

Beträge vor, die im Maximum (ohne Zinsen) auf frs. 19 500 000 festgesetzt sind. Der Vorschuss ist mit 5% zu verzinsen u. innerhalb 35 Jahren, vom Tage der Fertigstellung der Arbeiten u. ihrer provisorischen Abnahme an gerechnet, zurückzuzahlen u. zwar durch nachstehende, von der Regierung zu diesem Zweck speziell verpfändete Einkünfte: 1) den Betrag von £ T. 25 000 pro Jahr aus den Überschüssen der für den Dienst der Kilometer-Garantien u. verschiedener Anleihen verpfändeten Zehnten, die unter der Verwaltung der Dette Publique Ottomane stehen. Der Anspruch auf diese Annuität läuft vom Tage der Unterzeichnung der Konvention an; 2) die auf den bewässerten Ländereien erzielten Mehrerträge an Zehnten im Vergleich zu dem in den letzten 5 dem Abschluss der Konvention voraufgegangenen Jahren erbrachten Durchschnittserträge; 3) die aus dem Betriebe der Irrigationsanlagen sich ergebenden Nettoeinnahmen; 4) den Ertrag des Verkaufs der trockengelegten oder bewässerten Ländereien. Zwecks Ausführung der Anlagen hat die Ges. in Verbindung mit der Firma Ph. Holzmann & Co. G. m. b. H. in Frankf. a. M. eine Baugesellschaft unter der Bezeichnung „Ges. für die Bewässerung der Konia-Ebene“ mit einem Stammkapital von M. 500 000 gegründet, an welcher die Bahngesellschaft mit M. 200 000 beteiligt ist. Die Arbeiten wurden im Frühjahr 1908 begonnen u. dürften im Laufe des Jahres 1912 beendet sein; bis Ende 1911 sind für die Bewässerungsanlagen £ T. 641 680,37 aufgewendet worden.

Konzession: Das Betriebsrecht ist erteilt für 99 Jahre und zwar bei der Hauptbahn v. 4./10. 1888 ab, bei der Ergänzungsstrecke v. 13./2. 1893 ab. Die Konz. für die Strecke Hamidié (jetzt Arifié)—Ada-Bazar u. Ada-Bazar—Bolu laufen zugleich mit der für die Hauptbahn ab. Durch die Bagdadkonvention sind diese Konz. bis zum Jahre 2002 verlängert. Nach Ablauf der Konz.-Zeit geht die Bahn mit allem Zubehör gegen Erstattung des durch Taxe festzustellenden Wertes der Betriebsmittel u. der Vorräte, im übrigen kostenfrei in den Besitz der türk. Reg. über. Innerhalb dieser Zeit, aber erst v. 13./2. 1923 ab, kann die türk. Reg. die Bahn jederzeit gegen Zahlung einer jährl. Summe erwerben, welche 50% der durchschnittl. Jahres-Bruttoeinnahme der vorhergehenden 5 Jahre, mind. aber frs. 10 000 pro Kilometer beträgt mit der Massgabe, dass diese Annuität bis zum Ablauf der Konzessionsdauer (2002) zu zahlen ist. Der durch Taxe festzustellende Wert der Betriebsmittel, Materialien u. Vorräte wird auch in diesem Falle der Ges. erstattet. Die Zahlung des Kaufpreises ist sicher zu stellen.

