

u. der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen andererseits abgeschlossen wurden, der bulgarischen Regierung. Als Entschädigung gewährte die Türkische Regierung nach dem Vertrage v. 15./6. 1909 n. St. der Ges. den Betrag v. Frs. 21 500 000. Dieser Betrag wurde nach Abrechnung des bis zum 31./12. 1908 zu Gunsten der Türkischen Regierung verbliebenen Saldos v. Frs. 2 477 481.68 in Höhe v. Frs. 19 022 518.32 samt 5% Zs. vom 20./4. 1909 der Ges. am 18./10. 1909 bei der Banque Impériale Ottomane in Paris zur Verfügung gestellt. Die Bulgarische Regierung zahlte lt. Übereinkommen v. 13./26. Juni 1909 der Ges. eine Entschädigung v. Frs. 2 111 978.55. Von diesen Beträgen wurden Frs. 12 000 000 zur Abschreibung auf Kto „Betriebskonzession“ verwendet, während der Rest den verschiedenen R.-F. zugeführt wurde.

Rechtsverhältnis zwischen der türkischen Reg. u. der Betriebsgesellschaft der Orient. Eisenbahnen: Die Konzessionsdauer für die Linie 1—3, welche Eigentum der türkischen Reg. sind, war in der Konvention vom 18./5. 1872 auf 50 Jahre, vom Tage der vollständigen Inbetriebsetzung der hauptsächlichsten Linien ab bemessen, festgesetzt; durch eine Erklärung 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 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 u. Jahr garantiert. Die auf die Linien 1 u. 2 sowie auf die jetzt abgetretene Linie türkisch-bulgarische Linie bis Jelova 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. Laut Vertrag vom 15./6. 1909 erfolgt vom 5./6. 1909 die Teilung der Einnahmen von den noch verbleibenden Linien 1—3 in der Weise, dass von dem Überschuss der Einnahmen über frs. 10 333.33 pro km 70% der Ges. u. 30% der türkischen Reg. zufallen. Der Betrag von frs. 1500 pro km gleich frs. 464 421, der jährlich an die Banque de Paris et des Pays-Bas für 309 km Bahnlänge zu zahlen ist, bleibt zu Lasten der Regierung, doch verpflichtet sich die Betriebsgesellschaft ihn auszulegen, falls die Regierung damit im Rückstande bleibt. 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 $\frac{4}{5}$ 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.

Betriebsvertrag zwischen der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir u. der Betriebsgesellschaft. Der Betriebsvertrag datiert vom 28./2. 1896 war urspr. bis 31./12. 1900 abgeschlossen u. gilt jetzt jedesmal um ein Jahr verlängert, wenn er nicht ein Jahr vorher zum nächsten 31. Dez. gekündigt ist. Die Betriebsführung erfolgt für Rechnung der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir; demgemäss hat die Betriebsgesellschaft sämtl. Einnahmen dieser Linie an die Salonique-Monastir Ges. abzuführen, dagegen letztere der Betriebsges. die von dieser aufgewendeten Kosten für die Unterhaltung der Bahn mit allen ihren Anlagen und des Betriebsmaterials sowie für den gesamten übrigen Dienst auf Grund zu legendere Rechnung zu erstatten. Als Vergüt. für die Betriebsleitung u. für die Generalkosten zahlt die Salonique-Monastir Ges. der Betriebsges. einen Zuschlag von 15% zu den ordentl. Betriebskosten.