

Konzession

zu

Gunsten der schweizerischen Centralbahngesellschaft und
der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den
Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Koblenz über
Laufenburg nach Stein.

(Vom 28. November 1872.)

Der Grosse Rath des Kantons Aargau,

In Gemässheit der Uebereinkunft, d. d. Aarau den 25. Hornung 1872, welche zwischen den Regierungs-Delegirten, Namens des Kantons Aargau einerseits, und den Direktionen Namens der Bahngesellschaften der schweizerischen Central- und Nordostbahn anderseits abgeschlossen und seither allseitig ratifizirt worden ist, und durch deren Art. 2 Ziffer I. die beiden Bahngesellschaften sich verpflichtet haben, den Bau der Bahnstrecke Koblenz-Laufenburg-Stein unmittelbar nach Eröffnung der Bözbergbahn zum eigenen Betriebe und unter den in der Bözbergbahn-Konzession festgesetzten Bedingungen zu übernehmen;

Nachdem das Eisenbahn-Comité in Laufenburg auf die ihm unterm 30. Wintermonat 1871 ertheilte aargauische Konzession für eine Eisenbahn von Stein über Laufenburg durch das Surbthal u. s. w. Verzicht geleistet hat:

b e s c h l i e s s t

folgende neue

Konzession.

§ 1. Der schweizerischen Centralbahn- und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft ist unter den in obgenannter Uebereinkunft

aufgestellten und den weitem hienach folgenden Bedingungen die Konzession zum gemeinschaftlichen Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg mit Einmündung in die Bözbergbahn bei Stein ertheilt.

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852, die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

§ 2. Die Konzession wird für 85 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der übrigen, auf aargauischem Gebiete konzessionirten Eisenbahnen, 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.

§ 3. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen den Konzessionären den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.

§ 4. Die Konzessionäre können für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen werden oder in demselben zu erfüllen sind, in Laufenburg belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 5. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen die Konzessionäre dem Regierungs-Rathe die Pläne über den Bau zur Genehmigung vorlegen. — Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung des Regierungs-Rathes gestattet.

Ueber die Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstrassen derselben hat überdiess eine Verständigung mit dem Regierungs-Rathe einzutreten.

§ 6. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau der Bahnstrecke von Koblenz über Laufenburg bis zur Bözbergbahn bei Stein spätestens bis 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und auszuführen, dass der Betrieb auf derselben bis längstens den 8. Dezember 1877 eröffnet sein kann.

Sollten diese Verpflichtungen bis zu den besagten Terminen unerfüllt bleiben, so wird der Grosse Rath mit Berücksichtigung der Umstände die ihm angemessen scheinenden Endtermine festsetzen.

§ 7. Die Konzessionäre verpflichten sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie werden dieselbe sofort nach beendigtem Bau und spätestens auf den in § 6 festgesetzten Endtermin in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmässigem, wohlorganisirten und ununterbrochenen Betriebe erhalten. Zu diesem Zwecke werden sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.

Dem Regierungs-Rathe wird überdies das Recht vorbehalten eine besondere Bauaufsicht während des Baubaus zu bestellen

§ 8. Die Konzessionäre haben auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dergl. weder während des Baues der Bahn, noch später, durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung der letzteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, den Konzessionären ob.

§ 9. 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 erforderlich werden, sollen alle Unkosten den Konzessionären zufallen, so dass den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte 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 Widerspruches der Regierungs-Rath ohne Weitersziehung.

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Strassen, Gewässer oder Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 10. Die Konzessionäre werden die Bahnstrecken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt haben sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jetzt oder künftig, von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindswegen angelegt werden, so haben die Konzessionäre für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Strassen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschliesslich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindswegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so sind die Konzessionäre berechtigt, eine angemessene Entschädigung dafür anzusprechen.

§ 12. Es bleibt den Konzessionären überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Konzessionäre aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 13. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von den Konzessionären zu fordern und, falls von den Letzteren nicht entsprochen

werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Konzessionäre zu treffen.

§ 14. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessions-Urkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privat-Unternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 15. Die Nordostbahn- und die Centralbahngesellschaft sind in ihrer Eigenschaft als Konzessionäre der Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg nach Stein, sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes, von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeträge 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 Konzessionäre befinden möchten, keine Anwendung.

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

§ 17. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Konzessionären ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen aargauischen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungs-Rathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 18. Die Beamten und Angestellten der Konzessionäre, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's 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 Bahnpolizei-Vorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle 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 Bahnpolizeibeamten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muss einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungs-Rath, entsprochen werden.

§ 19. 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 Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 20. Die Konzessionäre sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Richten die Konzessionäre daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt sind, so sind sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21. Die Konzessionäre haben die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungs-Rathe rechtzeitig mitzuteilen.

§ 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 23. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, dass der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht ausserordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. Die Konzessionäre sind ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der II. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, Billets, für die Hin- und Rückfahrt an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermässigung von 20 % auf obiger Taxe auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Für das Gepäck der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist), darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermässigt werden.

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, dass für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 28. Für Wagen setzen die Konzessionäre die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40^o/_o der gewöhnlichen Taxe und diejenige für Waaren bis auf 8 Cts. per Zentner und Stunde erhöht werden.

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

Die Konzessionäre sind berechtigt, zu bestimmen, dass Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxenbestimmungen beschlagen bloss den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 32. Die Konzessionäre haben für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 33. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 34. Wenn die Konzessionäre es für angemessen erachten, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indess keine Anwendung auf sogenannte Vergütungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

§ 35. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10⁰/₀ übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäss einer zwischen dem Regierungsrathe und den Konzessionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsrichterliche Entscheidung ein.

§ 37. Die Konzessionäre sind verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges 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 Sicherheitsmaassregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlasst werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgestellt werden.

§ 39. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61. und 76. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit

Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, sofern mit dem Rückkaufe der konzedirten Linie Koblenz-Stein auch alle die Linien, welche in Art. 1 und 2 der Uebereinkunft vom 25. Hornung 1872 zwischen dem Kanton Aargau und den Central- und Nordostbahn-Gesellschaften erwähnt sind, rükgekauft werden, und zwar in dem Umfange, in welchem die beiden Gesellschaften dazumal bei diesen Linien theilhaftig sein werden.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages zu bezahlen, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 61. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ -fache und im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages; 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 Rückkaufes mit Ende der Konzession 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 Zeitpunkte 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 schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 42. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben, als auch ihrer Betriebseinrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan, den Archiven des Standes Aargau und der Konzessionäre einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloss zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebskapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch verursachten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diesen den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist je- weilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben, sowohl von Seite des Regierungs-Rathes, als auch von Seite der Konzessionäre, zu bescheinigen.

§ 43. Die Konzessionäre sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 44. Ausser den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weitem alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 45. Für die Entscheidung der gemäss den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszu- tragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammen- gesetzt, das jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Lez- tern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundes- gericht einen Dreieivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 46. Den Konzessionären steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Aargauischen Grossen Rathes diese Konzessions- akte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung der Konzession an eine andere Gesellschaft kann derselben eine angemessene Caution auferlegt werden.

§ 47. Der Regierungs-Rath wird die in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen weiteren Vorkehrungen treffen.

Gegeben in Aarau, den 28. November 1872.

Der Präsident des Grossen Rathes:

Feer-Herzog.

Die Sekretäre:

Renold, Fürsprech.

A. Welti.

Konzession zu Gunsten der schweizerischen Centralbahngesellschaft und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg nach Stein. (Vom 28. November 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.02.1873
Date	
Data	
Seite	136-146
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 558

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.