

# The Short Cut to India



*A little Baghdadi.*

# The Short Cut to India

The Record of a Journey  
along the Route of the  
Baghdad Railway

*Rare section*

BY

DAVID FRASER

AUTHOR OF

'A MODERN CAMPAIGN' AND 'THE MARCHES OF HINDUSTAN'

*WITH 90 ILLUSTRATIONS, MAPS, AND SKETCHES*

William Blackwood and Sons  
Edinburgh and London

1909

W 8 . 4 6 7

D 9

1551

TO

**"GEORGE" ADAM THEODORE NAPIER CHRISTIE,**

**"AGED FIVE,**

**"AND MORE SCOTCH THAN ROBBIE BURNS,**

**"WHO TOOK ME FOR UNNUMBERED WALKS, WHO SPILT  
GALLONS OF COFFEE ON MY CHIN, WHO LIT HECATOMBS  
OF CIGARETTES FOR ME, WHO OPENED THOUSANDS OF  
DOORS TO LET ME THROUGH, AND WHO DREAMT O' NIGHTS  
OF SHOOTING WITH A GUN THE MAN WHO TRIED TO KILL  
ME, AND OF CUTTING HIS HEAD OFF WITH A SWORD."**

## P R E F A C E.

---

THE journey recorded in this volume was undertaken with the object of seeing the regions through which the Baghdad Railway is projected to run. Turkey in Asia is in itself interesting country, and offers abundant material to the traveller who contemplates the perpetration of a book; while the fact that a railway to the Persian Gulf affords a short cut to India gives him something to write about of more than local interest.

Owing to an accident on the road which delayed me for some months, publication occurs much later than was intended, with the consequence that events have overtaken me with disconcerting rapidity. My journey was completed at the moment the Young Turk seized the reins of government. The book deals, therefore, with things as they were under the old conditions. As general politics are but slightly touched upon, however, the situation, so far as it concerns my narrative, remains unaltered, and it is only necessary to remind the reader that I had crossed the Taurus Mountains, and written the chapter upon

sections one and two of the Baghdad Railway, before the announcement that guarantees for another four sections had been allocated to the Germans by the Turkish Government. Final chapters deal with that announcement, and generally bring the subject of the Baghdad Railway up to date. What I hope may prove of service to students of the question are the appendices, which include the *Convention*, the *Cahier des Charges*, the *Statuts*, and the *Convention Additionnelle*, documents relating to the Baghdad Railway which, so far as I am aware, have not before been available to the public.

I have to express my indebtedness to the editor of 'The Times of India' for permission to make free use of a series of letters which appeared in that paper under the heading of "The Diary of a Traveller."

D. F.

*January 1909.*

# CONTENTS.

---

CHAP.	PAGE
I. CONSTANTINOPLE . . . . .	1
II. RAILWAYS IN ANATOLIA . . . . .	13
III. THE BAGHDAD RAILWAY CONVENTION . . . . .	31
IV. SECTIONS ONE AND TWO . . . . .	47
V. THE TAURUS MOUNTAINS . . . . .	63
VI. THE CILICIAN PLAIN . . . . .	74
VII. THE ROAD BY CARAVAN . . . . .	86
VIII. AMONG THE KURDS . . . . .	102
IX. ALEPPO . . . . .	112
X. THE EUPHRATES . . . . .	124
XI. AN ADVENTURE . . . . .	138
XII. A CITY OF TERROR . . . . .	155
XIII. LOCAL POLITICS . . . . .	168
XIV. DIARBEEKIR . . . . .	176
XV. AFLOAT ON A RAFT . . . . .	186
XVI. RISKS OF THE VOYAGE . . . . .	196
XVII. MOSUL . . . . .	212
XVIII. LOCUSTS, SHARKS, AND ROBBERS . . . . .	222
XIX. BAGHDAD AND IRRIGATION . . . . .	234
XX. ON A LYNCH STEAMER . . . . .	247
XXI. BUSSORAH AND THE BAR . . . . .	258



XXII. ROUTE OF THE BAGHDAD RAILWAY	.	.	.	277
XXIII. THE POPULATION QUESTION	.	.	.	296
XXIV. MAIL CONTRACT AND GULF SHIPPING	.	.	.	308
XXV. THE BAGHDAD RAILWAY QUESTION	.	.	.	318

## APPENDICES—

CONVENTION DE LA SOCIÉTÉ IMPÉRIALE OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD	.	.	.	335
CAHIER DES CHARGES	.	.	.	354
STATUTS	.	.	.	370
CONVENTION ADDITIONNELLE	.	.	.	379

