żelaznych miały być uprawnione również podmioty prywatne. W dniu 14 października 1921 r. została wydana ustawa o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne<sup>69</sup>. Prawo do budowy i eksploatacji kolei żelaznych użytku publicznego z inicjatywy prywatnej i na koszt prywatny uzależniono od przeprowadzenia studiów przedwstępnych za zezwoleniem odpowiednich władz państwowych (to jest Ministra Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych) oraz od uzyskania koncesji na budowę i eksploatację kolei. O wadze i znaczeniu kolei dla ówczesnych władz państwowych świadczy fakt, że koncesje na koleje żelazne miał nadawać sam Prezydent Rzeczypospolitej na podstawie uchwały Rady Ministrów, powziętej na wniosek Ministra Kolei Żelaznych, przedstawiony w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu. Ministrowi Kolei Żelaznych polecono natomiast szczegółowe ustalenie warunków technicznych każdej koncesji. Ponadto tenże organ wydawał dokumenty koncesyjne, zawierające również warunki finansowania, zarządu majątkiem i likwidacji przedsiębiorstw. Koncesję na budowę i eksploatację kolei żelaznych mogły otrzymać wyłącznie osoby godne zaufania (zarówno fizyczne, jak prawne, po wykazaniu dostatecznych gwarancji sfinansowania i wykonania zamierzonego przedsięwzięcia kolejowego). Udzielenie koncesjonariuszowi pomocy ekonomicznej ze Skarbu Rzeczypospolitej mogło nastąpić bowiem tylko w drodze ustawy. Miało więc charakter wyjątkowy. Koncesja dawała przedsiębiorcy prawo do wybudowania kolei na podstawie dołączonego do dokumentu koncesji planu generalnego i do eksploatacji kolei na warunkach wskazanych w tym dokumencie. Udzielano jej na czas określony, nie dłuższy niż dziewięćdziesiąt lat, przy czym bieg terminu rozpoczynał się od dnia ogłoszenia dekretu o nadaniu koncesji w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Co do zasady siedziba koncesjonariusza powinna była znajdować się na terenie kraju. Po upływie terminu koncesji kolej wraz z gruntami, budowlami, taborem, inwentarzem, zasobami i przynależnościami określonymi w dokumencie koncesyjnym przechodziła natychmiast bez odszkodowania na

<sup>68</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>69</sup> Dz.U. z 1921 r., nr 88, poz. 646.



własność Rzeczypospolitej. Wprowadzono mechanizmy mające zmobilizować koncesjonariusza do właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej w okresie tuż przed upływem czasu, na jaki została wydana zgoda. Po upływie terminu należało bowiem przekazać kolej, jak również wszelkie nieruchomości i ruchomości na własność Rzeczypospolitej Polskiej w stanie – jak zapisano – „zupełnie używalnym”. Ministerstwo Kolei Żelaznych w ciągu ostatnich pięciu lat trwania koncesji miało szczególny obowiązek czuwać, by wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania należytego stanu kolei i urządzeń do niej należących były dokonywane w czasie właściwym, a w razie potrzeby miało uprawnienia, by stosować środki przymusu. Zresztą przez cały okres trwania koncesji, osoba fizyczna lub prawna ją posiadająca miała obowiązek wykonywać wszelkie zarządzenia władz państwowych. Gdy koncesjonariusz, mimo dwukrotnych wezwań Ministra Kolei Żelaznych, uchylał się od ich wykonania lub postępował wbrew warunkom koncesji albo też przeciwko innym przepisom dotyczącym budowy i eksploatacji kolei – Minister Kolei Żelaznych, w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, miał prawo przejąć kolej w zarząd przymusowy na koszt i ryzyko koncesjonariusza lub też wystąpić do Rady Ministrów z wnioskiem o cofnięcie koncesji. Przed wygaśnięciem koncesji rządowi przysługiwało prawo do wykupienia koncesjonowanej kolei w terminie i na warunkach wymienionych w dokumencie koncesyjnym. W zakresie koncesjonowanej kolei koncesjonariusz miał prawo do uzyskania zarządzeń, na podstawie których możliwe byłoby przymusowe wywłaszczenie nieruchomości, potrzebnych do budowy i rozwoju koncesjonowanej kolei; wyłączne prawo do budowy projektowanej linii kolejowej według zatwierdzonego projektu oraz prawo do przewożenia osób i ładunków, o ile przedmiotowy przewóz nie został zastrzeżony wyłącznie dla zarządu pocztowego. Rząd zachował przy tym prawo do budowania lub koncesjonowania przedłużeń i odgałęzień koncesjonowanej linii lub przecznicy w każdym punkcie linii, jak również łączenia dwóch lub więcej punktów koncesjonowanej linii nową koleją, o ile przez takie połączenie uzyskiwano nowe obszary ciężenia ekonomicznego lub jeśli było to niezbędne do celów strategicznych. Udzielona koncesja wygasła po upływie czasu, na jaki została udzielona; z dniem zarządzenia wcześniejszego skupu kolei przez rząd; w razie zrzeczenia się koncesji przez osoby uprawnione; w razie przekroczenia terminów rozpoczęcia lub ukończenia budowy albo otwarcia ruchu, bez uzyskania odroczenia danego przez Ministra Kolei Żelaznych, działającego w tym zakresie z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu; na skutek orzeczenia Rady Ministrów w wypadku powtarzających się dwukrotnie naruszeń prawa, polegających na uchylaniu się koncesjonariusza od wykonania zarządzeń władz państwowych lub postępowaniu wbrew warunkom koncesji albo też przeciwko innym przepisom dotyczącym budowy i eksploatacji kolei. W niniejszej ustawie przewidziano, że szczegółowe warunki i skutki wygaśnięcia koncesji w powyższych wypadkach powinny być zastrzeżone w dokumencie koncesyjnym.

Bodajże najważniejszym przedsięwzięciem w międzywojniu na płaszczyźnie prywatyzacji kolei było oddanie „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu Spółce Akcyjnej” (*Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer*), kolei państwowej od stacji Herby Nowe do stacji Inowrocław i od stacji Nowawieś Wielka do stacji Gdynia do dokończenia jej budowy i eksploatacji oraz odnogi tej kolei od stacji Siemkowice do węzła kolejowego w Częstochowie do budowy i eksploatacji na warunkach koncesyjnych. Dokonało się to mocą ustawy z 27 kwietnia 1931 r.<sup>70</sup> Upoważnienie do

<sup>70</sup> Tytuł aktu prawnego brzmiał: o oddaniu „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu”, Spółce Akcyjnej w Paryżu, kolei Herby Nowe–Gdynia z odnogą Siemkowice–Częstochowa do eksploatacji oraz o udzieleniu poręki państwowej, Dz.U. z 1931 r., nr 40, poz. 350.

oddania francuskiej spółce tego odcinka trasy kolejowej przypadło Ministrowi Komunikacji. Dziełem spółki było dokończenie największej i najważniejszej inwestycji kolejowej okresu międzywojennego, czyli magistrali węglowej Śląsk–Porty o długości 485 kilometrów. Przedsięwzięcie to było realizowane w latach 1928–1933, początkowo jako inicjatywa państwowa<sup>71</sup>.

