

Bau und Betrieb der durch Kaiserl. Ferman vom 26. Redjeb 1310 (13./2. 1893) konz. Ergänzungsstrecke von Eski Seehir 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 konz. Verbindungsbahn zwischen Ada-Basar Station (jetzt Arifie, auf der Stammbahn) und Ada-Basar Stadt, 9 km, in Betrieb seit 1./11. 1899. Die Länge des eigenen Betriebsnetzes war am 31./12. 1917: 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-Basar 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 $\frac{1}{2}$  Jahren, gerechnet von der Genehmigung der Pläne, auszuführen haben wird. Wegen des Kriegszustandes ruhen die Arbeiten auf dieser Strecke. — 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, das seit 15./6. 1917 im Betrieb ist.

Ausserdem besitzt die Gesellschaft einen Hafen in Derindje am Marmara-Meer und einen solchen in Haidar-Pascha. Für den Bau u. Betrieb des Hafens in Haidar-Pascha ist am 19./3. 1902 eine bes. Osmanische A.-G. unter der Firma: Société du Port de Haidar-Pascha-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. Silhidje 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 1090 km langen Strecken der Bagdadbahn wird vorläufig zum Zweck der Ersparung von Kosten und zur Wahrung der Einheitlichkeit in der Vertretung und Führung der den beiden Ges. gemeinsamen Interessen von der Anatolischen Eisenbahn geführt. 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 damaligen Endstation Bulgurlu bis El-Helif u. der Abzweigung nach 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-Bej abzweigend in den zukünftigen Hafen von Alexandrette einmündet, dessen Bau u. Betrieb der Hafen-Ges. Haidar-Pascha 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. steckt 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 verzinzen 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