

gesagt worden. Der Betrieb der in Serbien gelegenen Strecken befindet sich z. Z. in den Händen der okkupierenden Armeen der Zentralmächte, an welche sich die Ges. zur Wahrung ihrer Interessen gewendet hat. Seit dem Datum der Besetzung dieser Linien werden von der Ges. inkl. der Linie Alpullu-Kirkkilisse noch 323.620 km betrieben, welche insgesamt auf türkischem Territorium liegen. In der Zeit vom 28./6. bis 12./10. 1916 baute die Ges. für Rechnung der türk. Reg. eine 3,013 km lange Normalspurbahn zwischen der bei der türkischen Stadt Adrianopel gelegenen Maritzabücke u. der bulgar. Stadt Odrin (Karagatsch).

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 weiteres 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. Laut Vertrag vom 15./6. 1909 erfolgt vom 5./6. 1909 die Teilung der Einnahmen von den noch verbleibenden Linien mit Ausnahme der Linie Alpullu-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. 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 $\frac{1}{5}$ 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 $\frac{1}{5}$ 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 $\text{£} T. 78\,908.18.52$ 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, vermög. 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 während längerer Zeit vollständig einzustellen, erst am 23./7. 1916 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 frs. 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 45.600 km wurde am 20./7. 1912 dem Betrieb übergeben. Im Falle eines Krieges oder politischer Unruhen, welche den Betrieb ganz oder teilweise unterbrechen oder Beschädig. 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. 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 endigenden, ca. 63 km langen Linie übertragen. Die Bedingungen dieser Konz. sind denjenigen gleich, welche für die Linie Babaeski-Kirkkilisse Geltung haben mit der Abweich., dass der von der Ges. von den Reineinnahmen in Abzug zu bringende, hier wie dort im Falle der Unzulänglichkeit durch den Überschuss des Einnahmenanteiles der Regierung vom übrigen Netze garantierte Betrag frs. 7806 per km anstatt frs. 5420 beträgt. Mit der Durchführung des Vertrages wurde bereits begonnen; es waren die Vorstudien gemacht, ein Teil des Materials angeschafft u. die Arbeiten begonnen, als der Krieg ausbrach, u. die Arbeiten infolgedessen am 23./10. 1912 eingestellt werden mussten. Die Gegend, in der diese Linie liegt, gehört jetzt zu Serbien.