

Landes-Regierungs-Blatt

zur das

Krakauer Verwaltungsgebiet.

Jahrgang 1859.

Erste Abtheilung.

V. Stück.

Ausgegeben und versendet am 18. Februar 1859.



DZIENNIK RZĄDU KRAJOWEGO

d l a

Okręgu Administracyjnego Krakowskiego.

Rok 1859.

Oddział pierwszy.

Zeszyt V.

Wydany i rozesłany dnia 18. Lutego 1859.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen, der Justiz, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 2. Jänner 1859,

(Reichs-Gesetz-Blatt, V. Stück, Nr. 25, ausgegeben am 5. Februar 1859),

giltig für alle Kronländer mit Ausnahme der Militärgränze,

betreffend die Verhütung und Beseitigung von Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn-Unternehmungen und den hieraus entspringenden Gefahren für die Sicherheit des Lebens und des Eigenthumes.

Um den Gefahren für die Sicherheit des Lebens und des Eigenthumes zu begegnen, welche sich aus dem Bergbaubetriebe in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können, insbesondere um den Bergbaubetrieb sowie den Eisenbahnbetrieb in einer Weise zu regeln, wodurch gegenseitige Störungen vermieden und Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn-Unternehmungen verhütet und beseitigt werden, wird auf Grund des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, Reichs-Gesetz-Blatt, Nr. 146*), und des Eisenbahngesetzes vom 14. September 1854, Reichs-Gesetz-Blatt, Nr. 238**), Nachstehendes verordnet:

§. 1.

Schlürfungen und oberirdische Bergbaue (Einbaue), sowie die davon herrührenden Halden müssen von Eisenbahnen und deren Zugehöre in solcher Entfernung gehalten werden, daß Haldenstürze den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise stören oder hindern, Schächte, Stollen und andere oberirdische Bergbaue aber mindestens zwanzig Klafter von Gebäuden, fünfzehn Klafter von Stationsplätzen, drei Klafter vom Sohlenende des Dammkörpers und sechs Klafter von den Grundmauerwerken der Viaducte und Brücken der Eisenbahnen entfernt bleiben.

Gleiche Entfernungen sind auch bei der Anlage von Eisenbahnen in der Nähe schon bestehender Schächte, Stollen und anderer oberirdischer Bergbaue und deren Halden zu beobachten.

§. 2.

Unterirdische Bergbaue dürfen nur in solcher Nähe von Eisenbahnen geführt werden, daß dadurch weder die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltende Entfernung haben, mit Rücksicht auf die verschiedenen örtlichen Verhältnisse, die Berghauptmannschaften im Einvernehmen mit der Kreisbehörden (Comitats-Behörden oder Delegationen) vor Fall zu Fall festzusetzen.

*) Landes-Regierungs-Blatt für das Verwaltungsgebiet der Statthalterei in Lemberg, Jahrgang 1854, Erste Abtheilung, XLII. Stück, Nr. 242, Seite 702.

**) Ebendasselbst, Jahrgang 1854, Erste Abtheilung, XLIII. Stück, Nr. 244, Seite 768.

25.

Rozporządzenie Ministerstw Spraw Wewnętrznych, Skarbu, Sprawiedliwości, tudzież Handlu, Przemysłu i Budowli Publicznych z dnia 2. Stycznia 1859,

(Dziennik Praw Państwa, Część V, Nr. 25, wydana dnia 5. Lutego 1859),

obowiązujące we wszystkich Krajach Koronnych wyjąwszy Pogranicze Wojskowe,

dotyczące zapobieżenia i usunięcia kollizyj między przedsiębiorstwami górnictwa a kolei żelaznej, tudzież niebezpieczeństw wynikających ztąd dla życia i własności.

By zapobiedz niebezpieczeństwom, grożącym życiu i własności, wynikającym z przedsiębiorstwa górniczego w pobliżu kolei żelaznych, mianowicie, by uregulować tak przedsiębiorstwo górnicze jak kolei żelaznej w taki sposób, iżby wzajemne przeszkody i kollizyje między niemi były pominięte i usunięte, zarządza się na podstawie powszechniej ustawy górniczej z dnia 23. Maja 1854 r. Dziennik Praw Państwa Nr. 146 *) i ustawy o kolejach żelaznych z dnia 14. Września 1854 r. Dziennik Praw Państwa, Nr. 238**), co następuje:

§. 1.

Szurfy tudzież nadpowierzchnie budowy górnicze (wytnie), równie jak z tąd pochodzące kupy gruzów muszą w takiej być odległości od kolei żelaznych i ich przynależności, ażeby rozsypki gruzów nie przeszkadzały bynajmniej ruchowi kolei żelaznej, szyby, stolnie i inne nadpowierzchnie budowy górnicze zaś oddalone były przynajmniej dwadzieścia sążni od budynków, piętnaście sążni od placów stacyjnych, trzy sążnie od pokładu dólnego grobli a sześć sążni od fundamentów, wiaduktów i mostów kolei żelaznej.