## LIST OF ILLUSTRATIONS.

---

	, FACING P.
A LITTLE BAGHDADI . . . . .	<i>Frontispiece</i>
THE SWEET WATERS OF EUROPE, WHICH FLOW DOWN INTO THE GOLDEN HORN . . . . .	2
SCENE ON THE BOSPHORUS . . . . .	4
A KEEPER OF THE GATES OF FELICITY . . . . .	6
A POOR ARAB WOMAN . . . . .	6
MOSQUE ON THE BOSPHORUS . . . . .	8
COUNTRY-BOAT IN THE GOLDEN HORN . . . . .	8
PALACE OF THE SULTAN'S MOTHER ON THE BOSPHORUS . . . . .	10
THE SULTAN'S OLD PALACE, WITH YILDIZ KIOSK ON THE HILL BEHIND . . . . .	10
BRIDGE OVER THE GOLDEN HORN . . . . .	10
A BIT OF THE ASIATIC SIDE OF THE BOSPHORUS . . . . .	12
A NEGRO SYBARITE . . . . .	30
THE LAST STATION ON THE EXISTING SECTION OF THE BAGHDAD RAILWAY . . . . .	50
" . . . THE ASPIRING BAGHDAD RAILWAY PURSUES ITS WAY INTO THE LONELY WILDERNESS . . . ." . . . . .	50
EREGLI, TYPICAL OF THE STATIONS ON THE BAGHDAD RAILWAY . . . . .	52
THE MARKET-PLACE OF EREGLI . . . . .	52
SCENES IN THE GORGE OF THE TAURUS THROUGH WHICH THE BAGHDAD RAILWAY WILL PASS . . . . .	54
WHERE THE BAGHDAD RAILWAY WILL PASS . . . . .	70
JUSTINIAN'S BRIDGE OVER THE SIHUN (ANCIENT SARUS) AT ADANA . . . . .	78
A BIT OF ADANA . . . . .	80

JUSTINIAN'S BRIDGE OVER THE JIHÚN (PYRAMUS) AT MISSIS (MOPSOUESTIA) . . . . .	80
A MESOPOTAMIAN WELL . . . . .	104
A KURD WOMAN . . . . .	108
ALEPPO CASTLE . . . . .	114
GATE OF THE CASTLE AT ALEPPO . . . . .	116
A CORNER OF THE OLD BRITISH CONSULATE, AND A HOUSE BUILT IN THE ALEPPO STYLE OF ARCHITECTURE, BOTH FLOODED BY THE KOWEIK . . . . .	122
OLD CRUSADING CASTLE AT BIREJIK . . . . .	130
A TURKISH YAILIEH . . . . .	130
FERRY-BOAT ON THE EUPHRATES . . . . .	132
EMBARKING A YAILIEH AT BIREJIK . . . . .	132
THE MAN WHO DID THE DEED . . . . .	140
AND	
THE MAN WHO CAUGHT HIM, BIMBASHI MUSLIM BEY, A.D.C. TO H.M. THE SULTAN . . . . .	140
ANCIENT VIADUCT AT URFA (EDESSA) . . . . .	158
ARMENIAN NURSES . . . . .	158
THE POOL OF ABRAHAM AT URFA . . . . .	162
A SWIMMING-POND AT URFA . . . . .	162
A FAMOUS HITTITE INSCRIPTION AT ALEPPO, WHICH NOBODY CAN DECIPHER . . . . .	176
THE GOOD SAMARITAN WHO TOOK ME IN — THE REV. W. M. CHRISTIE OF ALEPPO . . . . .	176
"BRINGING HOME THE SHEAVES" OF MULBERRY LEAVES . . . . .	180
OLD CARVINGS AND INSCRIPTIONS ON THE WALL OF DIARBEKIR . . . . .	180
". . . RICHLY CARVED PILLARS AND CAPITALS AND FRIEZES OF MARBLE AND PORPHYRY . . ." . . . .	182
A STREET IN DIARBEKIR . . . . .	182
DIARBEKIR—THE MARDIN GATE . . . . .	184
THE KHARPUT GATE . . . . .	184
READY FOR SEA . . . . .	186
A FLEET OF KELEKS ON THE TIGRIS . . . . .	186
A LITTLE KURD GIRL . . . . .	192
IN THE GORGES OF THE TIGRIS . . . . .	196
FACE OF A PRECIPICE HONEYCOMBED WITH CAVE-DWELLINGS . . . . .	198

LIST OF ILLUSTRATIONS.