Podkreśla się, że okres międzywojenny w zakresie rozwoju linii kolejowych i pozostałej infrastruktury należy ocenić pozytywnie. Zorganizowano sprawnie działające służby kolejowe; scalono odrębne systemy transportowe, będące spuścizną doby porozbiorowej, dokonano częściowej elektryfikacji kolei oraz uruchomiono rodzimy przemysł taboru kolejowego<sup>72</sup>.

## VI. Militaryzacja kolei

W trudnym roku 1920 uznano za konieczne uregulowanie kwestii miejsca i znaczenia dróg żelaznych w przypadku zagrożenia państwa. Dlatego też 27 marca 1920 r. wydano ustawę o kolejach w czasie wojny<sup>73</sup>, którą w szerokim zakresie znowelizowano ustawą z 7 listopada 1931 r. o w sprawie zmiany ustawy z 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny<sup>74</sup>. Nadano jej wówczas tytuł – „Ustawa z dnia 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa”. Akt ten był bardzo lakoniczny, gdyż liczył tylko dwanaście artykułów. Zawarte w nim przepisy unikały niepotrzebnej kazuistyki, dając prymat sformułowaniom o dużym stopniu ogólności, ale przejrzystym i konkretnym. Istota tej ustawy została powielona w dużo bardziej szczegółowych aktach późniejszych, na czele z ustawą z 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa<sup>75</sup>. Pomimo różnic w technice legislacyjnej i przyjętych rozwiązaniach szczegółowych, głównym zamierzeniem tychże ustaw było możliwie najszersze wykorzystanie kolei dla realizacji celów obronności kraju, a także poddanie przedsiębiorstw kolejowych nadzorowi ze strony państwa. Ustawa z 1920 r. zakładała, że z chwilą wybuchu wojny lub zarządzenia ogólnej bądź częściowej mobilizacji albo gdy tego wymagać będzie interes obrony państwa, stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, powziętą na wniosek Ministra Spraw Wojskowych, wszystkie koleje żelazne zostaną podporządkowane interesom obrony państwa. Na władze kolei państwowych i prywatnych nałożono obowiązek ścisłego współdziałania w czasie pokoju z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych, dotyczących wojennej sprawności sieci kolejowej. W tych warunkach prywatne przedsiębiorstwa kolei żelaznych przechodziły pod zarząd Ministra Komunikacji, ich władze stawały się zaś organami wykonawczymi Ministra Komunikacji. Ministrowi Komunikacji, działającemu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, dano możliwość przekazania w drodze rozporządzenia przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” zarządu wszystkich lub niektórych kolei prywatnych. Zmiana na tej płaszczyźnie nie znosiła jednak odpowiedzialności kierownictwa kolei państwowych i prywatnych oraz przedsiębiorstw kolejowych za fachowo-techniczne kierownictwo i sprawność podległej im sieci kolejowej i przedsiębiorstw. Władze kolei państwowych i prywatnych, jak również przedsiębiorstwa pracujące w zakresie kolejnictwa wobec trwającego konfliktu zbrojnego zobowiązano do dostarczania na żądanie Ministra Spraw Wojskowych potrzebnego taboru, parowozów, materiałów i narzędzi kolejowych na potrzeby kolei wojskowych. Jeśli władze

<sup>71</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>72</sup> Ibidem.

<sup>73</sup> Dz.U. z 1920 r., nr 27, poz. 160.

<sup>74</sup> Dz.U. z 1931 r., nr 109, poz. 844.

<sup>75</sup> Dz.U. z 1939 r., nr 29, poz. 195.

kolejowe nie były wystarczająco sprawne, Minister Spraw Wojskowych miał prawo wkroczyć w zakres ich działania i wydawać zarządzenia obowiązujące we wszystkich sprawach dotyczących transportów wojskowych. Ustawa wprowadzała ponadto przepisy o mobilizacji pracowników kolei. Zakładała, że w czasie wojny każdy funkcjonariusz kolei żelaznej aż do sześćdziesiątego roku życia włącznie, o ile w myśl obowiązujących ustaw nie podlegał obowiązkowi wojskowej służby czynnej, służby w rezerwie i w pospolitym ruszeniu, mógł być odpowiednio do swych kwalifikacji i specjalności powołany do wojskowej służby kolejowej. Ponadto mogli być wówczas powołani do wojskowej służby kolejowej i ci obywatele państwa polskiego (również aż do sześćdziesiątego roku życia włącznie), którzy byli pracownikami kolejowymi; pozostawali, choćby tylko czasowo, w wojskowej służbie kolejowej w czasie wojny w jakimkolwiek państwie albo mieli fachowe wykształcenie lub fachową praktykę w powyższej dziedzinie – o ile w myśl obowiązujących ustaw nie podlegali obowiązkowi wojskowej służby czynnej, służby w rezerwie i pospolitym ruszeniu. Zaangażowanie pracowników kolei do służby wojskowej przewidywała również ustawa z 2 sierpnia 1919 r. o powołaniu pracowników kolei, poczty, żeglugi parowej, telegrafu i telefonu do służby w armii<sup>76</sup>. Ten krótki, bo liczący jedynie sześć artykułów, akt zakładał, że w czasie wojny każdy pracownik kolei, żeglugi parowej, poczty, telegrafu i telefonu, aż do pięćdziesiątego roku życia – o ile w myśl obowiązujących ustaw nie podlegał obowiązkowi czynnej służby wojskowej – mógł być odpowiednio do swych kwalifikacji i specjalności powołany za wynagrodzeniem do obsługi komunikacji wojskowych i łączności armii. Należy zauważyć, że przepisy te były dużo bardziej względne od kolejnych regulacji, odnoszących się do kwestii wojskowej mobilizacji pracowników kolei. Po pierwsze cezurę powołania stanowił pięćdziesiąty rok życia osoby powołanej, po drugie – prawnie zagwarantowano jej prawo do wynagrodzenia za pełnioną służbę.

W okresie drugiej wojny światowej ponownie koleje nabrały szczególnego znaczenia w zakresie transportu jako środek komunikacji o znaczeniu strategicznym. Przekonanie to zaowocowało ustawą z 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa<sup>77</sup>. Akt ten wpisywał się w regulacje prawne, przygotowujące Polskę do wojny z hitlerowskimi Niemcami. Rzecz jasna, pojęciem „komunikacji” objęto również koleje żelazne, czyli – w rozumieniu ustawy – wszystkie koleje użytku publicznego i prywatnego bez względu na rodzaj trakcji w tym również koleje lino-we i wyciągowe oraz bocznice kolejowe (tory przemysłowe)<sup>78</sup>. Przede wszystkim wszelkie władze i organa państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych zostały obowiązane do tego, by już w czasie pokoju ściśle współdziałać z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych, dotyczących zapewnienia w interesie obrony państwa sprawności komunikacji. Podobnie, do poczynienia prac przygotowawczych, docelowo zwiększających bezpieczeństwo państwa zostały zobligowani właściciele i zarządy komunikacji prywatnych. Ustawa z 1939 roku operowała zatem tożsamymi pojęciami, jak jej poprzedniczka z roku 1920. Ustawodawca w jednym i drugim przypadku nacisk położył bowiem na współdziałanie przedsiębiorstw kolejowych z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych na rzecz obronności. Za władzę właściwą do wydawania zarządzeń i nakazów w sprawach wykonywania prac przygotowawczych przez właścicieli

<sup>76</sup> Dz.U. z 1919 r., nr 65, poz. 396.

