

338.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 6 lipca 1935 r.

w sprawie udzielenia koncesji, zawierającej zmiany i uzupełnienia ustawy (koncesji) Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych S. A., zatwierdzonej dnia 20 czerwca 1911 r. (Nr. 120 Dz. II Zbioru Praw i Rozporządzeń b. Rządu Rosyjskiego za 1911 r. art. 751).

Na podstawie art. 6 i art. 15 ustęp 1 ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 391) nadają Towarzystwu Warszawskich Kolei Dojazdowych S. A. następującą koncesję, zawierającą zmiany i uzupełnienia jego ustawy (koncesji) z dnia 20 czerwca 1911, ogłoszonej w Nr. 120 Dz. II Zbioru Praw i Rozporządzeń b. Rządu Rosyjskiego za rok 1911 art. 751.

§ 1. Towarzystwo Warszawskich Kolei Dojazdowych jest obowiązane:

I. Zmienić na wszystkich liniach kolejowych T-wa w ruchu osobowym, a na odcinkach, położonych w granicach W. Warszawy linii, wymienionych niżej w pkt. b) i c), również w ruchu towarowym, trakcją parową na trakcję motorową z zastosowaniem w składach pociągów osobowych zespolonych hamulców, w terminach niżej wskazanych:

- a) na wąskotorowej kolei Grójeckiej i na połączonym z nią odcinku wąskotorowej kolei Wilanowskiej, wymienionym niżej w p. III w terminie do dnia 1 września 1936 roku;
- b) na wąskotorowej kolei Warszawa Most — Karczew, w terminie do dnia 1 czerwca 1937 roku;
- c) na wąskotorowej kolei Warszawa Most — Jabłonna, w terminie do dnia 1 czerwca 1938 roku.

Towarzystwo będzie miało jednak prawo zrzec się koncesji na odcinki, wymienione wyżej pod b) i c) lub na jeden z nich i w tym wypadku obowiązane jest uprzedzić o tem Ministerstwo Komunikacji w terminie 6-cio miesięcznym, poprzedzającym wyżej wymienione daty.

W razie zrzeczenia się koncesji na dwa odcinki lub jeden z nich Towarzystwo oddaje na własność Skarbu Państwa bez odszkodowania grunty, urzą-

dzenia kolejowe i tabor, przypadający na odnośny odcinek, za wyjątkiem odcinków (z urządzeniami kolejowymi), o których mowa niżej w p. VIII niniejszego § 1.

W wyjątkowych przypadkach wzmożonego ruchu na powyższych liniach i odcinkach (naprz. w dniach przedświątecznych i świątecznych) Towarzystwo będzie miało prawo uruchamiać dodatkowe pociągi z trakcją parową za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

II. Rozebrać:

- a) odcinek wąskotorowej kolei Grójeckiej na ul. Puławskiej od pl. Unji Lubelskiej do miejsca, położonego w pobliżu granicy m. Warszawy, gdzie będzie wybudowana przez Towarzystwo stacja początkowa kolei Grójeckiej. Miejsce to zostanie ściśle określone przez Zarząd Miejski m. Warszawy w porozumieniu z Towarzystwem, jeśli to miejsce będzie leżało w obrębie miasta Warszawy.

Odcinek od ul. Odyńca do tej stacji powinien jednak pozostać prowizorycznie do czasu urządzenia przez Zarząd Miejski połączenia tramwajowego z nową stacją Warszawa Grójecka.

Na odcinku od ul. Odyńca do nowej stacji Warszawa Grójecka ruch pociągów będzie wstrzymany od następnego dnia po otwarciu zastępczej linii tramwajowej, a w ciągu jednego miesiąca od tej daty wspomniany odcinek będzie rozebrany całkowicie.

Termin wykonania rozbiórki odcinka kolejowego od pl. Unji Lubelskiej do ul. Odyńca upływa dnia 1 sierpnia 1935 roku;

- b) odcinek wąskotorowej kolei Wilanowskiej, położony od stacji Wilanowskiej przy pl. Unji Lubelskiej do stacji Jeziorna.

