

Konzeſſion

zu Gunſten

der ſchweizeriſchen Nordoſtbahngesellſchaft für den
Bau der Eiſenbahn von Aarau biß an die
Solothurnergränze in der Wöſchnau.

(Vom 24. Januar 1854.)

Der Regierungsrath des Kantons Aargau,
auf die Erklärung der Direktion der ſchweizeriſchen
Nordoſtbahngesellſchaft, daß ſie Namens dieſer Geſellſchaft
das ihr durch S. 4 der aargauiſchen Konzeſſion
vom 27. Brachmonat 1853 eingeräumte Vorrecht zum
Bau einer Eiſenbahn von Aarau biß an die ſolothurniſche
Gränze in der Wöſchnau nach den Bedingungen
der aargauiſchen Zentralbahnkonzeſſion vom 4. Wintermonat
1853 beanspruche ;

in Zugrundelegung dieſer letztern Konzeſſion und
nach Vollmacht des Großen Rathes vom 13. Chriſtmonat
1853,

beſchließt:

S. 1. Es wird der ſchweizeriſchen Nordoſtbahngesellſchaft
für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von Aarau biß zur
ſolothurniſchen Gränze in der Wöſchnau die Konzeſſion im Namen
des Kantons Aargau unter nachſtehenden Bedingungen ertheilt.

Die Benutzung dieſer Bahn ſoll jedoch ſo geſchehen,
daß der gegenseitige Betrieb der Nordoſtbahn und der
Zentralbahn in Aarau, oberes Plateau, vermittelt wird.

Dadurch ist den beiden Gesellschaften unbenommen, ein Einverständniß über das Befahren der eigenen Bahnstrecken durch Eisenbahnzüge der andern Gesellschaft zu treffen.

§. 2. Der Nordostbahngesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu durch den Großen Rath des Kantons Aargau ermächtigt worden.

§. 3. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach beendigtem Baue in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem und ununterbrochenem Betrieb erhalten. Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der mit Gegenwärtigem konzedirten Bahn eintreten zu lassen.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

Die Gesellschaft kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Aarau belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 5. Die Konzession wird für 99 auf einander folgende Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der Bahn so zu befördern, daß derselbe gleichzeitig mit dem Bau der Centralbahn von Olten bis Wöschau vollendet und dem Betriebe übergeben werden soll.

Der Regierungsrath ist berechtigt, erforderlichen Falles den Zeitpunkt des Beginnes der Erdarbeiten im Verhältniß zum Vorrücken der Bahnbauten von Olten bis Wöschau selbst festzusetzen.

Sollte die Gesellschaft den festgesetzten Terminen zum Beginne der Erdarbeiten oder zur Vollendung und Betriebseröffnung der Bahn nicht nachkommen, so ist die gegenwärtige Konzession als erloschen anzusehen.

§. 7. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Baupläne zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage des Bahnhofes zu Aarau und die Verbindungsstraßen auf denselben hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung Platz zu greifen.

§. 8. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen u. erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs die Regierung ohne Weiterziehung.

Dabei bleiben jedoch, so weit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§. 9. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärthshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

§. 10. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Weise einsfrieden und die Einsriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftighin, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht genügt, kann die Regierung von sich aus auf Kosten der Gesellschaft die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln anordnen.

§. 11. Die Bahn soll mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch vorerst nur mit einem Geleise versehen werden. Die Gesellschaft ist aber zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dies erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

§. 12. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§. 13. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten der Gesellschaft zu kontroliren und zu überwachen.

§. 14. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im §. 10 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

§. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränzplan derselben, unter Mitwirkung der betreffenden Gemeindeg-

Behörden, aufnehmen und zugleich, mit ebenfalls kontrastorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden. Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

S. 16. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und den Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion der Regierung einzugeben. Die Statuten der Gesellschaft sind im aargauischen Staatsarchive zu hinterlegen.

S. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden. Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, kann jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällige Entdeckten und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

S. 18. Bei der Wahl von Angestellten, welche beauftragt sind, die Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Aargau aufzuschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerber, die entweder Bür-

ger des Kantons Aargau oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§. 19. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind :

- I. Klasse gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacen geschlossen.
- II. Klasse gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacen geschlossen.
- III. Klasse gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

§. 20. Folgende Taren sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet :

Tarif.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse	Fr. 0,50
„ zweiter „	„ 0,35
„ dritter „	„ 0,25

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 % auf obiger Tare eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölffmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während 3 Monaten wird ein weiterer Rabatt bewilligt.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere	Fr. 0,80
Ochsen, Kühe und Stiere, vom Stük . . .	„ 0,40
Kälber, Schweine und Hunde	„ 0,15
Schafe und Ziegen	„ 0,10

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung in obigen Taren stattfinden.

