

Coup.-Stempels mit fl. 3,972 in Silber, event. Super-Div. am 1./7. Verj. der Coup. in 6 J. n. F. Beim Handel an der Berliner Börse seit 1./7. 1893 fl. 100 = M. 170, vorher fl. 100 = M. 200.

Usance: Die Aktien sind nur mit Unterschrift zweier V.-R.-Mitgl. lieferbar.

Direktion: Präs. Wirkl. Geh. Rat Julius von Ludvigh; Vize-Präs. Wirkl. Geh. Rat Dr. Rudolf Sieghart, Edmund von Domony, Dr. Theodor Haberer von Kremshohenstein, Dr. Ladislaus von Halászy, Baron Béla von Hatvany-Deutsch, Isidor von Mautner, Wilh. von Ormódy, Josef von Pranger, Garibaldi von Pulszky, Dr. Franz Ritter von Schonka, Dr. Moritz Stiller.

Aufsichtsrat: Präs. Ludwig von Kárman, Dr. Aladár von Szelényi, Dr. Alexander Sztérényi, Graf Alexander Teleki, Béla Veith.

General-Direktor: Minister-Rat Garibaldi von Pulszky.

Türkische Eisenbahn.

Compagnie d'Exploitation des Chemin de fer Orientaux, Société Anonyme Ottomane.

(Betriebs-Ges. der Orientalischen Eisenbahnen, Ottomanische Aktien-Ges.) in Konstantinopel.

Gegründet: 23./12. 1879 als österreichische Aktiengesellschaft; laut Statut vom 30./6. (13./7.) 1910 in eine Ottomanische Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Konstantinopel umgewandelt. Dauer bis 1./7. 1975.

Die Betriebsgesellschaft der Orient. Eisenbahnen ist aus der Compagnie générale pour l'exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe hervorgegangen, welche am 11./1. 1870 als franz. A.-G. zu dem Zweck gegründet war, die Eisenbahnen der europ. Türkei, sowie die Anschlusslinien nach Massgabe der dem Baron Moritz von Hirsch durch Firman des Sultans vom Okt. 1869 erteilten Betriebskonzession zu betreiben.

Zweck: a) Die Ausübung der Rechte u. die Erfüllung der Verpflichtungen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, früher österreich. Aktiengesellschaft. b) Der Bau u. Betrieb aller in der Türkei u. in anderen Ländern bestehenden oder herzustellenden Eisenbahnen, für welche die Ges. die Bau- u. Betriebskonzession bereits besitzt oder künftig noch erwerben sollte; c) die Errichtung u. der Betrieb von Transportunternehmungen, Häfen, Kanälen u. Fabriken, der Betrieb von Forsten, Bergwerken oder sonst. Industrien und die diesfällige Erwerbung aller Eigentums- u. anderen Rechte.

Die Ges. hat das Recht auf den Betrieb folgender Linien: In der Türkei: 1) von Konstantinopel über Adrianopel an die neue türkisch-bulgarische Grenze bei Svilengra; (357.172 km); 2) Adrianopel — neue türkisch-bulgarische Grenze bei Demotika (63.416 km) 3) Alpullu (Station der Linie 1) nach Kirkkilisse (45.620 km). In Bulgarien: 1) alte türkisch-bulgarische Grenze — neue türkisch-bulgarische Grenze bei Svilengrad (6.042 km); 2) neue türkisch-bulgarische Grenze bei Demotika — Dedeagatsch am Aegäischen Meer (79.540 km). In Griechenland: von Salonik am Aegäischen Meer nach der neuen griechisch-serbischen Grenze bei Guevgueli (77.350 km) und in Serbien: 1) von der neuen griechisch-serbischen Grenze bei Guevgueli über Uesküb nach Mitrovitza (285.540 km) und 2) Uesküb (Anschlusspunkt der Linie 1) — alte türkisch-serbische Grenze bei Zibeftsche (85.109 km); alle Linien normalspurig. Ausserdem betreibt die Ges. die der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir gehörende Linie, u. zwar in Griechenland Salonik — Florina (201.877 km) und in Serbien: serbisch-griechische Grenze bei Florina — Bitolia [früher Monastir] (16.989 km); ebenfalls normalspurig. Das A.-K. dieser Ges. besteht aus frs. 10 000 000 Vorz.-Aktien u. frs. 10 000 000 St.-Aktien u. zwar aus je 20 000 Aktien zu frs. 500 mit 50% Einzahlung. Im April 1913 erwarb die Betriebsgesellschaft von der Bank für Orientalische Bahnen in Zürich die bisher im Besitz derselben gewesenen 19 250 Vorz.-Aktien u. 19 250 St.-Aktien der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir zum Preise von frs. 250 per Stück. Sie ist jetzt fast alleiniger Aktionär.

Infolge der Besitzergreifung des grössten Teils des Netzes durch die serbischen und bulgarischen Armeen wurde der Eigenbetrieb bis in die zweite Hälfte des Jahres 1913 auf 51 km Konstantinopel-Hademköj und 61 km Salonik-Gumendje beschränkt. Während dieser Zeit wickelte sich auch auf diesen zwei zum Betrieb verbliebenen Strecken der Dienst infolge des ausgebrochenen zweiten Balkankrieges keineswegs in normalen Verhältnissen ab.

Erst das Zustandekommen des Bukarester Friedens vom 28. Juli/10. August, des türkisch-bulgarischen Friedens vom 16./29. Sept., des türkisch-griech. Friedens vom 31. Okt./13. Nov. 1913 und des türkisch-serbischen Friedens vom 1./14. März 1914 schuf normalere Verhältnisse. In diesen Friedensverträgen wurde bestimmt, dass die königl. Regierungen von Bulgarien, Griechenland u. Serbien bezüglich derjenigen Teile des Netzes, welche in den ihnen seitens der Türkei abgetretenen Gebieten gelegen seien, in alle Rechte und Pflichten der kaiserl. ottomanischen Regierung gegenüber der Ges. eintreten. Diese betreibt nunmehr in der Türkei, inkl. der Seitenlinie Alpullu-Kirkkilisse, 466.208 km, in Bulgarien 85.582 km und in Griechenland 77.350 km, wogegen der Betrieb auf den 370.649 km der Serbien zugefallenen Strecke, sowie der Weiterbau der daselbst begonnenen Linie Uesküb-Kalkandelen-Gostivar trotz wiederholter mündlich und schriftlich bei der königl. serbischen Regierung unter-