Rozbiórka poszczególnych części tego odcinka powinna nastąpić w terminach:

- 1) od pl. Unji Lubelskiej do dawnej rogatki Belwederskiej — do dnia 1 września 1935 r.,
- 2) od dawnej rogatki Belwederskiej do st. Klarysew do dnia 1 grudnia 1935 r.,
- 3) od st. Klarysew do st. Jeziorna w terminie do dnia 1 września 1938 r.

W zależności od podanych wyżej terminów rozbiórki poszczególnych części linii Wilanowskiej zaprzestanie ruchu na nich nastąpi: na odcinku od pl. Unji Lubelskiej do dawnej rogatki Belwederskiej — w dniu 28 sierpnia 1935 r., następnie, do st. Klarysew — w dniu 1 listopada 1935 r., i na odcinku od st. Klarysew do st. Jeziorna — w dniu 15 sierpnia 1938 r.

W razie jednak stwierdzenia przed 1 grudnia 1935 r., iż potrzeby komunikacyjne przyległych terenów wymagają innego uregulowania terminów i granic rozbiieranych odcinków, Ministerstwo Komunikacji podda rewizji wyżej przytoczone (§ 1 pkt. II b) postanowienia.

Ruch na linii Wilanowskiej może być utrzymywany zapomocą trakcji parowej do dnia 1 września 1936 r. (§ 1 pkt. 1 ust. a).

Zaprzestanie eksploatacji wąskotorowej linii przeładunkowej od st. P. K. P. Warszawa Główna Towarowa do pl. Unji Lubelskiej ma nastąpić w terminie 5 (pięciu) dni po ogłoszeniu niniejszej koncesji w Dzienniku Ustaw R. P.

III. Poszerzyć tor odcinka wąskotorowej kolei Wilanowskiej od stacji Klarysew do stacji Piaseczno z 0,8 m na 1,0 m oraz wybudować połączenie z wąskotorową koleją Grójecką w Piasecznie w terminie do dnia 1 listopada 1935 r.

IV. Wybudować w terminie do dnia 1 października 1935 r. linię przeładunkową od stacji Piaseczno wąskotorowej do stacji Piaseczno normalnotorowej P. K. P. oraz wybudować warsztaty i inne potrzebne urządzenia trakcyjno-gospodarcze, tudzież budynki etc. w Piasecznie lub w innym miejscu na linii Warszawa Grójecka — Piaseczno poza granicami m. Warszawy lub w granicach miasta Warszawy w miejscu, uzgodnionem z Zarządem Miejskim m. Warszawy.

V. Przenieść w terminie do dnia 1 września 1936 roku budynek stacji Warszawa Most na inne miejsce, uzgodnione z Zarządem Miejskim m. Warszawy i z Ministerstwem Komunikacji, po drugiej stronie mostu Kierbedzia.

VI. Odgrodzić kolejowy tor na odcinku kolei Grójeckiej od Warszawy (ul. Odyńca) do Piaseczna od jezdni szosowej oraz zainstalować w miejscach skrzyżowania się tej kolei z szosą Puławską w jednym poziomie, sygnalizację świetlną i dźwiękową według projektów, zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji oraz, o ile tego będą wymagały w przyszłości wydane przepisy, inne środki ochronne.

