

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 Pfländer 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 Bewässerungsanlagen für Rechnung der türkischen Regierung. Nachdem die Anlage durch die Eröffnung des Betriebes von der Regierung endgültig abgenommen worden ist, ist der Vertrag vom 19./11. 1913 am 9./4. 1914 in Kraft getreten. Infolge des Kriegszustandes war es der Anatolischen Ges. unmöglich, sich die für einen geordneten Betrieb nötigen Betriebsmaterialien u. Ausrüstungsgegenstände zu verschaffen, auch waren die vorhandenen Arbeitskräfte u. Arbeitstiere völlig unzulänglich; aus diesem Grunde ist auf Vorschlag der Ges. der Bewässerungsbetrieb im Jahre 1917 in die Hände der türkischen Reg. übergegangen. Die bebaute Fläche der Konia-Ebene übersteigt zurzeit 30 000 Deunums (27 600 ha).

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 Hamidie (jetzt Arifie)—Ada-Basar u. Ada-Basar—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 Arifie—Bolu eine Bruttoeinnahme von frs. 15 000 pro Jahr u. Kilometer mit der Massgabe, dass die Bruttoeinnahme dieser Strecke eine einheitl. Masse mit denjenigen der Stammstrecke Haidar Pascha—Angora bilden sollen. Falls die jährl. Bruttoeinnahme der Linien Haidar Pascha—Angora u. Arifie—Bolu den Betrag von frs. 15 000 pro km übersteigt, erhält die türk. Reg. 25 % des Überschusses. In den Geschäftsjahren 1911—1917 ist die Garantie nicht nur nicht in Anspruch genommen, sondern es sind der Regierung auf ihren Anteil an den Überschüssen frs. 325 467.17, 902 958.65, 820 561.08, 2688 090.09, 3872 399.65, 3 070 261.74, 2759 344.39 ausgezahlt worden; für die Strecke Eski Schehir—Konia erhält die Regierung gleichfalls 25 % des Überschusses, falls die jährl. Bruttoeinnahme den Betrag von Ltq. 604 = frs. 13 741 pro km übersteigt. Im Geschäftsjahr 1912 erhielt die Regierung als Anteil am Überschuss frs. 89 208.18. Im Geschäftsjahr 1913 hatte sie dagegen frs. 274 500.48 zu zahlen, um die garantierten Einnahmen aufzufüllen. Für 1914—1917 erhielt die Reg. wieder als Anteil am Überschuss frs. 1 425 216.12, 2 204 257.70, 3 919 796.67, 3 546 933.79. Zwecks Sicherstell. der Regierungs-Garantien hat die türk. Regierung der Ges. verpfändet: für die Strecke Haidar Pascha—Angora die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks Ismid, Ertogrul, Kutahia u. Angora; für die Strecke Eski Schehir—Konia die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks Trapezunt u. Gümüşhane; für die Strecke Arifie—Bolu einen Teil der Zolleinnahmen des Vilajets Konstantinopel, die