

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. hatte nach dem Balkankriege 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 Monastir gehörende Linie, u. zwar in Griechenland Salonik — Florina (201.877 km) und normalspurig. Ausserdem betrieb die Ges. die der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique 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.

Am 3./10. 1915 erklärte die griechische Regierung der Ges., dass sie infolge der politischen Verhältnisse gezwungen sei, provisorisch u. während der Kriegsdauer den Betrieb der 77.350 km langen Strecke Salonik-Guevgueli sowie die Linie Salonik-Monastir selbst zu besorgen, Erklärung, die sofort in die Tat umgesetzt wurde. Ausserdem nahm am 7./10. 1915 die bulgarische Regierung gewaltsam Besitz von dem Betrieb der Linie Svilengrad-Dedeagatsch in einer Länge von 192.141 km.

Die Ges. erhob Einspruch gegen diese Verletzungen ihres Betriebsvertrages, musste aber schliesslich, da seitens der bulgarischen Regierung ihrem Verlangen um Rückgabe des Betriebes keine Folge gegeben wurde, mit der bulgarischen Regierung wegen der ihr zuzusprechenden Entschädigung für die Ablösung des Betriebes in Verhandlungen eintreten. Diese Verhandlungen haben 11./5. 1916 zum Abschluss eines Entschädigungsvertrages geführt. Die Ges. erhält von der bulgar. Regierung wegen des Verlustes ihres Betriebsrechtes für die noch verbleibende Konzessionsdauer vom 6./10. 1915 bis 31./12. 1957 eine Entschädigung von Goldlewa 24 291 640,49, für Materialien u. Verbrauchsgegenstände Goldlewa 329 531,29 für Inventar Goldlewa 196 197,84, für Grundstücke Goldlewa 8250,45 u. für Personalsentschädigungen Goldlewa 141 427,17, insgesamt Goldlewa 24 967 047,24. Die bulgar. Reg. ist verpflichtet, alle diese Beträge spätestens 1 Jahr nach der Ratifikation der Friedensverträge zum festen Kurse von M. 81 für Goldlewa 100 in Barem oder in Titeln eines konsolidierten Auslandsanlehens zu bezahlen. Bis dahin hat sie die Entschädigungssumme zu verzinsen.

Auch bei der griechischen Regierung wurde gegen die begangene Verletzung der vertraglichen Bestimmungen offiziell protestiert. Nach der Erklärung der griechischen Regierung in einem Gesetz betreffend die Verwaltung der Staatsbahnen vom 2./15. Nov. 1917 ist bestimmt, dass der griechische Staat sofort eine Reihe von Eisenbahnen, die er als sein Eigentum erklärt, in Verwaltung u. Betrieb übernehme. Unter diesen Linien befinden sich die Strecken Salonik-Guevgueli und Salonik-Monastir. Am 3./6. 1916 ist die Linie durch die französ.-englische Orientarmee besetzt worden. Die Gesellschaft hat die Ottomanische Reg. um Schutz ihrer Rechte in einem zukünftigen Friedensvertrag mit Griechenland ersucht und ist ihr dieser Schutz in ihrer Eigenschaft als Ottomanische A.-G. am 25./11. 1917 auch zugesagt 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 Alpulu-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