VII. Przebudować:

- a) odcinek kolei wąskotorowej Warszawa Most — Karczew, przenosząc część trasy tego odcinka na ul. Stanisława Augusta i ul. Ostrobramską w terminie do dnia 1 czerwca 1937 r. Przed upływem jednak tego terminu Ministerstwo Komunikacji — na prośbę Towarzystwa — rozpatrzy możliwość pozostawienia wąskotorowej linii kolejowej Warszawa Most — Karczew na ul. Grochowskiej, jeśli warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drogowego nie ulegną pogorszeniu i zdecyduje ostatecznie sprawę usytuowania wspomnianego wyżej odcinka. Towarzystwo jednak przed wystąpieniem do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o pozostawienie linii kolejowej na ul. Grochowskiej, powinno — o ile chodzi o miejską część tego odcinka (pkt. VIII), położoną przed biegiem ul. Grochowskiej z Al. Wąszyngtona (przed dawną rogiatką Moskiewską), — uzyskać na to zgodę Zarządu Miejskiego;
- b) odcinek kolei wąskotorowej Warszawa Most — Jabłonna, przenosząc część trasy

tego odcinka od państwowej linii kolejowej do Pelcowizny na wał Gołędzinowski w terminie do dnia 1 czerwca 1938 r.

VIII. Zawrzeć z Zarządem Miejskim m. Warszawy — z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji — umowę na eksploatację miejskich odcinków kolejowych, położonych na prawym brzegu Wisły między dawnymi rogiatkami Moskiewską i Petersburską, które to odcinki były przedmiotem koncesji na budowę i eksploatację, nadanej dnia 18/30 maja 1899 r. b. porucznikowi gwardji Kiersnowskiemu przez b. Magistrat m. Warszawy, a która to koncesja, przejęta przez ks. Stefana Lubomirskiego przeszła na mocy aktu rejentalnego z dnia 23 listopada 1928 r. Nr. 2480, zeznanego przed notariuszem Wyganowskim w Warszawie, na Towarzystwo Warszawskich Kolei Dojazdowych, a następnie wygasła w dniu 1 czerwca 1930 r.

§ 2. Towarzystwo Warszawskich Kolei Dojazdowych ma prawo:

- 1) eksploatować przebudowane w sposób wyżej wskazany wszystkie linie kolejowe Towarzystwa łącznie z nowozbudowanymi odcinkami, potrzebnymi dla połączenia w Piasecznie kolei Wilanowskiej z Grójecką i tej ostatniej ze stacją kolei normalnotorowej Polskich Kolei Państwowych, na zasadach, ustalonych w niniejszej koncesji oraz w ustawie (koncesji) Towarzystwa z dnia 20 czerwca 1911 r.;
- 2) pierwszeństwa do dnia 1 września 1938 r. na otrzymanie koncesji na budowę i eksploatację linii kolejowej od st. Warszawa-Grójecka do st. Jeziorna o szerokości 1,00 mtr, przyczem w przypadku zbudowania tej linii nie będą zastosowane na niej żadne skrzyżowania kolei z szosą w jednym poziomie.

§ 3. Termin, wymieniony w § 48 ustawy (koncesji) Towarzystwa z 20/VI. 1911, po upływie którego Rząd ma prawo w każdym czasie wykupić wszystkie linie kolejowe i odnogi Towarzystwa, — z wyjątkiem odcinków, o których mowa w § 1 pkt. VIII niniejszej koncesji i wejść w posiadanie całego przedsiębiorstwa kolejowego, wraz z wszystkimi jego prawami i obowiązkami, określa się na dzień 1 lipca 1955 roku. Termin ten jednak upada automatycznie i nie będzie obowiązywać, o ile w wypadkach, przewidzianych w § 46 ustawy Towarzystwa z dnia 20 czerwca 1911 r. Minister Komunikacji zastosuje rygor, określone w wymienionym § 46.

§ 4. Towarzystwo będzie wykonywało budowę i przebudowę swych linii kolejowych pod ogólnym nadzorem organów Ministerstwa Komunikacji według planów, projektów i kosztorysów oraz według szczegółowych warunków technicznych, zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 5. W czasie eksploatacji linii kolejowych Towarzystwo jest obowiązane płacić co roku na pokrycie kosztów nadzoru państwowego $1/2\%$ od dochodu brutto całego przedsiębiorstwa kolejowego Towarzystwa.

