

vom 1./13. März 1894 ist ihr Ablauf 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 Mobilien hat die Reg. gegen Erstattung des von Sachverständigen festzustellenden Wertes zu übernehmen; Vorräte jedoch nur, soweit sie für einen 6 monat. Betrieb erforderlich sind. Wenn während der Konzessionsdauer der Betrieb ganz oder teilweise durch Schuld der Ges. unterbrochen wird, so ergreift die Reg. die erforderlichen Massregeln, um den Betrieb vorläufig zu sichern. Falls darauf die Ges. nicht binnen 3 Monaten den Nachweis erbringt, dass sie imstande ist, den Betrieb wieder ordnungsmässig zu führen, u. den Betrieb selbst nicht wieder aufgenommen hat, kann die Ges. der Konzession für verlustig erklärt werden. In solchen Fällen werden Betriebskonzession, Materialien u. Vorräte öffentlich versteigert u. der Erlös nach Abzug der Ausgaben der Reg. für den provisorischen Betrieb an die der Konzession verlustig gegangene Ges. ausgezahlt. Von den Betriebseinnahmen des 1264 km langen Bahnnetzes nimmt die Ges. frs. 7000 pro km u. Jahr vorweg zur Deckung der Betriebskosten u. zur Verzinsung des Betriebskapitals. Von dem Überschuss behält sie weitere 55%, während die restlichen 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 und Jahr garantiert. Die auf die 1178 km der Linien 1 und 2 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. Wenn infolge höherer Gewalt der Betrieb eines Teiles der Linien während mehr als 5 aufeinander folgender 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 garantierten 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 45% 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 $\frac{1}{5}$ von der Reg. u. zu $\frac{1}{5}$ von der Ges. zu tragen. Unterhaltungskosten u. laufende Reparaturen fallen allein der Ges. zu. 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 zusammenhängen, von jeglichem türk. Stempel befreit. An Überwachungskosten hat die Ges. Piaster 270 = frs. 60 pro km und Jahr zu zahlen.

Rechtsverhältnis zwischen der bulgar. Reg. u. der Betriebsgesellschaft. Nach der Konvention v. 15./27. März 1899 verpachtete die bulg. Reg. an die Ges. den Betrieb der unter 4) erwähnten Linie mit einer Länge von 80 km. Die Pachtdauer wurde auf 25 Jahre festgesetzt, u. zwar von dem auf die Inbetriebsetzung der ganzen Linie folgenden 1. Jan. ab. Bisher ist nur die Strecke Stadt Tehirpan-Nova-Zagora fertiggestellt, während mit dem Bau einer zirka 13 km langen Verbindungsstrecke Scobelevo-Stadt Tehirpan, welche die Herstellung einer neuen Brücke über die Maritza erforderlich machte, noch nicht begonnen worden ist. Nach Ablauf der Konzession gehen alle Rechte der Ges. ohne weiteres auf die bulg. Reg. über, welche dagegen etwaige Vorräte kaufen muss, aber nur soweit sie für einen 6 monat. Betrieb erforderlich sind. Der Pachtzins, den die Ges. nach Inbetriebsetzung der ganzen Linie an die bulg. Reg. abzuführen hat, beträgt zu Anfang frs. 700 pro km u. Jahr und steigt von 2 zu 2 Jahren um je frs. 150 bis er frs. 1500 als Höchstsatz erreicht. Falls der Betrieb durch Verschulden der Reg. oder infolge höherer Gewalt ganz oder teilweise unterbrochen ist, wird für die betreffende Zeit der Pachtzins aufgehoben. Ausser dem Pachtzins erhält die Reg. 45% desjenigen Überschusses der Betriebseinnahmen über frs. 10 333 pro km u. Jahr, welcher bei Zusammenrechnung der Einnahmen der alten Teilstrecke der Ges. von Tirnowa nach Nova-Zagora u. derjenigen der neuen Strecke von Scobelevo nach Nova-Zagora im Verhältnis der Kilometerlänge auf letztere Strecke entfällt. Alle Kosten der neuen Linie trägt die Reg.; desgleichen fallen ihr zur Last alle grossen Reparaturen, ausserordentl. Unterhaltungskosten, Vergrösserungen u. Neubauten jeder Art sowie alle Schäden infolge Krieg, höherer Gewalt, Überschwemmungen oder unbekannter Ursache. Lokomotiven, Rollmaterial, Kohlen, Eisen wie alle sonstigen für den Betrieb erforderlichen Gegenstände sind von jeder staatlichen wie lokalen Verkehrsabgabe befreit und, wenn sie vom Auslande bezogen werden, zollfrei mit Ausnahme der Brennmaterialien. Auf die Dauer von 25 Jahren vom Vertragschluss ab hat sich die Reg. des Rechtes begeben, Parallel- oder Konkurrenzbahnen zu den von der Ges. bereits betriebenen u. zu der nach dem Verträge zu betreibenden Linie selbst zu bauen oder bauen zu lassen oder deren Bau zu gestatten. Als Konkurrenzbahnen gelten Linien, welche 2 Ortschaften verbinden, welche an den gesellschaftl. Linien liegen oder bis 40 km davon entfernt sind. Ausgenommen von dieser Bestimmung ist der Bau einer Bahn von Philippopol über Mahala u. Karlova nach Kazanlik u. von dort nach Stara-Zagora oder Nova-Zagora; auch reine Zu-