Równe téż oddalenia zachowane być mają nawzajem przy zakładaniu kolei żelaznych w pobliżu istniejących już szyb, stolni i innych nadpowierzchnich budów górniczych i ich kopców.

§. 2.

Podziemne budowy górnicze wyprowadzane być mają tylko w takiej pobliskości kolei żelaznej, ażeby nie uszkadzały lub niebezpieczeństwem nie zagrażały ani obrotowi kolei żelaznej, ani téż uprawie górnictwa. Oddalenia jakie przytém zachowane być winny, oznaczać będą w poszczególnych przypadkach ze względem na rozmaite stósunki miejscowe, starostwa górnicze w porozumieniu z władzami obwodowymi (władze komitatowe lub delegacje).

*) Dziennik Rządowy dla Okręgu Administracyjnego Namiestnictwa we Lwowie, Rok 1854, Oddział pierwszy, Część XLII, Nr. 242, Stronica 702.

**) Tamże, Rok 1854, Oddział pierwszy, Część XLIII, Nr. 244, Stronica 768.

§. 3.

In paralleler Richtung unterhalb einer Eisenbahn soll die Führung von Stollen und Strecken nicht stattfinden. Wenn jedoch solche Bergbaue in anderen Richtungen unter Eisenbahnen geführt werden, müssen sie den zur Sicherheit sowohl des Bergbaues als der Eisenbahn erforderlichen festen Ausbau mittelst gewölbter Mauerung erhalten (§§. 170 und 171 des allgemeinen Berggesetzes).

§. 4.

Wird die Verleihung eines Grubenfeldes ange sucht, welches sich über eine genehmigte oder bereits ausgeführte Eisenbahn erstrecken soll, so hat die Berghauptmannschaft zu der nach §. 54 des allgemeinen Berggesetzes vorzunehmenden Freifahrung nebst den sonstigen Interessenten insbesondere auch den bevollmächtigten Vertreter der Besitzer oder Unternehmer der Eisenbahn vorzuladen und im Einvernehmen mit der Kreisbehörde (Comitats-Behörde oder Delegation) einen landesfürstlichen Baubeamten beizuziehen, um mit dessen Beirathe sorgfältig zu erheben, ob und unter welchen Bedingungen mit Rücksicht auf die projectirte oder schon bestehende Eisenbahn die angesuchte Bergwerksverleihung ertheilt werden könne. Die Entscheidung hierüber steht der Ober-Bergbehörde, falls dieselbe nicht zugleich politische Landesstelle ist, im Einverständniß mit Letzterer und über Berufungen dagegen dem Finanzministerium im Einverständniße mit den Ministerien des Innern, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu (§. 18 des allgemeinen Berggesetzes).

§. 5.

Die Bedingungen, unter welchen die Grubenfeldverleihung mit Rücksicht auf eine Eisenbahn als zulässig erkannt wurde, sind nach erlangter Rechtskraft in die nach §. 63 des allgemeinen Berggesetzes auszufertigende Verleihungsurkunde aufzunehmen und steht dem Bergbauunternehmer wegen etwaiger Beschränkung des Bergbaues kein Anspruch auf Entschädigung gegen die Eisenbahnunternehmung zu.

§. 6.

Soll eine projectirte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder schon bestehende Bergbaue angelegt werden, so ist der nach dem §. 6 des Eisenbahngesetzes vom 14. September 1854 abzuhaltenden Localcommission nebst dem Bergbauberechtigten auch ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft beizuziehen und auf Grund der vorgelegten Erhebungen von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Ober-Bergbehörde ist, im Einverständniße mit der Letzteren unter Freilassung des Recurses an das Ministerium des Innern zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden dürfe. Die dagegen eingebrachten Recurse wird das Ministerium des Innern im Einverständniße mit

§. 3.

W równoległym kierunku pod koleją żelazną nie będą prowadzone stolnie i przestrzenie. Gdyby zaś takowe budowy górnicze w innych kierunkach pod koleją żelazną prowadzone były, otrzymać muszą potrzebne stałe podsklepienia murowane, tak dla ubezpieczenia górnictwa jak kolei żelaznej (§§. 170 i 171 powszechniej ustawy górniczej).

§. 4.