W czasie budowy nowych odcinków kolei lub przebudowy istniejących, Towarzystwo płaci za nadzór budowlany sumę, przewidzianą w kosztorysie.

Jednocześnie § 18 ustawy Towarzystwa z dnia 20 czerwca 1911 r. przestaje obowiązywać.

§ 6. Przy wszelkich robotach i dostawach Towarzystwo jest obowiązane uwzględniać krajową siłę roboczą i przemysł krajowy.

Tabor, szyny, urządzenia drogowe, warsztaty, elektryczne, telegraficzne i telefoniczne, potrzebne do budowy, przebudowy i eksploatacji kolei, winny być wykonane w fabrykach krajowych i z materiałów krajowych, jeśli są one wyrabiane w kraju. Przywóz tych przedmiotów i urządzeń z zagranicy może nastąpić tylko za zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 7. Termin koncesji dla wszystkich linii Towarzystwa upływa z dniem 20 czerwca 1971 r. Po upływie tego terminu całe przedsiębiorstwo Towarzystwa wraz z gruntami, budynkami, taborem, inwentarzem, zasobami i przynależnościami przechodzą natychmiast bez odszkodowania w stanie zupełnej sprawności na własność Skarbu Państwa, z wyjątkiem odcinków, o których mowa w § 1 p. VIII niniejszej koncesji.

Na czas ostatnich 5 lat trwania koncesji Ministerstwo Komunikacji wyznacza według uznania organa kontrolne celem czuwania, aby koleje Towarzystwa i wszelkie ich urządzenia znajdowały się w stanie zupełnej sprawności, oraz aby wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania należytego stanu kolei i urządzeń do nich należących, były dokonywane we właściwym czasie.

§ 8. Przy przebudowie kolei oraz w czasie eksploatacji wszystkich linii kolejowych Towarzystwa mają zastosowanie postanowienia art. 13 ustęp 3 i art. 46 ustęp 1, ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 391) oraz postanowienia niniejszej koncesji tudzież rozporządzenia i zarządzenia w sprawie budowy w

skotorowych kolei użytku publicznego i ich eksploatacji już obowiązujące i te, które w przyszłości będą wydane.

W sprawach, wymienionych w p.p. III, IV i VII a), b) § 1 niniejszej koncesji, dotyczących się budowy nowych odcinków i przeniesienia części istniejących linii kolejowych w inne miejsce, mają zastosowanie postanowienia wspomnianej wyżej ustawy z 17 marca 1932 r.

Postanowienia ustawy (koncesji) Towarzystwa z dnia 20 czerwca 1911 r. mają zastosowanie o tyle, o ile nie są sprzeczne z postanowieniami koncesji niniejszej, przyczem:

a) ostatni ustęp § 46 wymienionej ustawy (koncesji) Towarzystwa otrzymuje następujące brzmienie:

„W wypadkach wyjątkowych, kiedy udzielone ostrzeżenie zmierza do usunięcia nieprawidłowości w eksploatacji, które mają lub mogą mieć w swym następstwie zakłócenie prawidłowego, bezpiecznego i ciągłego ruchu, a także zmniejszenie lub zwolnienie biegu pociągów w wypadkach nadzwyczajnych (choćby one nastąpiły po ostrzeżeniu), to Minister Komunikacji ma prawo wyznaczać krótsze terminy dla wykonania swych rozporządzeń lub nawet w wypadkach niecierpiących zwłoki, po porozumieniu się z Ministrem Skarbu, zarządzić natychmiastowe wprowadzenie w czyn jednego z wyżej wymienionych środków dla usunięcia uchybień Towarzystwa przy eksploatacji linii kolejowych i odnóg, należących do Towarzystwa.”;

b) drugie zdanie pierwszego ustępu § 48 wymienionej ustawy (koncesji) Towarzystwa otrzymuje następujące brzmienie:

„Skup ten następuje na zarządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu”.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*