

dadurch wieder in den Besitz von 583 km ihres Netzes gelangte, während die auf neu-serbischem Gebiete gelegenen Linien ihr nicht mehr zurückgegeben worden sind. Die Verhandlungen mit der serbischen Regierung wegen des Ablösungspreises dieser serbischen Teilstrecken sind bereits weit vorgeschritten u. lassen eine Verständigung erwarten. Der Ablösungspreis wird ein Pauschalpreis sein, welcher auch die Entschädigung für die der Ges. vorenthaltenen Einnahmen sowie die Vergüt. für den Fahrpark u. das Betriebsmaterial enthalten wird. Der Preis dürfte sich auf rund 42 Mill. frs. stellen.

**Rechtsverhältnis zwischen der türkischen Reg. u. der Betriebsgesellschaft der Orient. Eisenbahnen:** Die Konzessionsdauer für die Linie 1—3 ist durch eine Erklärung der türkischen Regierung vom 1./13. März 1894 bis auf den 1./1. 1958 (n. St.) festgelegt worden. Nach Ablauf der Konzession tritt die türkische Reg. ohne weiteres in alle Rechte der Ges. ein. Das Rollmaterial u. sonstige Mobiliar hat die Reg. gegen Erstattung des von Sachverständigen festzustellenden Wertes zu übernehmen; Vorräte jedoch nur, soweit sie für einen 6 monat. Betrieb erforderlich sind. Von den Betriebseinnahmen nimmt die Ges. frs. 7000 pro km u. Jahr vorweg. Von dem Überschuss bis zu frs. 3333.33 pro km u. Jahr behält sie weitere 55%, während die restl. 45% an die türk. Reg. abzuführen sind. Indessen hat die Ges., gleichviel wie hoch die Bruttoeinnahme ist, der türk. Reg. aus den ihr gehörigen 45% eine Mindesteinnahme von frs. 1500 pro km u. Jahr garantiert. Die auf die Linien 1 u. 2 sowie auf die jetzt abgetretene Linie bis Bellova entfallende Mindestabgabe ist durch Vertrag vom 1./13. März 1894 für den Dienst der 4% Ottomanischen Anleihe von 1894 verpfändet u. wird von der Ges. direkt an die jenen Dienst leitende Banque de Paris et des Pays-Bas in Paris gezahlt. Laut Vertrag vom 15./6. 1909 erfolgt vom 5./6. 1909 die Teilung der Einnahmen von den noch verbleibenden Linien 1—3 in der Weise, dass von dem Überschuss der Einnahmen über frs. 10 333.33 pro km 70% der Ges. u. 30% der türkischen Reg. zufallen. Der Betrag von frs. 1500 pro km gleich frs. 464 421, der jährlich an die Banque de Paris et des Pays-Bas für die von der bulgar. Reg. an sich genommenen 309 km Bahnlänge zu zahlen ist, bleibt zu Lasten der türk. Regierung. Wenn infolge höherer Gewalt der Betrieb eines Teiles der Linien während mehr als 5 aufeinander folg. Tage unterbrochen ist, wird für den betr. Streckenabschnitt u. für die ganze Zeit der Betriebsstörung die Zahlung der Mindestabgabe aufgehoben. Falls dadurch der Anteil der Reg. an den Einnahmen unter frs. 1500 pro km u. Jahr sinken sollte, hat zwar trotzdem die Ges. die garant. frs. 1500 pro km des Gesamtnetzes zu zahlen, aber mit dem Rechte, wegen der Differenz sich aus dem der Reg. in den folgenden Jahren zustehenden Anteil an den Einnahme-Überschüssen bezahlt zu machen. Sobald die Einnahmen frs. 50 000 pro km u. Jahr überschreiten, ist die türk. Reg. berechtigt, den Bau eines zweiten Gleises zu verlangen. Die Kosten dieses zweiten Gleises sind ebenso wie alle sonstigen Erweiterungsbauten zu  $\frac{4}{5}$  von der Reg. u. zu  $\frac{1}{5}$  von der Ges. zu tragen. Durch Vertrag v. 20./7. 