Żąda kto nadania pola kopalnianego, rozciągającego się mającego na przestrzeń ukoncessyjonowanej lub już wyprowadzonej kolei żelaznej, wówczas starostwo górnicze zawiadamiać ma do obchodu kopalnianego, wedle §. 54 powszechniej ustawy górniczej przedsiębranym być mającego, oprócz innych interesentów szczególnie także upoważnionego zastępcę posiadaczy lub przedsiębiorców, kolei żelaznej i w porozumieniu z władzą obwodową (władzą komitatową lub delegacją) przybrać Cesarskiego urzędnika budowniczego, by za jego poradą starannie rozemnieć, czy i pod jakimi warunkami ze względem na uprojektowaną lub już istniejącą koleją żelazną udzielonem być może żądane nadanie kopalni. Rozstrzygnięcie w tej mierze przysługują zwiérzchniczej władzy górniczej, jeżeli ta nie jest oraz polityczną władzą krajową, w porozumieniu z nią; w przypadku rekursu zaś, Ministerstwa Skarbu w porozumieniu z Ministerstwami Spraw Wewnętrznych, tudzież Handlu, Przemysłu i Budowli Publicznych (§. 18 powszechniej ustawy górniczej).

§. 5.

Warunki, pod jakimi nadanie pola kopalnianego ze względem na koleją żelazną za przypuszczalne uznanem zostało, wyrażone być mają po nastąpieniu prawomocności, w dokumencie nadania, mającego być wystawionym wedle §. 63 powszechniej ustawy górniczej, a przedsiębiorcy górnictwa nie przysługują bynajmniej prawo do żądania wynagrodzenia szkody przeciw przedsiębiorstwu kolei żelaznej z powodu zachodzącego ograniczenia uprawy górniczej.

§. 6.

Jeżeli uprojektowana koleją żelazną prowadzoną być ma przez nadane już pola kopalniane lub istniejące już budowy górnicze, wówczas do komisji lokalnej, wedle §. 6 ustawy o kolejach żelaznych z dnia 14. Września 1854 r. odbyć się mającej, przybrać należy oprócz uprawnionego górniczego nadto delegowanego ze strony starostwa górniczego, a na podstawie przedłożonych dochodzeń rozstrzygnąć winna polityczna władza krajowa, jeżeli ta nie jest oraz zwiérzchniczą władzą górniczą, w porozumieniu z nią, zostawiając wolność rekursu do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, czy i pod jakimi warunkami niejsce mieć może dalsze prowadzenie górnictwa pod koleją żelazną. Rekursa prze-

dem Ministerium der Finanzen, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erledigen.

§. 7.

Muß sich in Folge der gemäß §. 6 gefällten, rechtskräftig gewordenen Entscheidung der Bergbau-Unternehmer eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der Eisenbahn gefallen lassen, so hat ihm der Eisenbahn-Unternehmer angemessene Entschädigung dafür zu leisten und ist die Bewilligung zum Baue der Eisenbahn unter dieser Bedingung zu ertheilen.

§. 8.

Entstehen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und zwischen schon angelegten Eisenbahnen Collisionen, so muß der Bergbaubesitzer diejenigen Sicherheits-Vorkehrungen in seinem Bergbaue treffen, oder sich diejenigen Beschränkungen desselben gefallen lassen, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung einer in öffentlicher und volkswirthschaftlicher Hinsicht wichtigen Eisenbahn nach dem von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Ober-Bergbehörde ist, im Einverständnisse mit Vexlerer geschöpften Erkenntnisse unumgänglich erheischt. Die commissionelle Erhebung der einschlägigen Verhältnisse hat von der Kreisbehörde (Comitats-Behörde oder Delegation) im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft auszugehen und sind derselben, nebst den beiderseitigen Interessenten, ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft und ein landesfürstlicher Baubeamter beizuziehen.

Ob und welche Entschädigung in diesem Falle dem Bergbauberechtigten gegen die Eisenbahn-Unternehmung zusteht, haben im Falle eines Streites die Gerichte nach Maßgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden.

§. 9.

Die Berghauptmannschaften sind verpflichtet, Bergbaue, welche in der Nähe oder unterhalb der Eisenbahnen geführt werden, mit besonderer Sorgfalt zu überwachen und mindestens jährlich einmal nach Erforderniß auch öfters untersuchen zu lassen, um sich von dem gehörigen Zustande derselben die Ueberzeugung zu verschaffen.

Die dabei vorgefundenen Ordnungswidrigkeiten sind, in soferne sich dieselben nicht zur strafgerichtlichen Behandlung eignen (§. 172 des allgemeinen Berggesetzes), nach Maßgabe des §. 240 desselben Gesetzes zu ahnden.

Freiherr von **Bach** m. p. Freiherr von **Bruck** m. p. Graf **Nadasdy**
Ritter von **Toggenburg** m. p.

ciw temu wytoczone, rozstrzygać będzie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, tudzież Handlu, Przemysłu i Budowli Publicznych.

§. 7.

Gdyby w skutek rozstrzygnięcia prawomocnego, stósownie do §. 6 wydanego, przedsiębiorca górnictwa doznawał ograniczenia w przemysłowaniu swém na rzecz kolei żelaznej, tedy przedsiębiorca kolei żelaznej należycie szkodę mu wynagrodzić powinien, a licencyja do prowadzenia kolei żelaznej pod tymże warunkiem udzieloną być ma.

