

Türkische Eisenbahnen.

Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft in Konstantinopel.**(Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie.)**

Gegründet: 23./3. 1889. **Zweck:** Bau u. Betrieb der 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 Eskichéhir 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. 1909: 1032 km.

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, das Vorzugsrecht für den Bau einer Zweigbahn von Ada Bazar nach Bolou (ca. 120 km) und endlich die Konz. 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. 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 Bau der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn, 200 km, ist fertiggestellt und seit 25./10. 1904 im Betrieb. Die zwischen der türk. Reg. u. der Bagdadbahn bezgl. 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, insgesamt 840 km Bahnlänge, festgelegt sind. Die Ausarbeitung der Pläne für den Weiterbau bis Aleppo ist bereits beendet. Die im April 1909 dem Arbeitsministerium eingereichten Pläne sind genehmigt worden. Der Bau der 840 km langen Strecke ist einer am 1./12. 1909 in Glarus unter dem Namen Gesellschaft 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. Zum Zweck der Ersparung von Kosten u. zur Wahrung der Einheitlichkeit in der Vertretung u. Führung der beiden Ges. gemeinsamen Interessen hat die Anatolische Eisenb.-Ges. auch die Betriebsführung auf der Strecke Konia-Eregli-Bulgurlu übernommen. Der Betriebsvertrag läuft bis 31./12. 1907 u. gilt von da ab, sofern er nicht von einer der beiden Parteien spätestens 1 Jahr vor Ablauf gekündigt worden ist, jedesmal als um 1 Jahr verlängert. 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%, was in Summa £ 25 000 fordert; dafür erhält die Anatol. Eisenbahn die Hälfte der verbleibenden Überschüsse.

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 spätest. 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. m. b. H. in Frankfurt a. M. eine Baugesellschaft unter der Bezeichnung „Ges. für die Bewässerung der Konia-Ebene“ gegründet. Die Arbeiten wurden im Frühjahr 1908 begonnen; bis Ende 1909 sind für die Bewässerungsanlagen £ T. 341 553.47 aufgewendet worden.