

dingungen zu befördern. Auch Ende 1942 hat der Staat das Recht zur Einlösung unter denselben Bedingungen. Die Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, welche die Majorität der Aktien der Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. u. der Gellivare Malmfält-Ges. besitzt, verpflichtet sich ausserdem, den Export von Grängesberg nach dem Jahre 1908 auf jährlich 650 000 t u. nach 1917 auf jährlich 450 000 t zu vermindern. Ferner bleibt die Ges. von Exportzöllen befreit. Am 16./4. 1908 brachte die schwed. Regierung im Reichstage einen Gesetzentwurf ein, betreffend den Ankauf der Svappavaara und Levieniemie Erzfelder sowie anderer Erzfelder mit einem Erzgehalt von über 30 Mill. t durch den Staat zu dem Gesamtpreise von Kr. 8 500 000, wovon Kr. 5 000 000 ausbezahlt werden sollen. Für den Rest erteilt der Staat der Luossavaara-Kiirunavaara-Ges. das Recht, in den Jahren 1915—1932 im ganzen 9 000 000 t Erz mehr auszubeuten, als kontraktlich festgesetzt wurde. Hierfür bezahlt die Ges. Kr. 3 500 000 bar u. leistet ferner eine Abgabe an den Staat von Kr. 3 pro t von der Hälfte der genannten 9 000 000 t. Auf diese Weise wird die vom Staate ausgelegte Summe von Kr. 5 000 000 mit Zs. amortisiert, so dass die jetzige Auszahlung nur als Vorschuss zu betrachten ist. Der Gesetzentwurf wurde von der ersten u. zweiten Kammer am 31./5. 1908 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 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 Eskichehir 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. 1913: 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 2½ 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