

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frt.  
Einzugsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

## Konzeffion

zu

Gunsten des Gründungs-Comité's einer Eisenbahn von  
Kaiserstuhl nach Koblenz.

(Vom 16. Heumonath 1857.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

Auf Ansuchen der Herren Joseph Frey, Bezirksverwalter, J. F. Welti, Oberrichter, und Julius Welti, Gemeindeammann, in Zurzach, für sich und als Bevollmächtigte des Gründungs-Comité's einer Eisenbahn von der zürcher'schen Grenze bei Kaiserstuhl nach Koblenz,

beschließt:

§. 1. Es wird dem gedachten Gründungs-Comité die Konzeffion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der zürcher'schen Grenze bei Kaiserstuhl bis nach Koblenz unter nachstehenden Bedingungen erteilt.

§. 2. Der Bahngesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzeffionsakt 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 Konzeffionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisirtem 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 wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der mit Gegenwärtigem konzedirten Bahn eintreten zu lassen.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft wird in gegenseitigem Einverständniß zwischen dieser und dem Aargauischen Regierungsrathe bestimmt.

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

§. 5. Die Konzession wird für neunundneunzig auf einander folgende Jahre, vom Tage der Eröffnung des wirklichen Betriebs der Bahn 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 Rückkaufes erloschen ist.

§. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens innerhalb einer Frist von sieben Monaten nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung und der Inkrafttretung dieser Konzession die Erdarbeiten der Bahn zu beginnen, widrigenfalls die Konzession erloschen sein soll.

Die Eisenbahn selbst, soweit sie durch Aargauisches Gebiet führt, soll binnen drei Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung und der Inkrafttretung dieser Konzession an gerechnet (§. 37), vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen.

§. 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 der Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstraßen auf dieselben 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. dergleichen 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 Gemeindewegen 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 hierdurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärtshäusern und Anstellung von Bahnwärttern 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 einfrieden und die Einfriedung 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 künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht genüge, 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, Petrefacten, 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 Abgeordnete 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 Abgeordneten die Regierung ihre förmliche Bewilligung ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der in §. 10 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken sich erstrecken sollten.

§. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenzplan derselben unter Mitwirkung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich, mit ebenfalls kontraktorischer Beziehung von Abgeordneten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern

Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials 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.

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

§. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörsoll stets in gutem, sichern Zustande erhalten werden. Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn kann jederzeit durch Abgeordnete der Regierung untersucht werden.

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

§. 18. Bei der Wahl von Angestellten, welche Behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Aargau aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger 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 Gläzen geschlossen.

II. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Gläzen 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 Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

### T a r i f.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse . . . . .	Fr. 0,50.
"    zweiter    "    . . . . .	"    0,35.
"    dritter    "    . . . . .	"    0,25.
Kinder unter 10 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 Taxe eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während 3 Monaten wird ein weiterer Rabatt bewilligt.

V i e h.	per S t u n d e.
Pferde und Maulthiere . . . . .	Fr. 0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, vom Stück . . . . .	" 0,40.
Kälber, Schweine und Hunde . . . . .	" 0,15.
Schafe und Ziegen . . . . .	" 0,10.

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

### W a a r e n.

Für Waaren sind Klassen aufzustellen, wofür die höchste Taxe 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 Taxe von Fr. 0,08. per Zentner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches frei ist, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

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

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werth von Fr. 0,04. per 1000 Francs 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 Taxe. 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 Taxen einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

§. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisenden-Transporte soll wenigstens das Maas von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den dahierigen Aufenthalt inbegriffen. Waarentransporte zur niedrigen Taxe 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 verhältnismäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschwindigkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, insofern 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 Taxen begreifen nur den Transport von Station zu Station.

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

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

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

§. 26. 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 Kantondienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsgewehr veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lehterwähnten 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 Taxe 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 Obergewaltrechtes verbundenen Befugnisse im vollen 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 Einverständniß 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 zuwiderhandeln 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 Eisenbahnen in schädlicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffäße zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Ferner ist sie gehalten, mit einer Gesellschaft, welche den Bau einer Eisenbahn auf dem linken Rheinufer von Koblenz abwärts erstellen würde, über die ungehinderte Benutzung ihrer Linie (parcours) sich auf billige Weise zu verständigen.

Sollte diese Gesellschaft die in gegenwärtiger Konzession enthaltene Linie zu einer Zeit an sich ziehen wollen, wo die zu bildende Gesellschaft noch nicht definitiv konstituiert und der Bau der Linie (Kaiserstuhl-Koblenz) noch nicht begonnen wäre, so ist dieselbe ohne weitere Entschädigung, als gegen die Vergütung wirklich gehabter Baarauslagen, ihr zu überlassen.

Allfällige Anstände über die in diesem Artikel berührten Punkte unterliegen der Entscheidung des Aargauischen Regierungsrathes.

§. 31. Die Bahngesellschaft 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.

Ebenso 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 in Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonats 1852 vorbehaltenen Rückkaufsrechte nicht Gebrauch machen will, so ist dieses Rückkaufsrecht in Bezug auf die gegenwärtig konzedirte Bahnstrecke auch denjenigen Kantonen in ihrer Gesamt-

heit vorbehalten, auf deren Territorium das Bahnnetz der „Vereinigten Schweizerbahnen“ 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, vom 1. Mai 1858 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.

§. 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnenen 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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf erklärt wird, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes 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 verhältnißmäßiger 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 in Art. 33 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

S. 36. Für Erfüllung sämtlicher, der Gesellschaft durch gegenwärtige Konzession überbundenen Verbindlichkeiten leistet dieselbe eine Kaution von Fr. 50,000, welche vier Wochen nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden und der Inkrafttretung derselben 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 in §§. 6 und 7 eingegangenen Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden.

Diese Konzession erlischt, wenn die Kaution der Fr. 50,000 binnen der bedungenen Frist nicht geleistet wird.

S. 37. Gegenwärtige Konzession tritt in Kraft, wenn die Bundesgenehmigung erfolgt, und die zürcher'sche Konzession einer Glattthal-Eisenbahn von Wallisellen abwärts gegen Kaiserstuhl definitiv erteilt sein wird.

Gegeben in Aarau, den 16. Heumonats 1857.

Der Vize-Präsident des Großen Rathes :

**P. Bruggisser.**

Die Sekretäre :

**S. Suter, Fürsprech.**

**F. Aerni, Vize-Sekretär.**

## **Konzession zu Gunsten des Gründungs-Comité's einer Eisenbahn von Kaiserstuhl nach Koblenz. (Vom 16. Heumonat 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	64
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1857
Date	
Data	
Seite	507-515
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 370

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.