<sup>77</sup> Dz.U. z 1939 r., nr 29, poz. 195.

<sup>78</sup> W przepisie art. 1 ustawy zawarto legalną definicję komunikacji, uznając, że przez to pojęcie należy rozumieć zespół środków i czynności związanych z przenoszeniem na odległość osób, rzeczy i wiadomości. Obok kolei żelaznych zakresem przedmiotowym ustawy objęto następujące komunikacje: poczty, telegrafy i telefony; żeglugę morską; żeglugę śródlądową; żeglugę powietrzną oraz drogi i ruch kołowy.

i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych uznano ministra, któremu podlegał dany dział komunikacji. Alternatywnie w moc wydawania zarządzeń i nakazów wyposażono władze i organa upoważnione przez właściwego ministra. Należy jednak zaznaczyć, że ów minister w tym zakresie nie był w pełni autonomiczny, a to z tego powodu, iż musiał podjąć działania decyzyjne na żądanie Ministra Spraw Wojskowych lub władzy wojskowej przez niego określonej. Co więcej, Rada Ministrów mogła na wniosek Ministra Spraw Wojskowych przekazać niektóre działy komunikacji albo poszczególne zespoły środków pod czasowy zarząd Ministra Spraw Wojskowych lub też innego ministra. Należy jednak zwrócić uwagę, iż właścicielom i zarządom komunikacji samorządowych i prywatnych służyło prawo do zwrotu nakładów poniesionych z powodu wykonania nakazanych prac przygotowawczych oraz prawo do wynagrodzenia za takie czynności, jak: przegląd posiadanych środków komunikacyjnych oraz prowadzenie ewidencji tych środków wedle ustalonego przez władze wzoru, jak również kontrola sprawności działania komunikacji. Podmiotom samorządowym i prywatnym poniesione nakłady zwracano wówczas, gdy koszty prac lub czynności przekraczały ich własny gospodarczy interes, a nie wynikały z mocy przepisów szczególnych lub zawartej umowy. Jeszcze bardziej rygorystycznie obowiązki władz kolei żelaznych opisano na wypadek konfliktu zbrojnego. Otóż, jak stanowił przepis art. 13 ustawy o komunikacjach w służbie obrony Państwa, w razie wybuchu wojny lub zarządzenia mobilizacji tudzież w przypadkach, gdy tego wymagać będzie interes obrony państwa stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, podporządkowuje się wszystkie komunikacje interesom obrony państwa. W tych warunkach co do zasady Radzie Ministrów przysługiwało prawo do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na wszystkich lub niektórych liniach komunikacyjnych oraz wstrzymanie lub ograniczenie ruchu tranzytowego na wszystkich lub niektórych liniach komunikacyjnych. Co ważne, z tytułu tych ograniczeń właścicielom i zarządom komunikacji samorządowych i prywatnych nie przysługiwało roszczenie odszkodowawcze od Skarbu Państwa. Prawo formułowania wiążących postulatów do władz rządowych w zakresie nakładanych na poszczególne komunikacje ograniczeń przyznano Naczelnemu Wodzowi. W warunkach wojennych samorządowe i prywatne przedsiębiorstwa kolei żelaznych przechodziły pod zwierzchnie kierownictwo Ministra Komunikacji, a ich zarządy miały stać się organami wykonawczymi tego ministra. Ewentualnie, Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, mógł przekazać zwierzchnie kierownictwo wszystkich lub niektórych samorządowych i prywatnych kolei żelaznych oraz przedsiębiorstw zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi na określonych liniach komunikacyjnych przedsiębiorstwu państwowemu „Polskie Koleje Państwowe”<sup>79</sup>. W tym przypadku również zastrzeżono, że przedsiębiorstwu tym z powodu ich poddania pod zwierzchnie kierownictwo państwowe lub przedsiębiorstwa państwowego nie przysługiwało odszkodowanie od Skarbu Państwa. Ustawa ta derogowała wcześniejszą ustawę z 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa.

W dniu 4. listopada 1944 r. Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wydał dekret o militaryzacji Polskich Kolei Państwowych<sup>80</sup>. Akt ten wydano na podstawie ustawy Krajowej Rady Narodowej z 15 sierpnia 1944 r. o tymczasowym trybie wydawania dekretów z mocą ustawy<sup>81</sup>. *Ratio legis* dekretu zostało wyrażone w preambule i odnosiło się do kluczowego znaczenia gospodarczego

<sup>79</sup> Ta regulacja również odpowiada treści przepisu art. 2 ustawy z 27.03.1920 r. o kolejach w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa.

<sup>80</sup> Dz.U. z 1944 r., nr 11, poz. 55.

<sup>81</sup> Dz.U. z 1944 r., nr 1, poz. 3.



i wojskowej kolei, zwłaszcza w warunkach wojennych. Na wszystkich pracowników kolei nałożono szczególne obowiązki i odpowiedzialność za sumienne i sprawne wykonywanie ich pracy. W przepisie art. 1 dekretu zawarowano, że na czas wojny Polskie Koleje Państwowe podlegają militaryzacji, a Naczelny Dowódca Wojska Polskiego może użyć ich w całości lub w części do zadań natury wojskowej. Wszystkich zatrudnionych na Polskich Kolejach Państwowych uważano tym samym za zmobilizowanych do wojskowej służby w komunikacji kolejowej. Nie była to regulacja oryginalna. Jak nadmieniono powyżej, w analogiczny sposób kwestię tę konstytuowała ustawa z 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny lub grożącego Państwu niebezpieczeństwa. Podobnie, do ustawy z 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa, włączono rozdział IV w całości poświęcony wojskowej służbie komunikacji. W dniu 22 marca 1945 r. Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Bezpieczeństwa Publicznego i Sprawiedliwości, wydał rozporządzenie wykonawcze do powyższego dekretu o powołaniu do wojskowej służby komunikacji na kolejach<sup>82</sup>. Do służby tej zaangażowani zostali wszyscy obywatele państwa polskiego bez względu na płeć, którzy nie ukończyli jeszcze sześćdziesiątego roku życia, choćby nie podlegali powszechnemu obowiązkowi wojskowemu, którzy: w jakimkolwiek czasie byli funkcjonariuszami lub pracownikami Polskich Kolei Państwowych albo kolei prywatnych w Polsce; w czasie okupacji Polski byli funkcjonariuszami lub pracownikami Kolei Wschodniej (*Ostbahn*) lub niemieckich kolei państwowych albo prywatnych oraz mają fachowe wykształcenie lub fachową praktykę w dziedzinie komunikacji kolejowej. Wszystkie wymienione osoby – o ile nie pozostawały już zatrudnione w państwowej służbie kolejowej – powinny były zgłosić się do rejestracji na najbliższej stacji kolejowej w terminach ustalonych przez poszczególne dyrekcje Polskich Kolei Państwowych. Uchylenie się od obowiązków powyższego rozporządzenia było obwarowane sankcją, wynikającą z przepisów Kodeksu Karnego Wojska Polskiego z 23 września 1944 r.<sup>83</sup>, a do rozpoznania tych spraw właściwe były sądy wojskowe. Przepis ten stanowił swoiste doprecyzowanie normy wyrażonej w art. 4 dekretu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, iż wszyscy zatrudnieni na „Polskich Kolejach Państwowych” – jako osoby zmobilizowane za popełnione przestępstwa odpowiadają według Kodeksu Karnego Wojska Polskiego, którego zakres podmiotowy obejmował – oprócz żołnierzy Wojska Polskiego; obowiązanych do służby wojskowej lub pomocniczej z chwilą powołania; jeńców wojennych i zakładników, pozostających pod nadzorem administracji wojskowej – także inne osoby w przypadkach określonych prawem.

