

angenommen. Am 6./4. 1913 wurde dem schwed. Reichstag ein neuer zwischen dem Staate u. der Grängesberg-Ges. geschlossener Vertrag zur Genehmigung vorgelegt, welcher die Erhöhung der zu exportierenden Erzmengen um 31 000 000 t zum Gegenstand hat. Diese Erweiterung besagt, dass die Grängesberg-Ges. in den J. 1913—1932 noch weitere 21 600 000 t Erz aus Kiirunavaara u. 9 400 000 t aus Gellivara verschiffen darf u. zwar anfangend mit 300 000 t im J. 1913 u. staffelweise bis zum Höchstbetrage von jährl. 1 900 000 t in den J. 1921—1932 steigend, sodass jetzt der gesamte Erzexport in den J. 1908—1932 sich auf 133 750 000 t belaufen darf. Auf die Hälfte des jetzt erhöhten Quantums soll der Staat einen Gewinnanteil von Kr. 6 per t erhalten, doch einschl. der oben erwähnten Royalty an die Vorz.-Aktien. Sollte der Staat im J. 1932 von seinem Ankaufsrecht auf die St.-Aktien der Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. Gebrauch machen, so soll vom Kaufpreis ein Betrag von Kr. 3 per t auf die Hälfte der Zusatzmenge von 31 000 000 t = Kr. 46 500 000 abgezogen werden. Falls der Staat erst im J. 1942 von dem Ankaufsrecht Gebrauch macht, soll der Betrag von Kr. 46 500 000 mit Zinsenzuschlag von 4 % für die J. 1933—1942 von dem Kaufpreis abgezogen werden.

Türkische Eisenbahnen.

Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft in Konstantinopel.

(Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie.)

Gegründet: 23./3. 1889. **Zweck:** Bau u. Betrieb der der Deutschen Bank in Berlin durch Kaiserl. Ferman v. 23. Mouharrem 1306 (6./10. 1888) konc. Linie Haidar-Pacha nach Angora mit einer Länge von 577,564 km, seit dem 31./12. 1892 in voller Ausdehnung in Betrieb; sodann Bau und Betrieb der durch Kaiserl. Ferman vom 26. Redjeb 1310 (13./2. 1893) konc. Ergänzungsstrecke von Eskichéhir nach Konia, einschl. einer Zweigbahn nach Kutahia, mit einer Länge von 444,887 km, gänzlich in Betrieb seit dem 29./7. 1896; ferner Bau und Betrieb der unter dem 10./10. 1898 konc. Verbindungsbahn zwischen Ada-Bazar Station (jetzt Arifié, auf der Stammbahn) und Ada-Bazar Stadt, 9 km, in Betrieb seit 1./11. 1899. Die Länge des eigenen Betriebsnetzes war am 31./12. 1912: 1032 km. Durch Konvention v. 4./17. Jan. 1912, die durch Kaiserl. Jradé v. 27. Dez. 1911/9. Jan. 1912 sanktioniert ist, hat die Ges. von der Reg. die Konz. zum Bau u. Betrieb einer weiteren Ergänzungsstrecke Ada-Bazar nach Bolu erhalten; die Länge der Strecke wird rund 200 km betragen. Mit dem Bau wird eine besonders zu diesem Zwecke zu gründende Bau-Ges. betraut werden, welche die Arbeiten spätestens binnen 2 1/2 Jahren, gerechnet von der Genehmigung der Pläne, auszuführen haben wird. — Durch die gleiche Konvention hat die Ges. die Verpflicht. übernommen, auf ihre Kosten auf der alten Strecke Haidar Pascha—Pendik (ca. 25 km) ein zweites Gleis zu legen.

Ausserdem besitzt die Gesellschaft einen Hafen in Derindje am Marmara-Meer und einen solchen in Haidar-Pacha. Für den Bau u. Betrieb des Hafens in Haidar-Pacha ist am 19./3. 1902 eine bes. Ottomanische A.-G. unter der Firma: Société du Port de Haidar-Pacha, tête de ligne du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie gegründet worden. Ferner ist ihr die bisher nicht ausgeführte Konz. zur Weiterführung der Bahn von Angora nach Caesarea und die Konzession für die Linie Konia nach Bagdad (Konzessionsakte vom 21./1. u. Kaiserl. Ferman vom 18./3. 1902) eingeräumt. Am 20. Febr./5. März 1903 wurde mit der türk. Reg. eine neue Konvention gezeichnet und durch Kaiserl. Ferman vom 22. Zilhidje sanktioniert. Durch diese Konvention ist der Anatol. Eisenb.-Ges. das Recht und die Pflicht auferlegt worden, die Bagdadkonzession auf die neu zu errichtende „Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad“ zu übertragen, deren Konstituierung am 13./4. 1903 in Konstantinopel stattgefunden hat. Die türk. Reg. hat der Anatol. Eisenb.-Ges. die Verpflichtung auferlegt, 10 % des A.-K. von frs. 15 000 000 der neuen Ges. dauernd zu behalten. Der Bau der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn Konia-Ulukischla (238 km) ist fertiggestellt u. wird ihr Betrieb vorläufig von der Anatolischen Eisenbahn-Ges. geführt. Zum Zweck der Ersparung von Kosten und zur Wahrung der Einheitlichkeit in der Vertretung und Führung der den beiden Ges. gemeinsamen Interessen hat die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft auch die Betriebsführung auf der Strecke Konia-Eregli-Bulgurlu übernommen. Der Betriebsvertrag lief zunächst bis 31./12. 1907 u. gilt seitdem, sofern er nicht von einer der beiden Parteien spätestens 1 Jahr vor Ablauf gekündigt worden ist, jedesmal als um 1 Jahr verlängert. Die zwischen der türk. Reg. u. der Bagdadbahn bezügl. des Weiterbaues der Bagdadbahn gepflogenen Verhandl. haben am 20./2. Juni 1908 zum Abschluss einer Zusatzkonvention u. eines Finanzvertrages geführt, in denen die technischen u. finanziellen Bedingungen für den Bau von der jetzigen Endstation Bulgurlu bis El-Helif u. der Zweigbahn Tell-Habesch-Aleppo, insges. 840 km Bahnlänge, festgelegt sind. Der Bau der 840 km langen Strecke ist einer am 1./12. 1909 in Glarus unter dem Namen Ges. für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei gegründeten Baugesellschaft übertragen worden. Das Kapital dieser Ges. beträgt frs. 10 000 000 mit 50 % Einzahlung. Die Anatolische Eisenbahn-Ges. ist mit 10 % an diesem Kapital beteiligt. Am 21./3. 1911 hat die Bagdadbahn-Ges. mit der türk. Reg. 2 weitere Zusatzkonventionen abgeschlossen: 1. für den Weiterbau der Bahn von Helif bis Bagdad ca. 600 km, 2. für den Bau u. Betrieb einer ca. 70 km langen Zweigbahn, die von Osmanié od. Mustapha-Bey abzweigend in den zukünftigen Hafen von Alexandrette einmündet, dessen Bau u.