

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) Alpulu (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 Alpulu-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 unternommenen Schritte, sowie einer formellen Inverzugssetzung vom 27. Nov. 1913 dauernd vorenthalten blieb.

Rechtsverhältnis zwischen der Reg. u. der Betriebsgesellschaft der Orient. Eisenbahnen: Die Konzessionsdauer ist durch eine Erklärung der türk. Reg. vom 1./13. März 1894 bis auf den 1./1. 1958 (n. St.) festgelegt worden. Nach Ablauf der Konz. tritt die Reg. ohne weiterés in alle Rechte der Ges. ein. Das Rollmaterial u. sonst. Mobiliar hat die Reg. gegen Erstattung des von Sachverständ. 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 Reg. abzuführen sind. Indessen hat die Ges., gleichviel wie hoch die Bruttoeinnahme ist, der Reg. aus den ihr gehör. 45% eine Mindesteinnahme von frs. 1500 pro km u. Jahr garantiert. Die auf die Linien der Türkei Nr. 1 u. 2, Bulgariens Nr. 1 u. 2, Griechenlands u. Serbiens Nr. 1 sowie auf die abgetretene Linie bis Bellova entfallende Mindestabgabe ist durch Vertrag vom 1./13. März 1894 für den Dienst der 4% Ottoman. Anleihe von 1894 verpfändet u. wird von der Ges. für Rechnung der Reg. direkt an die jenen Dienst leitende Banque de Paris et des Pays-Bas in Paris abgeführt. Laut Vertrag vom 15./6. 1909 erfolgt vom 5./6. 1909 die Teilung der Einnahmen von den noch verbleibenden Linien mit Ausnahme der Linie Alpulu-Kirkkilisse in der Weise, dass von dem Überschuss der Einnahmen über frs. 10 333.33 pro km 70% der Ges. u. 30% der türkischen Regierung zufallen. 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 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