§. 8.

Jeżeli między istniejącemi już kopalniami i kolejami żelaznemi już założonemi zajdą kollizyje, wówczas posiadacz kopalni zarządzić musi te środki bezpieczeństwa w górnictwie, lub cierpieć te ograniczenia onegoż, jakich koniecznie wymaga nieprzerwane utrzymanie i używanie kolei żelaznej, ważnej pod względem publicznym i narodowo-ekonomicznym, wedle wyroku, wydanego przez polityczną władzę krajową, a gdzie ta nie jest oraz zwiérzchniczą władzą górniczną, w porozumieniu z ostatnią. Komisjonalne dochodzenie stósunków odpowiednich odbywać się będzie ze strony władzy obwodowej (władzy komitatowej lub delegacyi) w porozumieniu ze starostwem górniczém, do czego przybrani być mają oprócz obustronnych interesentów, delegowany starostwa górniczego i Cesarski urzędnik budowniczy.

Czy i jak dalece w tym przypadku przysłuża wynagrodzenie szkody uprawionemu górniczemu ze strony przedsiębiorstwa kolei żelaznej, rozstrzygać mają w razie sporu sądy w miarę ustaw istniejących.

§. 9.

Starostwa górniczne obowiązane są, z szczególną starannością czuwać nad kopalniami, prowadzonemi w pobliżu lub pod kolejami żelaznemi, a przynajmniej raz w rok wedle potrzeby nawet i częściej dochodzić je kazać, by się przekonać o należytych stanie onychże.

Zachodzące w téj mierze niestósowności, o ile takowe nie ulegają karnosądowemu postępowaniu (§. 172 powszechnej ustawy górniczój) karane być winny wedle §. 240 ustawy wspomnionój.

Baron **Bach** m. p. Baron **Bruck** m. p. Hrabia **Nadasdy** m. p.
Kawaler de **Toggenburg** m. p.

Erlass des Finanzministeriums vom 28. Jänner 1859,

(Reichs-Gesetz-Blatt, V. Stück, Nr. 26, ausgegeben am 5. Februar 1859),

giltig für alle Kronländer,

bezüglich der Stempelbehandlung der Hausirbewilligungs-Verlängerungen.

Jede Verlängerung einer Hausirbewilligung ist bei dem Umstande, als letztere nur für eine bestimmte Zeitdauer Giltigkeit hat, und nach deren Ablauf erlischt, zufolge §. 35 der Gesetze vom 9. Februar und 2. August 1850 als eine neue Berechtigungsurkunde anzusehen und daher mit dem Stempel von 60 Kreuzern zu versehen.

Für das Ansuchen um die Hausirbewilligungs-Verlängerung ist nur dann diese Stempel-Gebühr zu entrichten, wenn es schriftlich eingebracht oder über das mündlich gestellte Ansuchen ein Protokoll aufgenommen wird.

Freiherr von **Bruck** m. p.

26.

Rozrządzenie Ministerstwa Skarbu z dnia 28. Stycznia 1859,

(Dziennik Praw Państwa, Część V, Nr. 26, wydana dnia 5. Lutego 1859),

obowiązujące we wszystkich Krajach Koronnych,

względem stęplowego postępowania z przedłużeniami licencyj domokrażnych.

Każde przedłużenie licencyi domokrażnej z powodu, że takowa ważność ma tylko na pewny przeciąg czasu, po upływie którego ustaje, uważaném być ma w skutek §. 35 ustaw z dnia 9. Lutego i z dnia 2. Sierpnia 1850 r. jako nowy dokument uprawnienia, a przeto opatrzoném być stęplem 60 krajcarów nowych.

Za żądanie przedłużenia licencyi domokrażnej zaś wtedy tylko opłaconą być ma należność stęplowa, jeżeli takowe na piśmie jest podaném lub za usną prośbą protokółarnie spisaném.

Baron **Bruck** m. p.

Historische Nachrichten über die Stadt Regensburg 1870.

(D. 1870. Regensburg. Druck v. J. G. Neumann, Neudamm, 1870.)

Die Stadt Regensburg ist eine der ältesten Städte Deutschlands. Sie liegt an der Donau, die hier in die Regensburger Donau mündet. Die Stadt ist eine der schönsten Städte Deutschlands. Sie hat eine sehr schöne Altstadt, die von der Donau umgeben ist. Die Stadt ist eine der reichsten Städte Deutschlands. Sie hat eine sehr schöne Altstadt, die von der Donau umgeben ist. Die Stadt ist eine der reichsten Städte Deutschlands. Sie hat eine sehr schöne Altstadt, die von der Donau umgeben ist.

Donau Regensburg