

der türk. Reg. eine neue Konvention gezeichnet und durch Kaiserl. Ferman vom 22. Zilhidjé 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 Betrieb der bisher fertiggestellten 1036 km langen Strecken der Bagdadbahn wird vorläufig von der Anatolischen Eisenbahn 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 Osmanie od. Mustapha-Bey abzweigend in den zukünftigen Hafen von Alexandrette einmündet, dessen Bau u. 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, 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 vorausgegangenen 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 1913 sind für die Bewässerungsanlagen £ T. 878 588.16 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. Durch Vertrag vom 19./11. 1913 übernahm die Anatolische Eisenbahn-Ges. vorläufig auf die Dauer von 5 Jahren die Verwaltung der Bewässerungs-