Strategiczne znaczenie kolei zostało także zaznaczone w ustawie z 27 kwietnia 1989 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”<sup>84</sup>. Na PKP nałożono bowiem obowiązek prowadzenia działalności z zachowaniem wymagań dotyczących bezpieczeństwa państwa oraz wykonywanie zadań, wynikające z przepisów o powszechnym obowiązku obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w tym w szczególności w zakresie przewozów wojskowych i przygotowania kolei na potrzeby obrony państwa.

<sup>82</sup> Dz.U. 1945 r., nr 11, poz. 62.

<sup>83</sup> Dz.U. z 1944 r., nr 6, poz. 27.

<sup>84</sup> Dz.U. z 1989 r., nr 26, poz. 138.

## VII. Koleje w Polsce Ludowej

Po drugiej wojnie światowej najważniejszą i najbardziej kompleksową ustawą, regulującą organizację i funkcjonowanie transportu kolejowego była ustawa z 2 grudnia 1960 r. o kolejach<sup>85</sup>. Akt ten liczył czterdzieści siedem artykułów, zawartych w siedmiu rozdziałach. Uznać go zatem należy za stosunkowo zwięzły. Regulacja zawierała legalną definicję kolei, stanowiąc, że przez to pojęcie należy rozumieć drogi szynowe wraz z przeznaczonymi do ich eksploatacji i utrzymania budowlami, urządzeniami oraz poruszającym się po tych drogach taborem, służące do przewozu osób, przesyłek oraz ładunków. Koleje podzielono na koleje użytku publicznego i koleje użytku niepublicznego. Pierwsze z nich były przeznaczone do publicznego przewozu osób i przesyłek, drugie natomiast służyły do wyłącznego użytku eksploatujących je jednostek, jak również bocznic kolejowe, połączone z siecią kolei użytku publicznego. Ustawodawca unormował również w tymże akcie zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (o czym będzie mowa poniżej); określił zasady korzystania z kolei użytku niepublicznego; opisał oddalenie zadrzewienia i robót ziemnych od linii kolejowych oraz pasy ochronne przeciwpożarowe i zasłony odśnieżne; uregulował ochronę porządku na kolejach użytku publicznego oraz wprowadził przepisy karne za zadrzewianie (zakrzewianie) gruntów lub wykonywanie robót ziemnych wbrew przepisom, a także wykroczenie przeciw przepisom o porządku na kolejach użytku publicznego. Ustawa była nowelizowana dziesięciokrotnie<sup>86</sup>. Uchylono ją 14 listopada 1997 r., na mocy ustawy z 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym<sup>87</sup>.

Ustawa o transporcie kolejowym również była aktem dość lakonicznym, jak na zróżnicowanie regulowanej materii. Zasady i warunki eksploatacji linii kolejowych, zarządzania nimi oraz wykonywania na nich przewozów, a także eksploatacji pojazdów szynowych ujęto w sześćdziesięciu dwóch artykułach, zawartych w dziewięciu rozdziałach. Tym razem linie kolejowe podzielono na: linie o państwowym znaczeniu oraz linie o lokalnym znaczeniu. Przepisy dotyczące eksploatacji linii kolejowych, nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych oraz nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego należało stosować również do metra oraz bocznic kolejowych, o ile ustawa nie stanowiła inaczej. Ustawa dopuszczała możliwość połączenia linii kolejowych na podstawie umowy zarządów kolei (koncesjonowanych podmiotów gospodarczych, uprawnionych do zarządzania liniami kolejowymi). Inwestycje dotyczące linii kolejowych o państwowym znaczeniu miały być finansowane z budżetu państwa. Jednakże koszty ich utrzymania winny być już finansowane ze środków zarządu kolei, z wykluczeniem linii o państwowym znaczeniu wyłącznie ze względów obronnych. Działalność gospodarcza polegająca na zarządzaniu liniami kolejowymi i wykonywaniu przewozów kolejowych podlegała koncesjonowaniu, z wyjątkiem przewozów kolejowych w obrębie bocznic kolejowej. Jako organ właściwy do udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany i cofnięcia koncesji wskazano Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. W ustawie uregulowano także kwestie związane z nadzorem technicznym nad eksploatacją linii kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Powołano centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych, pojazdów szynowych i bezpieczeństwem ruchu

<sup>85</sup> Dz.U. z 1960 r., nr 54, poz. 311.

<sup>86</sup> Zob. Dz.U. z 1970 r., nr 3, poz. 13; Dz.U. z 1971 r., nr 12, poz. 115; Dz.U. z 1974 r., nr 24, poz. 142; Dz.U. z 1982 r., nr 7, poz. 54; Dz.U. z 1987 r., nr 33, poz. 180; Dz.U. z 1988 r., nr 41, poz. 324; Dz.U. z 1989 r., nr 26, poz. 138; Dz.U. z 1990 r., nr 34, poz. 198; Dz.U. z 1991 r., nr 107, poz. 462 oraz Dz.U. z 1996 r., nr 106, poz. 496. Dwukrotnie ogłaszano tekst jednolity ustawy: Dz.U. z 1970 r., nr 9, poz. 76. i Dz.U. z 1989 r., nr 52, poz. 310.

<sup>87</sup> Dz.U. z 1997 r., nr 96, poz. 591.

kolejowego w osobie Głównego Inspektora Kolejnictwa. Z dniem 30 czerwca 1998 roku zlikwidowano dyrekcje okręgowe kolei państwowych. W ich miejsce powstały sektory: trakcji i zaplecza warsztatowego, infrastruktury kolejowej, przewozów pasażerskich, przewozów towarowych, a także pionowy: nieruchomości, elektroenergetyki, energetyki, służb zarządzania etatami. Każdy z pionów miał swoją dyrekcję i zakłady wykonawcze<sup>88</sup>. Ustawa stosunkowo często podlegała modyfikacjom, gdyż w latach 1999–2004 nowelizowano ją sześć razy<sup>89</sup>.

