

Betrieb der Hafen-Ges. Haidar-Pacha konzessioniert worden ist. Im Jahre 1906 erwarb die Anatol. Eisenb.-Ges. den grössten Teil der Aktien u. einen grösseren Posten Oblig. der Eisenb.-Ges. Mersina-Tarsus-Adana u. übernahm die Verwaltung dieser Bahn. Im Mai 1910 wurde von den Besitzern der Oblig. u. der Vorz.-Aktien dieser Ges. eine Reorganisation der Ges. genehmigt. Nach dieser Reorganisation garantiert die Anatolische Eisenbahn die Verzinsung u. Tilg. der Oblig., die Verzinsung (6%) u. Tilg. der Vorz.-Aktien u. eine Verzinsung der St.-Aktien mit 3%; der Gesamtbetrag dieser Garantien beläuft sich auf jährlich frs. 641 700; dafür erhält die Anatol. Eisenbahn die Hälfte der verbleibenden Überschüsse. Der Bestand an Vorz.-Aktien u. Oblig. der Mersina-Adana-Bahn wurde im Jahre 1910 an die Bank für Orientalische Eisenbahnen, Zürich verkauft, so dass der Besitz der Anatol. Eisenbahn nur noch aus St.-Aktien der Mersina-Adana-Bahn besteht.

Bewässerung der Konia-Ebene. Durch die am 10./23. Nov. 1907 mit der türk. Reg. abgeschlossenen Konvention sind der Ges. die Arbeiten für die Trockenlegung des Sees von Karaviran u. der Bewässerung der Konia-Ebene übertragen worden; die Arbeiten sind für Rechnung der Reg. u. innerhalb eines Zeitraumes von 6 Jahren auszuführen. Die Ges. streckt der Reg. die zur Ausführung dieses Unternehmens erforderlichen 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, zurückzahlen 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. im Laufe des Jahres 1912 zum grössten Teil beendet; bis Ende 1912 sind für die Bewässerungsanlagen £ T. 825 849.53 aufgewendet worden. Im Dez. 1912 wurden die bereits fertiggestellten Teile der Bewässerungsarbeiten durch eine vom Ministerium der öffentl. Arbeiten entsandte Kommission geprüft, und auf Grund ihres vom 1./14. Jan. 1913 datierten Berichts, der die vorzügliche Ausführung der Arbeiten hervorhob, sprach das Ministerium die provisor. Übernahme der Bewässerungsarbeiten in fast ihrem ganzen Umfange aus. Die Auszahlung der festgesetzten Annuität von £ T. 25 000, die neben der Deckung durch andere Pfänder zur Abzahlung der von der Ges. der Reg. vorgeschossenen Herstellungskosten bestimmt ist, erfolgte rechtzeitig durch die Verwaltung der Dette Publique Ottomane. Der Vertrag für die Bewässerungsarbeiten in der Konia-Ebene enthält die Bestimmung, dass die Anatolische Eisenbahn-Ges. während der ersten 5 Jahre, von der endgültigen Übernahme der gesamten Arbeiten an gerechnet, mit deren Unterhaltung auf Kosten der Reg. betraut wird. Jetzt wünscht die Reg., dass die Ges. auch den techn. Betrieb der Bewässerungsanlagen in die Hand nehmen solle und verhandelt mit ihr über alle den Betrieb der Bewässerungsanlagen betreffenden Fragen.

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