Garantie der türkischen Regierung: Die Reg. garantiert der Ges. während der ganzen Dauer der Konz. 1. für die Strecke Haidar Pascha—Ismid eine Bruttoeinnahme von frs. 10 300 pro Jahr u. Kilometer; 2. für die Strecke Ismid—Angora eine Bruttoeinnahme von frs. 15 000 pro Jahr u. Kilometer. Wenn die durchschnittl. kilometrische Jahres-Brutto-Einnahme dieser beiden Strecken zus. höher ist als die für die Strecke Haidar Pascha—Ismid garantierte Summe von frs. 10 300 pro Jahr u. Kilometer, so wird der auf die letztere Strecke entfallende Mehrbetrag bis zur Höhe von frs. 15 000 pro km von der Garantiesumme für die Strecke Ismid—Angora in Abzug gebracht; 3. für die Strecke Eski Schehir—Konia garantierte die Reg. während der ganzen Dauer der Konz. ursprüngl. einen Zuschuss von jährl. bis zu Ltq. 219,78 = frs. 5000 pro km, u. zwar bis zur Auffüllung einer Bruttoeinnahme von Ltq. 604 = frs. 13 741 pro Jahr u. Kilometer. Durch Abkommen v. 19./1. 1898 wurde der erwähnte Zuschuss auf Ltq. 296,31 = frs. 6741 erhöht; 4. für die Strecke Arifié—Bolu eine Bruttoeinnahme von frs. 15 000 pro Jahr u. Kilometer mit der Massgabe, dass die Bruttoeinnahme dieser Strecke eine einheitl. Masse mit denjenigen der Stammstrecke Haidar Pascha—Angora bilden sollen. Falls die jährl. Bruttoeinnahme der Linien Haidar Pascha—Angora u. Arifié—Bolu den Betrag von frs. 15 000 pro km übersteigt, erhält die türk. Reg. 25% des Überschusses; für die Strecke Eski Schehir—Konia erhält die Reg. gleichfalls 25% des Überschusses, falls die jährl. Bruttoeinnahme den Betrag von Ltq. 604 = frs. 13 741 pro km übersteigt. Zwecks Sicherstellung der Reg.-Garantien hat die türk. Reg. der Ges. verpfändet: für die Strecke Haidar Pascha—Angora die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks Ismid, Ertogrul, Kutahia u. Angora; für die Strecke Eski Schehir—Konia die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks Trapezunt u. Gumuchhané; für die Strecke Arifié—Bolu einen Teil der Zolleinnahmen des Vilajets Konstantinopel, die für die Strecken Haidar Pascha—Angora u. Eski Schehir—Konia verpfändeten Zehnten sind der Administration de la Dette Publique Ottomane zur Einziehung überwiesen. Der für die Strecke Arifié—Bolu verpfändete Betrag der Zolleinnahmen des Vilajets Konstantinopel beläuft sich lt. Art. 10 der Konvention v. 4./17. Jan. 1912 auf jährl. Ltq. 140 000 für die ganze Konzessionsdauer. Die Überweisung dieser Zolleinnahmen geschieht in der Form, dass vom 2./1. 1914 ab die Administration Générale des Douanes et Contributions indirectes halbjährlich den Betrag von Ltq. 70 000 an die Deutsche Bank Fil. Konstantinopel abzuführen hat. Diese Verpfändung hat ein Vorrecht gegenüber jeder späteren Verpfändung, rangiert aber hinter dem Jahresbetrag von Ltq. 550 000, der für den Dienst der 4% Zollanleihe von 1911 verpfändet ist. Während der Bauzeit zahlt die Reg. der Ges. 4% Bau-Zs. auf die verausgabten Baugelder, jedoch auf höchstens eine Summe von frs. 150 000 per km.

Vorschusszahlungen an die türkische Regierung: Durch Vertrag v. 7./6. 1902 hat sich die Anatol. Eisenb.-Ges. verpflichtet, dem Marineministerium einen Vorschuss von £ T. 120 000 zu leisten. Dieser Vorschuss ist inzwischen um £ T. 40 000 erhöht worden, er betrug am 31./12. 1911: £ T. 121 534,81. Dieses Geld ist zum Ankauf von 3 Schiffen, die die Haidar-Pacha-Linie bedienen, verwendet worden. Die Anatolische Eisenbahn-Ges. ist vertraglich beauftragt, die Einnahmen aus dem Passagier und Frachtverkehr der Linien Haidar-Pacha und Kadikeny einzukassieren, und sich für Zinsen und Rückzahlungsquote daraus bezahlt