Transport kolejowy jest szczególnie czuły na anomalie pogodowe, a zwłaszcza mróz i opady śniegu. W okresie PRL-u władze podejmowały jednak działania interwencyjne, w celu zniwelowania negatywnych skutków w transporcie koleją, spowodowanych warunkami meteorologicznymi. Szczególnie w latach siedemdziesiątych XX w. Rada Ministrów wydawała uchwały w sprawie organizowania przewozów koleją w okresie zimowym. Przykładowo, akt taki został wydany 7 lutego 1974 r. i odnosił się do okresu zimowego 1973/1974<sup>90</sup>. Na przełomie lat 1978/1979 w Polsce nastąpiła wyjątkowo śnieżna i mroźna zima, określana po dziś dzień mianem „zimy stulecia”. Jednakże już od 10 listopada 1978 obowiązywała uchwała Rady Ministrów w sprawie zapewnienia sprawnej pracy transportu kolejowego i drogowego w okresie zimowym 1978/1979<sup>91</sup>. Minister Komunikacji, współdziałający z Ministrem Obrony Narodowej, mógł wdrażać, w razie utrzymujących się w okresie zimowym mrozów i wzmożonych opadów śnieżnych, szereg działań zmierzających do usprawnienia komunikacji. Przede wszystkim – stosownie do zaistniałej sytuacji – ograniczał przewozy określoną gałęzią transportu, włączając jednocześnie zależnie od potrzeb inny rodzaj transportu, w tym również branżowy transport samochodowy oraz ograniczał przewóz towarów podatnych na zamarzanie. W celu zapewnienia sprawnej pracy transportu kolejowego, drogowego i lotniczego w warunkach zimowych oraz ustalenia zasad współdziałania państwowych jednostek gospodarczych z zarządami kolei państwowych, dróg publicznych oraz lotnisk komunikacyjnych przy odśnieżaniu i zwalczaniu gołoledzi stosowny akt uchwalono również dla okresu zimy 1979/1980 r.<sup>92</sup> oraz zimy 1981/1982 r.<sup>93</sup>

## VIII. Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”

W dniu 26 września 1926 r. rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej utworzono przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”<sup>94</sup>. Akt ten był nowelizowany sześć razy – rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 29 listopada 1930 r.<sup>95</sup>; dwukrotnie w 1932 r., to jest ustawą z 18 lutego 1932 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”<sup>96</sup> oraz ustawą z 18 marca 1932 r. o zmianie niektórych przepisów, dotyczących zaopatrzenia emerytalnego funkcjonariuszy

<sup>88</sup> Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).

<sup>89</sup> Zob. Dz.U. z 1998 r., nr 106, poz. 668; Dz.U. z 1999 r., nr 84, poz. 934; Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948; Dz.U. z 2000 r., nr 120, poz. 1268; Dz.U. z 2000 r., nr 122, poz. 1314; Dz.U. z 2001 r., nr 154, poz. 1800.

<sup>90</sup> M.P. z 1974 r., nr 6, poz. 44.

<sup>91</sup> M.P. z 1978 r., nr 36, poz. 136.

<sup>92</sup> Uchwała Nr 162 Rady Ministrów z 05.11.1979 r. w sprawie zapewnienia sprawnej pracy transportu kolejowego, drogowego i lotniczego w okresie zimy 1979/1980 r., M.P. z 1979 r., nr 27, poz. 142.

<sup>93</sup> Uchwała Nr 233 Rady Ministrów z 23.10.1981 r. w sprawie zapewnienia sprawnej pracy transportu kolejowego, drogowego i lotniczego w warunkach zimowych, M.P. z 1981 r., nr 28, poz. 255.

<sup>94</sup> Dz.U. z 1926 r., nr 97, poz. 568.

<sup>95</sup> Dz.U. z 1930 r., nr 82, poz. 641.

<sup>96</sup> Dz.U. z 1932 r., nr 19, poz. 132.

państwowych i zawodowych wojskowych<sup>97</sup>; rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej<sup>98</sup>; dekretem z 28 lipca 1948 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”<sup>99</sup> oraz ustawą z 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji<sup>100</sup>. Tekst jednolity aktu ogłaszano dwukrotnie, tj. w tymże 1930 r.<sup>101</sup> oraz w roku 1948<sup>102</sup>. Celem rozporządzenia było przede wszystkim zapewnienie sprawnego funkcjonowania kolei, ze względu na znaczenie tego środka transportu dla gospodarki i obronności państwa. Dlatego też dokonywanie poszczególnych regulacji poświęconych transportowi kolejowemu następowało w sposób odrębny i odmienny<sup>103</sup>, w formie autonomicznych aktów prawnych o charakterze *lex specialis*. We współczesnej judykaturze, stosującej przepisy nieobowiązującego już rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, podnosi się, że przepisy tego aktu prawnego cechuje prostota. Widoczne jest też dążenie ustawodawcy do kompleksowego uregulowania przedmiotowej materii. Prawodawcy przyświecał zamiar, by przedsiębiorstwu zawiadującemu kolejami zapewnić wystarczające zaplecze materialne<sup>104</sup>. Jednocześnie zauważa się dążenie do zwięzłego opisanie regulowanej materii (rozporządzenie liczyło pierwotnie trzydzieści dwa artykuły, a w wyniku kolejnych nowelizacji w 1948 r., czyli w dacie wydania tekstu jednolitego – trzydzieści pięć artykułów). Należy przy tym podkreślić, że prawodawca nie delegował na inne podmioty uprawnienia do wydania przepisów wykonawczych. Nowo powstałemu przedsiębiorstwu powierzono zarząd kolejami państwowymi i majątkiem Skarbu Państwa, przeznaczonym do użytku kolei państwowych<sup>105</sup> oraz kolejami prywatnymi, znajdującymi się w zarządzie państwowym. Miało być ono prowadzone wedle zasad handlowych i – jak zaznaczono, w wyniku nowelizacji dokonanej w 1930 r.<sup>106</sup> – ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb państwa i interesów gospodarstwa społecznego. Nadano jemu status samoistnej osoby prawnej, z siedzibą w Warszawie. Organom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” miały służyć wszystkie publiczno-prawne uprawnienia dotychczasowego państwowego zarządu kolejowego. W 1930 r. założono również, że podmiot ten będzie wpisany do rejestru handlowego, przy czym wpisowi miały podlegać firma, siedziba i przedmiot przedsiębiorstwa, a także imiona i nazwiska osób uprawnionych do podpisywania zobowiązań w imieniu przedsiębiorstwa oraz ograniczenia w tym zakresie. Jako że „Polskie Koleje Państwowe” miały prowadzić eksploatację wszystkich linii kolejowych, zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Komunikacji, w tym celu objęły w zarząd i użytkowanie cały ich majątek nieruchomości. Majątek ruchomy, przeznaczony do użytku kolei państwowych, z całym istniejącym zapasem gotówki i materiałów, przeszedł natomiast na własność przedsiębiorstwa. Zastrzeżono jednocześnie, iż działania te w niczym nie miały naruszać dotychczasowych praw własności do poszczególnych części objętego majątku

<sup>97</sup> Dz.U. z 1932 r., nr 26, poz. 239.

<sup>98</sup> Dz.U. z 1934 r., nr 110, poz. 976.

<sup>99</sup> Dz.U. z 1948 r., nr 36, poz. 255.

<sup>100</sup> Dz.U. z 1951 r., nr 14, poz. 108.