Waaren.

Für Waaren sind Klassen aufzustellen, wofür die höchste Tare nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

§. 21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von 8 Cent. per Zentner und per Stunde; das Gepäc der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches frei ist, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Waaren bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche (§. 20).

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von 4 Cent. per 1000 Franken per Stunde. Als Minimum des Gewichts, resp. des Werthes, werden berechnet: ½ Zentner, resp. 500 Fr.; als Minimum der Distanz ½ Stunde. Eine angetretene ½ Stunde zahlt ihre volle Tare. Das Minimum der Transporttaxen eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

Traglasten mit einheimischen, landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt werden und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

§. 22. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn drei Jahre nach einander 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Taren einer Revision und verhältnißmäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

§. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisendentransporte soll wenigstens das Maß von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten 2 Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

§. 24. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Taren begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten, so wie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks von und nach dem Bahnhofe in Marau hat die Verwaltung die nöthigen Einrichtungen da zu treffen, wo keine solchen bestehen; die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taren unterliegen in jedem Falle der Genehmigung der Regierung, sei es, daß die Verwaltung diesen Dienst versehe, oder daß er sonst besorgt werde.

§. 25. Die Taren sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

§. 26. Die Bestimmungen der §§. 20 und 21 über Benutzung der Bahn für das Publikum sollen jeweilen mit den für die Zentralbahnstrecke von der Wöschynau bis Olten geltenden Tarifbestimmungen in Uebereinstimmung gebracht werden.

Jede Aenderung am Tarife oder an den Transportreglementen soll, und zwar erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten, veröffentlicht werden.

§. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tare durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Im Fernern hat die Gesellschaft auf Anordnung der zuständigen Polizeistellen solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau polizeilich zu transportiren sind, um möglichst billige Tare auf der Eisenbahn zu befördern.

§. 28. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe,

die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften, betreffend die Handhabung der Bahnpolizei, werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

Zu Sicherung des Bezugs der Konsumsteuern auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnis mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§. 29. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schiflicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Aufällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13).

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

§. 31. Die Nordostbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

Eben so findet diese Bestimmung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§. 32. Wenn der Bund von dem ihm im Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852 vorbehaltenen Rückkaufsrechte nicht Gebrauch machen will, so ist dieses Rückkaufsrecht in Bezug auf die gegenwärtig konzessirte Bahnstrecke auch denjenigen Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone berechtigt sein sollen, den Rückkauf der Bahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Bahnbetriebes an gerechnet, gegen Entschädigung geltend zu machen.

Der Rückkauf muß jedoch von den Kantonen der Gesellschaft 4 Jahre vor den obbesagten Rückkaufsterminen voraus erklärt sein.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden auf den Bahnhof in Aarau, welcher unter die dießfälligen Vorschriften der Nordostbahnkonzession vom 27. Brachmonat 1853 fällt, keine Anwendung.

§. 33. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Das Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§. 34. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf erklärt wird, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufs im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufs im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das in §. 33 erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

§. 35. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 33 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

§. 36. Die aargauische Regierung hat das Recht, von der Gesellschaft für die Erfüllung sämmtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten eine Kaution von Fr. 50,000 zu verlangen, welche drei Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden zu erstellen ist, und nach der Wahl der Gesellschaft in annehmbaren Werthpapieren oder in Baar bestehen soll. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinsen.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn verausgabt zu haben.

Nach Herausgabe der Kaution bleibt der Regierung ein gleicher Betrag auf dem im Kanton Aargau liegenden Vermögen der Gesellschaft versichert.

Die Kautionssumme fällt dem Staate anheim, wenn die im §. 6 eingegangenen Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden.

§. 37. Gegenwärtige Konzession tritt vom Tage der Bundesgenehmigung an in Kraft.

Gegeben inarau, den 24. Jenner 1854.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Landammann, Präsident:

Hanauer.

Der Staatschreiber:

Mingier.

Konzession zu Gunsten der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Bau der Eisenbahn von Aarau bis an die Solothurnergränze in der Möschnau. (Vom 24. Januar 1854.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1854
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.02.1854
Date	
Data	
Seite	406-420
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 339

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.