1910 gelangt die Legung eines zweiten Gleises auf der 17,6 km langen Strecke innerhalb Konstantinopel u. bis nach San Stefano zur Ausführung. Es wurde vereinbart, dass die Ges. die für die Legung eines zweiten Gleises notwendigen Arbeiten als Erweiterungsbauten, deren Kosten zu  $\frac{4}{5}$  von der Regier. zu tragen sind, ausführen wird. Die Ges. schiesst der Regier. die aus diesem Anlasse seitens derselben zu zahlenden Beträge in der Höhe von  $\mathcal{L}$ T. 78 908.18.52 vor, welche in 10 gleich hohen Annuitäten, deren erste am 1./1. 1912 fällig ist, abzustatten sind. Diese Annuitäten, welche die 4% Zs. u. die Amortisationsquote enthalten, werden dem Überschuss entnommen, welcher von dem Einnahmeanteil der Regier. nach Leistung der verschiedenen, vermöge früherer Übereinkommen normierten Zuweisungen verbleibt. Die Herstellung des zweiten Gleises zwischen Konstantinopel u. San Stefano konnte infolge der Verzögerung in der Übergabe der Terrains durch die türk. Regierung sowie infolge der Mobilisierung, welche der Ges. die notwendigen Arbeitskräfte entzog u. sie zwang, die Arbeiten am 18./10. 1912 vollständig einzustellen, noch nicht fertiggestellt werden. Ausserdem wurde am 20./7. 1910 ein Vertrag zwischen der türk. Reg. u. der Ges. abgeschlossen, in welchem der Staat der Ges. die Konzession für den Bau u. den Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von der Station Babaeski der Linie Konstantinopel-Adrianopel bis Kirkkilisse in der Länge von ca. 46 km erteilt. Die Dauer der Konzession ist bis einschliessl. den 31./12. 1957, d. i. bis zu dem Tage festgesetzt, an welchem die Verträge über den Betrieb des gegenwärtig von der Ges. betriebenen Netzes ablaufen. Die Nettoeinnahmen der Linie verbleiben nach einer im Verträge festgesetzten Aufteilung bis zum Betrage von fres. 5420 per km der Ges. Ist die jährl. Nettoeinnahme niedriger als dieser Betrag, so wird das Fehlende vom Staate aus den Überschüssen gedeckt, welche der Reg. von den gegenwärtig betriebenen Linien nach Leistung der verschiedenen, auf Grund der bestehenden Verträge zu effektuierenden Zuweisungen verbleiben. Die neue Linie Babaeski-Kirkkilisse 46,5 km wurde am 20./7. 1912 dem Betrieb übergeben. Im Falle eines Krieges oder politischer Unruhen, welche den Betrieb ganz oder teilweise unterbrechen oder Beschädigungen der Eisenbahnanlagen herbeiführen, hat die Reg. den der Ges. daraus erwachsenen direkten u. wirklichen Schaden nach den Grundsätzen zu regeln, welche unter gleichen Umständen in den anderen europ. Grossstaaten befolgt werden. Grund u. Boden sowie Einkünfte der Ges. sind für die ganze Konzessionsdauer von jeder Abgabe befreit; auch sind sämtliche Akte, die mit der Konvention zus.hängen, von jeglichem türk. Stempel befreit. An Überwachungskosten hat die Ges. Piaster 270 = frs. 60 pro km u. Jahr zu zahlen. Durch einen am 30. Juli/12. Aug. 1912 abgeschlossenen Vertrag hat die türk. Regierung der Ges. die Konz. für den Bau u. Betrieb einer in der Nähe von Üsküb ausgehenden, über Kalkandelen führenden u. in Gostivar