<sup>101</sup> Dz.U. z 1930 r., nr 12, poz. 18.

<sup>102</sup> Dz.U. z 1948 r., nr 43, poz. 312.

<sup>103</sup> Zob. wyr. WSA w Warszawie z 26.02.2007 r., sygn. akt I SA/Wa 1857/06; LEX nr 318067.

<sup>104</sup> Ibidem.

<sup>105</sup> Ustawa nowelizująca z 1930 r. usunęła fragment przepisu odnoszący się do majątku Skarbu Państwa, przeznaczony do użytku kolei państwowych.

<sup>106</sup> Dz.U. z 1930 r., nr 89, poz. 641.



nieruchomego<sup>107</sup>. W zakresie istniejących zobowiązań, wynikających z dotychczasowej gospodarki kolejowej, nałożono na „Polskie Koleje Państwowe” obowiązek ich przejęcia w takim stanie, w jakim będą się one znajdowały w chwili rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa. Cały majątek przekazany przedsiębiorstwu wyodrębniono z ogólnego majątku Skarbu Państwa. Majątek nieruchomy, oddany przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” w zarząd i użytkowanie, odpowiadał za pożyczki i zobowiązania, zaciągnięte przez przedsiębiorstwo oraz za pożyczki i zobowiązania, które były zaciągnięte przez Skarb Państwa przed utworzeniem przedsiębiorstwa i które korzystały ze specjalnego zabezpieczenia na tym majątku. Zastrzeżono, że majątek ten nie mógł być obciążony żadnymi innymi pożyczkami i zobowiązaniami Skarbu Państwa. Na polecenie Ministra Komunikacji przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” miało objąć w zarząd i eksploatację nowo wybudowane linie kolei państwowych lub też prywatnych, nieznajdujących się dotychczas w zarządzie państwowym, jak również wyłączyć ze swego zarządu i eksploatacji linie kolejowe wskazane przez Ministra Komunikacji. W 1930 r. powyższy przepis zmieniono w ten sposób, że wszelkie nieruchomości, przeznaczone do użytku kolei, stały się z chwilą nabycia ich przez „Polskie Koleje Państwowe” własnością Skarbu Państwa, przedsiębiorstwo zaś miało zatrzymać je w swoim użytkowaniu i zarządzie. Z przekazanego mu do użytkowania i zarządu majątku przedsiębiorstwo mogło – w granicach zwykłego zarządu – wynajmować oraz wydzierżawiać wszelkie nieruchomości, mogło również zbywać, w granicach planu finansowego, tabor kolejowy. Zbywanie majątku nieruchomego było uprawnione tylko w granicach upoważnień ustawowych<sup>108</sup>. Sformułowanie przepisu art. 7 ust. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, odnoszące się do nieruchomości, przeznaczonych do użytku kolei, a stających się z chwilą nabycia ich przez „Polskie Koleje Państwowe” własnością Skarbu Państwa przy równoczesnym użytkowaniu i zarządzie przez przedsiębiorstwo – nie precyzowało czy miało to nastąpić to z mocy prawa, czy też konieczna była konkretyzacja tej normy w formie indywidualnego aktu administracyjnego<sup>109</sup>. Pierwotnie przewidziano, że „Polskie Koleje Państwowe” będą wolne od obowiązku opłacania

<sup>107</sup> „Polskie Koleje Państwowe” aktualnie również wywodzą tytuły prawnorzeczowe do niektórych nieruchomości z wyżej powołanego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 1926 r. Przepis ten budzi zresztą szereg wątpliwości interpretacyjnych, które wynikają między innymi ze zmian granic Polski po drugiej wojnie światowej. WSA w Warszawie w wyr. z 16.05.2006 r. (sygn. akt I SA/Wa 1977/05), oddalającym skargę Polskich Kolei Państwowych Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu na decyzję Krajowej Komisji Uwłaszczeniowej z 04.08.2005 r. nr KKU-123/05/KP w przedmiocie stwierdzenia nabycia mienia Skarbu Państwa przez Gminę Miejską Wrocław orzekł, że powołane rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” prowadziło eksploatację wszystkich linii kolejowych, zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Komunikacji, obejmując je w zarząd i użytkowanie (co do nieruchomości) i nabywając na własność majątek ruchomy, jednakże dotyczyło to wyłącznie majątku znajdującego się na obszarze, który w dacie wejścia w życie tegoż rozporządzenia należał poprzednio do polskiego Ministerstwa Komunikacji. *A contrario*, nie dotyczyło to majątku istniejącego na tzw. Ziemiach Zachodnich, włączonych do państwa polskiego po drugiej wojnie światowej; LEX nr 232196. WSA w Warszawie w wyr. z 26.02.2007 r. (sygn. akt I SA/Wa 1857/06), dokonał z kolei analizy, w jaki sposób należy obecnie stosować i interpretować przepis art. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, skoro został on wprowadzony do systemu prawnego w odmiennych warunkach politycznych, społecznych i prawnych. Sąd wyraził pogląd, iż nie można obecnych reguł stosowanych przy technice legislacyjnej odnosić do aktów prawnych powstałych blisko sto lat temu, a w dodatku w warunkach szczególnych, to jest w okresie budowania państwowości Polski i łączenia w jedno trzech odrębnych obszarów kraju. Zasugerował ponadto odstąpienie od wykładni literalnej na rzecz wykładni celowościowej. Zamiarem prawodawcy było bowiem wydzielenie z całego majątku państwa części mienia dla kolei, w celu zapewnienia jej prawidłowego funkcjonowania z uwagi na jej szczególne znaczenie dla gospodarki państwa i jego obronności. Sąd skonstatował, że przepis art. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej nie może być odczytywany w ten sposób, że w części stanowi on normę prawną (odnośnie do prawa własności przedsiębiorstwa do ruchomości i gotówki), a w części ma być traktowany jako jedynie deklaracja ewentualnych, przyszłych działań, w wyniku których przedsiębiorstwo dopiero w przyszłości uzyska, do tej części majątku, tytuł prawny, a obecnie natomiast jedynie zarządza nim w sensie czysto technicznym; LEX nr 318067.

<sup>108</sup> O zasadach prowadzenia przedsiębiorstwa traktował Rozdział 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej. W przepisie art. 12 ust. 1 zawarowano, że przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” będzie pokrywać swoje wydatki eksploatacyjne z własnych dochodów, inwestycyjne zaś z nadwyżek eksploatacyjnych, pożyczek lub z dotacji Skarbu Państwa. Przedsiębiorstwo prowadziło swoją gospodarkę na podstawie rocznych planów finansowo-gospodarczych, zatwierdzonych przez Radę Ministrów na podstawie wniosku, przedstawionego przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu. W przyszłości założono, że plany finansowo-gospodarcze przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” powinny być zostać sporządzane zgodnie z zasadami ustalonymi przez Narodowy Plan Gospodarczy. Minister Komunikacji mógł przy tym polecić przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” budowę, przebudowę i odbudowę linii kolei państwowych w ramach państwowego planu inwestycyjnego (art. 9 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej; Dz.U. z 1948 r., nr 43, poz. 312).

