

**Direktion:** Delegierte des V.-R.: E. Huguenin, Gen.-Dir. der Anatolischen Eisenbahn, Jacques Müller, Dir. der Betriebs-Ges. der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

**Verwaltungsrat:** Präs. Exz. Leo Lánczy, Geh. Rat, Präs. der Pester Ungar. Commercial-Bank, Budapest; Vize-Präs. Bernhard von Popper-Artberg, Dir. des Wiener Bank-Verein, Wien; Adolf von Ullmann, Vize-Präs. der Ungar. Allgem. Creditbank, Budapest; ferner weitere 12 Mitglieder.

## Société du Port de Haidar Pacha

### Tête de ligne du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie

(Hafen-Ges. Haidar Pascha, Kopfstation der Anatolischen Eisenbahn) in **Constantinopel.**

**Gegründet:** 19./3. 1902. Dauer der Ges. bis zum Ablauf der Konzess. für die Eisenbahnstrecke Haidar-Pascha-Angora, d. h. bis zum Jahre 2002. **Zweck:** Durch Vertrag v. 31./5. 1902, bestätigt durch G.-V. B. der Anatol. Eisenbahn-Ges. v. 24./6. 1902 hat die Anatol. Eisenb.-Ges. gegen Zahlung von frs. 800 000 an die Société du Port de Haidar Pascha ihre durch Ferman vom 20. Zilcadé 1316 (20./1. April 1899) erteilte Konz. mit allen Rechten und Pflichten abgetreten, mit Ausnahme derjenigen Rechte und Pflichten, welche durch die Konz. ausschliesslich der Anatol. Bahn für ihre eigene Person erworben sind, wie z. B. die Ermächtigung zur Vergrößerung des Bahnhofes in Haidar Pascha etc. Die Konz. ist erteilt zum Bau u. Betrieb 1. eines Hafens und von Kais zu Haidar Pascha, Kopfstation der Anatol. Eisenbahn, 2. von Docks, Zoll- u. Lagerhäusern, Steinkohlendepots, Getreidespeichern u. anderen bedeckten u. unbedeckten Magazinen u. Depots zur Lagerung von Waren aller Art, mit Berechtigung der Ges. zur Ausstellung von Warrants an die Lagerer, 3. von Getreide-Elevatoren u. sonst. Hand- u. mechan. Ladeeinricht., welche zur Erleichterung der Beladungs- und Entladungsmanipulationen bei Schiffen und Waggonen dienen. Am 14./4. 1903 wurde der Hafen für den Betrieb eröffnet. Am 21./3. 1911 schloss die Ges. mit der türk. Reg. eine Zusatzkonvention ab, laut welcher ihr der Bau u. Betrieb eines Hafens in Alexandrette konzessioniert worden ist. Die Pläne u. Projekte des Hafenaufbaues wurden von dem Ministerium der öffentl. Arbeiten genehmigt; die Arbeiten waren bereits in Angriff genommen, mussten aber infolge des Krieges eingestellt werden.

**Rückkaufsrecht:** Die Türk. Reg. hat das Recht von demselben Zeitpunkt ab, welcher für einen event. Rückkauf des bestehenden Anatol. Eisenbahnnetzes festgesetzt ist, d. h. vom 15./2. 1923 ab, jederzeit auch den Hafen mit allen Nebenanlagen, Kais, Docks, Depots und Magazinen etc. nebst Zubehör zurückzukaufen. Dieser Rückkauf ist jedoch nur dann zulässig, wenn zu gleicher Zeit das ganze Anatol. Eisenbahnnetz unter den im Art. 16 der Konvention v. 28. Rejeb 1310 festgesetzten Bedingungen zurückgekauft wird. Die Begleichung des Rückkaufspreises geschieht durch Entrichtung einer bis zum Ablauf der Konz. zahlb. Annuität, deren Höhe auf 80% der durchschnittl. Brutto-Einnahmen der letztvergangenen 5 Jahre zu bemessen ist, jedoch in keinem Falle niedriger sein darf als der Betrag, welcher für die Verzinsung und Tilg. des von der Konzessionärin ausgegebenen und noch nicht getilgten Kapitals erforderlich ist. Ausserdem hat die Türk. Reg. das bewegl. Zubehör, wie Maschinen, Bagger, Waggonen sowie die vorhandenen Betriebsvorräte, letztere jedoch nur, soweit sie für 6 Mon. nötig sind, zu einem von Sachverständigen festzustellenden Taxpreise zu übernehmen. Die regelmässige Zahlung der Annuität sowie des Kaufpreises für die Mobil. hat die Türk. Reg. gegebenenfalls durch ein besonderes Abkommen sicher zu stellen. Für den Fall, dass nach vollzogenem Rückkauf die Türk. Reg. beabsichtigen sollte, den Betrieb des Hafens oder einzelner Teile desselben an eine Ges. zu übertragen, hat bei gleichen Bedingungen die Konzessionärin ein Vorrecht. Macht die Türk. Reg. von ihrem Rückkaufsrecht keinen Gebrauch, so sind mit Ablauf der Konz. der Hafen mit allen Nebenanlagen, Kais, Docks, Zollverschlässe, Speicher u. Magazine etc. mit allem festen Zubehör, wie feste Krane und Maschinen, Hafengeleise, Leuchttürme, Signalmasten etc. der Türk. Reg. unentgeltlich und frei von allen Schulden zu übergeben. Dagegen hat diese den Wert des beweglichen Zubehörs in gleicher Weise zu erstatten, wie es für den Fall eines Rückkaufs vorgesehen ist.

**Kapital:** M. 13 056 000 = frs. 16 000 000 in 32 000 Aktien à M. 408 = frs. 500, davon frs. 8 000 000 Aktien I. Emiss. voll eingezahlt u. frs. 8 000 000 Aktien II. Emiss. mit 25% eingezahlt. Die Stücke lauten auf den Inhaber. Auf Grund des Art. 6 der Statuten ist die Ges. je nach den Bedürfnissen für den Bau des Hafens zur Ausgabe von Oblig. berechtigt. Als Höchstbetrag des Oblig.-Kapitals ist der 1½ fache Betrag des jeweiligen Nominal-A.-K. festgesetzt.

**5% Gold-Anleihe von 1902.** M. 6 528 000 = frs. 8 000 000, davon noch unverlost in Umlauf Ende 1917: frs. 7 831 000 in 10 000 Stücken Lit. A à M. 408 = frs. 500 und 1200 Stücken Lit. B à M. 2040 = frs. 2500. Zs.: 1./4., 1./10. Tilg.: Vom 1./10. 1903 ab durch Verl. am 1./7. per 1./10. bis spätestens Ende 1983. Die Ges. hat das Recht vom 1./10. 1907 ab die Tilg. zu verstärken oder auch an jedem beliebigen 1./4. oder 1./10. den noch ausstehenden Betrag der Anleihe ganz oder teilweise nach voraufgegangener 3 monat. Kündigung zurückzahlen. Sicherheit: Durch Vertrag zwischen der Hafen-Ges. Haidar Pascha und der Anatol. Bahn-Ges. vom 31./5. 1902, welcher durch die G.-V. der Aktionäre der Anatolischen Bahn-Ges. vom 24./6. 1902 bestätigt worden ist, hat die Anatol. Bahn-Ges. für die pünktliche Verzinsung und Tilgung der Anleihe die Garantie übernommen. Das Garantie-