

i 5 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 31 sierpnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 527).

§ 9. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 października 1935 r.

Minister Spraw Wewnętrznych:

Marjan Zyndram-Kościałkowski

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) nadaje 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 wzmoczonego 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 rozbióranych 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 zbiegiem ul. Grochowskiej z Al. Waszyngtona (przed dawną rogatką 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 rogatkami 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 linje 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 linje 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 rygory, 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 $\frac{1}{2}\%$ 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 wiejskie (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*

Prenumerata Dz. U. R. P. wynosi w kraju 8 zł kwartalnie (32 zł rocznie). Władze, urzędy i instytucje państwowe oraz władze samorządu terytorjalnego opłacają 6 zł kwartalnie (24 zł rocznie). Do prenumeraty zagranicznej dolicza się 4 zł kwartalnie (16 zł rocznie) tytułem porta pocztowego. Prenumeratę wpłacać należy zgóry przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności. Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Wszelkie wpłaty na Dz. U. R. P. wnosić należy za pośrednictwem P. K. O. na konto czekowe Adm. Dz. Ustaw 30-130.