<sup>109</sup> Problem ten podniósł NSA w wyr. z 09.06.2010 r. (sygn. akt I OSK 1080/09), stwierdzając, że nie można skutecznie twierdzić, by powstanie tego prawnorzeczowego tytułu po stronie PKP następowało z mocy prawa bez potrzeby konkretyzacji tej normy w indywidualnym akcie administracyjnym. Wyr. pobrano z: <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/> (20.12.2014).

jakichkolwiek podatków i danin publicznych na rzecz Skarbu Państwa lub też na rzecz poszczególnych związków samorządowych. Przepis ten w powyższym brzmieniu ostał się do 1930 r. Podczas pierwszej nowelizacji ustawy w artykule 8 uregulowano kwestię zaciągania przez przedsiębiorstwo pożyczek. Dozwolono, by „Polskie Koleje Państwowe” na swe potrzeby zaciągały krótkoterminowe pożyczki, nie przewyższające w sumie 10% ogólnego dochodu eksploatacyjnego brutto, wykazanego w ostatnim rocznym zamknięciu rachunkowym. Pożyczki te musiały być spłacone z bieżących dochodów przedsiębiorstwa. Ogólne zasady, na jakich pożyczki te mogły być zaciągane, ustalał Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Zwierzchni nadzór nad zarządem kolei powierzonych przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” wykonywał Minister Komunikacji przez podległe mu Ministerstwo Komunikacji. Jako organy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” wskazano: Generalną Dyрекcję, Dyrekcje Okręgowe oraz podległe im urzędy i jednostki administracyjne. Na czele Generalnej Dyrekcji postawiono Generalnego Dyrektora, powołanego na wniosek Ministra Komunikacji przez Prezydenta Rzeczypospolitej. Uznano, że jest on przełożonym wszystkich pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, reprezentuje przedsiębiorstwo na zewnątrz, kieruje samodzielnie eksploatacją i zarządem, rozstrzyga wszystkie ważniejsze sprawy, sporządza roczne budżety, plany finansowo-gospodarcze i bilanse, realizuje wszystkie tak krótko, jak i długoterminowe pożyczki, a także czuwa nad sprawnym i celowym działaniem przedsiębiorstwa. Generalny Dyrektor odpowiadał za swą działalność, tudzież za działalność wszystkich organów przedsiębiorstwa, wobec Ministra Komunikacji. Dyrekcje Okręgowe miały sprawować w swych okręgach bezpośredni zarząd kolejami pod zwierzchnim kierownictwem Generalnego Dyrektora. Zastępstwo sądowe w sprawach dotyczących praw i interesów majątkowych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” powierzono Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 1926 r. obowiązywało trzydzieści cztery lata. Zostało ono uchylone przez ustawę z 2 grudnia 1960 r. o kolejach<sup>110</sup>.

Uchwałą Rady Ministrów Nr 189 z 26 maja 1961 r. przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe” nadano statut<sup>111</sup>. Jako podstawę prawną działalności tego podmiotu wskazano ustawę z 2 grudnia 1960 r. o kolejach oraz właśnie postanowienia uchwalonego statutu. Do zakresu działania PKP miały należeć: przewóz osób, przesyłek i poczty oraz obsługa spedycyjna klientów kolei i obsługa podróżnych; utrzymanie obiektów, taboru i urządzeń kolejowych w stanie zapewniającym sprawne wykonywanie przewozów i bezpieczeństwo ruchu kolejowego; budowa, przebudowa i modernizacja linii, węzłów, obiektów i urządzeń kolejowych w ramach zatwierdzonych planów inwestycyjnych; sprawowanie w zakresie zleconym przez Ministra Komunikacji nadzoru technicznego nad kolejami użytku niepublicznego; świadczenie klientom kolei usług pozaprzewozowych, pozostających w związku z przewozami i obsługą spedycyjną; sanitarne zabezpieczenie obszaru kolejowego oraz wszczynanie postępowania przymusowego w celu przymuszenia w razie naruszenia przepisów sanitarnych na terenach kolejowych; zapewnienie ochrony całości i bezpieczeństwa przewożonych osób i przesyłek oraz udzielanie pomocy leczniczej w nagłych wypadkach na tym obszarze; wykonywanie przewozów wojskowych oraz przygotowanie kolei na potrzeby obrony państwa; sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o porządku na kolejach użytku

<sup>110</sup> Dz.U. 1960 r., nr 54, poz. 311.

<sup>111</sup> M.P. z 1961 r., nr 47, poz. 210.

publicznego; organizowanie i wykonywanie profilaktyki leczniczej i lecznictwa pracowników kolejowych oraz ich rodzin; przeprowadzanie badań lekarskich, mających na celu ustalanie przydatności do pełnienia służby na kolejach oraz wykonywanie innych usług związanych z działalnością PKP. Przedsiębiorstwu przyznano osobowość prawną. Do prowadzenia działalności określonej w statucie było wyposażone środki trwałe, przydzielone przez państwo oraz środki obrotowe, przewidziane w planach gospodarczych. Miało prawo wynajmować i wydzierżawiać wszelkie środki trwałe na zasadach ogólnych obowiązujących przedsiębiorstwa państwowe. Z PKP mogły być łączone inne przedsiębiorstwa państwowe na zasadach ogólnych, obowiązujących przedsiębiorstwa państwowe, jak również przedsiębiorstwo mogło organizować porozumienia branżowe oraz być uczestnikiem porozumień branżowych organizowanych przez inne jednostki gospodarcze, jak również mogło pełnić funkcje przedsiębiorstwa prowadzącego. Tak jak w przepisach wcześniejszych „Polskie Koleje Państwowe” odpowiadały tylko za własne zobowiązania. Odpowiedzialność ta nie rozciągała się na zobowiązania Skarbu Państwa ani też Skarb Państwa nie miał odpowiadać za zobowiązania PKP. Środki trwałe nie mogły służyć do zaspokajania zobowiązań pieniężnych przedsiębiorstwa. Zwierzchnie kierownictwo nad „Polskimi Kolejami Państwowymi” zostało powierzone Ministrowi Komunikacji. Od roku 1978 Minister Komunikacji zwierzchnie kierownictwo sprawował przez Dyрекcję Generalną Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” w Ministerstwie Komunikacji<sup>112</sup>. Sieć kolei znajdującą się w eksploatacji PKP podzielono na dziewięć okręgów kolei państwowych, zarządzanych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych<sup>113</sup>. Działalność gospodarcza PKP powinna być prowadzona na zasadach pełnego rozrachunku gospodarczego w ramach narodowych planów gospodarczych. Tekst statutu na przestrzeni lat 1961–1982 nowelizowano czterokrotnie<sup>114</sup>.

W 1989 r. działalność przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” uregulowano na drodze ustawy<sup>115</sup>, którą następnie zastąpiono ustawą z 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”<sup>116</sup>. W przepisie art. 1 ustawy z 1989 r. wyrażono cel istnienia przedmiotowego przedsiębiorstwa. Otóż, PKP zostało utworzone do wykonywania przewozu osób i rzeczy kolejami użytku publicznego w komunikacji krajowej i międzynarodowej, w celu zaspokajania potrzeb ludności i gospodarki narodowej, a także obronności i bezpieczeństwa państwa jako osoba prawna, podlegająca wpisowi do rejestru przedsiębiorstw państwowych na zasadach określonych w przepisach ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, z siedzibą w mieście stołecznym Warszawa. W 1991 r. PKP przekształcono w spółkę o statusie przedsiębiorstwa państwowego<sup>117</sup>. Jednocześnie z „Polskich kolei Państwowych” wydzielono zakłady budownictwa, produkcyjne i naprawcze zaplecza kolejowego, z których utworzono odrębne przedsiębiorstwa państwowe. Wydanie w 1995 r., już po transformacji ustrojowej, ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” wymusiło ogłoszenie nowego statutu tegoż przedsiębiorstwa, dostosowanego do nowych norm prawnych. Dokonało się to na podstawie Obwieszczenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 29 października 1996 r. w sprawie ogłoszenia statutu

<sup>112</sup> M.P. z 1977 r., nr 33, poz. 158.

<sup>113</sup> W 1962 r. liczbę okręgów kolei państwowej zmniejszono do ośmiu. Zob.: M.P. z 1961 r., nr 44, poz. 203.

<sup>114</sup> Zob. M.P. z 1962 r., nr 44, poz. 203; M.P. z 1972 r., nr 53, poz. 280; M.P. z 1977 r., nr 33, poz. 158 oraz Dz.U. z 1982 r., nr 22, poz. 156.

<sup>115</sup> Ustawa z 27.04.1989 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. z 1989 r., nr 26, poz. 138.

<sup>116</sup> Dz.U. z 1995 r., nr 95, poz. 474.

<sup>117</sup> Dz.U. z 1991 r., nr 107, poz. 463.

przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”<sup>118</sup>. PKP – za ustawą – określono jako przedsiębiorstwo transportu publicznego, prowadzące działalność na zasadach rynkowych. Jednakowoż przewidziano, iż podmiot ten miał otrzymywać dotacje z budżetu państwa na zasadach określonych w przepisach prawa budżetowego oraz w ustawie, regulującej funkcjonowanie „Polskich Kolei Państwowych”. Jako obszar działania „Polskich Kolei Państwowych” wskazano terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zagranicę. Organami przedsiębiorstwa miały być: Rada PKP i Zarząd PKP. Przedmiot działalności „Polskich Kolei Państwowych” określony w nowo wydanym statucie nie różnił się zasadniczo od ram działalności przedsiębiorstwa ukonstytuowanych w regulacjach wcześniejszych i koncentrował się wokół organizacji przewozu osób i towarów. Warto jednak zauważyć, że od 1996 r. PKP stało się uprawnione do zawierania umów i porozumień w zakresie współpracy gospodarczej, naukowo-technicznej, socjalnej i kulturalnej z zarządami kolejowymi innych krajów; współpracy z organizacjami międzynarodowymi; tworzenia podmiotów gospodarczych przewidzianych w przepisach prawa oraz prowadzenia działalności w zakresie handlu zagranicznego. Ponadto, od 1989 r. zgodnie z dyspozycją ustawową, PKP miało uczestniczyć w realizacji zadań systemu oświaty i wychowania, w szczególności w celu zapewnienia wykwalifikowanych kadr; prowadzić działalność związaną z ustalaniem i wypłatą świadczeń określonych w przepisach o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin oraz organizować i prowadzić kolejową służbę zdrowia. Przedsiębiorstwu dano również pewną swobodę w prowadzeniu działalności innej, aniżeli tej wyartykułowanej w ustawie i statucie. Niemniej jednak zastrzegano, że nie mogła ona ograniczać podstawowej działalności przedsiębiorstwa, wyrażonej w przepisach prawa, i musiała zostać ujawniona w rejestrze przedsiębiorstw państwowych. Mienie PKP stanowiło wydzieloną część mienia ogólnonarodowego, a przedsiębiorstwo – w dalszym ciągu – występowało w obrocie we własnym imieniu i na własny rachunek, odpowiadając za własne zobowiązania. Na podstawie ustawy z 1989 r. „Polskimi Kolejami Państwowymi” zarządzał i reprezentował je Dyrektor Generalny PKP, powoływany i odwoływany przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności. Organ ten sprawował ponadto nadzór nad PKP. W układzie terytorialnym Statut z 1996 r. zakładał, że sieć kolejowa PKP dzieliła się na okręgi (było ich osiem).

Na mocy ustawy z 8 września 2000 r. dokonano komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, działającego na podstawie ustawy z 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” oraz restrukturyzacji spółki akcyjnej powstałej w wyniku komercjalizacji PKP, działającej pod firmą „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, z siedzibą w Warszawie i jej prywatyzacji<sup>119</sup>. Komercjalizacja PKP, w rozumieniu ustawy, polegała na przekształceniu PKP w spółkę akcyjną, w której Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem. Restrukturyzacja PKP SA obejmowała natomiast działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki, polegające na utworzeniu przez PKP SA spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek; gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania, a także zbywanie mienia zbędnego, w tym zasobów mieszkaniowych; zmianie poziomu i struktury zatrudnienia; zamianie wierzytelności na akcje i udziały PKP SA w spółkach przez nią utworzonych. Z kolei prywatyzacja PKP SA, w rozumieniu ustawy, polegała na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki

<sup>118</sup> Dz.U. z 1996 r., nr 77, poz. 709.

<sup>119</sup> Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948.



lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki. Złożono, że będzie ona dokonana przez ministra właściwego do spraw transportu.

## IX. Zakończenie

Początkowo koleje żelazne powstawały jako przedsięwzięcia finansowane przez prywatnych inwestorów, przy wsparciu państwa. W zaborze pruskim i austriackim infrastruktura kolejowa była tworzona z udziałem kapitału lokalnych spółek kolejowych. Państwo wkraczało wówczas, gdy budowa i eksploatacja poszczególnych połączeń kolejowych stawała się nieopłacalna dla podmiotów prywatnych. Inicjatywę państwa widać szczególnie wyraźnie w inwestycjach o znaczeniu lokalnym i liniach strategicznych. Podmioty prywatne realizowały natomiast trakty obliczone na zysk<sup>120</sup>. W Drugiej Rzeczypospolitej w pierwszej kolejności przystąpiono do scalania linii kolejowych, stanowiących pozostałość po infrastrukturze państw zaborczych. Przede wszystkim odbywało się to pod egidą państwa, przy udziale kapitału prywatnego. W 1926 r. utworzono przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”, które w zmienionej prawnie formule funkcjonuje po dzień dzisiejszy. Ze względu na znaczenie kolei dla gospodarki i obronności państwa, materia ta podlegała odmiennej, wyodrębnionej z całości systemu prawnego, regulacji. Jest to charakterystyczne dla wszystkich opisanych w niniejszym artykule epok.

<sup>120</sup> Przykładem takiej inwestycji jest uruchomiona w 1878 r. Kolej Bielsko-Żywiecka. Koncesjonariuszem połączenia Chabówka-Zakopane był hrabia Władysław Zamoyski. Jego koncesja opiewała do 1987 r. Pobrano z: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/historia-kolei-w-polsce/> (20.12.2014).