xiii

REMAINS OF A MAGNIFICENT ROMAN BRIDGE . . . . .	200
KELEKS ENTERING THE GORGES BELOW HASSAN-KEIF . . . . .	200
A KURDISH VILLAGE ON THE TIGRIS . . . . .	204
THE MURDERED YEZIDI . . . . .	204
THE WALLS OF MOSUL, OVERLOOKING THE TIGRIS . . . . .	212
WINNOWING CORN UNDER THE SHADOW OF JONAH'S TOMB AT NINEVEH . . . . .	212
THE BRIDGE OF BOATS AT MOSUL . . . . .	214
A FUTURE WINNER OF THE ARAB DERBY . . . . .	214
CHALDEAN WOMEN AT MOSUL . . . . .	218
A CHEERFUL GIVER . . . . .	218
IRRIGATION WORKS IN MESOPOTAMIA . . . . .	232
" . . . THE CREAKING AND SKIRLING AND WALLING WHEELS . . . "	232
BAGHDAD, SHOWING THE FLOODS BEYOND THE WESTERN BANK . . . . .	238
A DEVIL'S ELBOW, AND OTHER SCENES IN THE LOWER REACHES OF THE TIGRIS . . . . .	248
" . . . WE SAIL IN CONSTANT PERIL OF ATTACK " . . . . .	250
" . . . THIS SPORTING OLD BOY AGREED TO LOAD FOR ME " . . . . .	250
COUNTRY-BOATS ON THE TIGRIS . . . . .	252
TURKISH GUARD ON A LYNCH STEAMER . . . . .	254
SOME OF THE PASSENGERS . . . . .	254
EZRA'S TOMB—A PLACE OF PILGRIMAGE FOR JEWS . . . . .	256
A BAZAAR IN BUSSORAH . . . . .	256
BITS OF THE BUSSORAH CREEK . . . . .	266
BUSSORAH—THE KOWEIT GATE . . . . .	272
THE BUSSORAH CREEK . . . . .	274
BRIDGE OVER THE CREEK AT BUSSORAH . . . . .	274
A TURKISH COFFEE-SHOP . . . . .	306

MAP . . . . .

*At end*

## APPENDICES.

---

### CONVENTION DE LA SOCIÉTÉ IMPÉRIALE OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD.

Entre Son Excellence Zihni Pacha, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman,

d'une part,

Monsieur Arthur Gwinner, Président du Conseil d'Administration, Mr. le Docteur Kurt Zander, Directeur-Général, et Monsieur Edouard Huguenin, Directeur-Général-Adjoint, du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour compte de la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, à Constantinople,

d'autre part ;

Il a été arrêté ce qui suit :

**ARTICLE 1.**—Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde la concession de la construction et de l'exploitation du prolongement de la ligne de Konia jusqu'à Bagdad et Bassorah, en passant par ou aussi près que possible des villes de Karaman, Eregli, Kardach-Béli, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtsché, Kazanali, Killis, Tell-Habesch, Harran, Resulain, Nussibéin, Avniat, Mossoul, Tékrit, Sadijé, Bagdad, Kerbéla, Nédjef, Zubéir et Bassorah, ainsi que des embranchements suivants, savoir :

- 1) de Tell-Habesch à Alep,
- 2) d'un point rapproché de la ligne principale, à déterminer d'un commun accord, à Orfa.

Le Gouvernement Impérial n'accordera, sous quelque forme que ce soit, de garantie pour la construction de cet embranchement.

## APPENDICES.

l'une longueur de 30 kilom. environ, ni aucune affectation pour frais d'exploitation, mais les recettes brutes de toute sorte de l'embranchement appartiendront exclusivement au concessionnaire.

3) de Sadjé à Hanékin ;

4) de Zubéir à un point du Golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial Ottoman et le Concessionnaire, ainsi que de toutes les dépendances des dites lignes. La ligne principale et ses embranchements devant suivre un tracé qui sera approuvé par le Gouvernement Impérial,

à la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie aux conditions suivantes :

ARTICLE 2.—La durée de cette Concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Cette durée s'appliquera également aux lignes d'Angora et de Konia, et elle commencera à courir à partir de la date de la remise du Firman et l'échange de la présente Convention.

En ce qui concerne les nouvelles lignes, ce délai de quatre-vingt-dix-neuf ans commencera à courir, pour chaque Section distinctement, à partir du moment où le Gouvernement Impérial aura délivré au Concessionnaire les Titres d'Etat en conformité de l'Art. 35 de la présente Convention.

ARTICLE 3.—Ces lignes, prises dans leur ensemble, sont partagées en sections de 200 kilom. de longueur pour ce qui concerne la présentation des plans et projets définitifs. Le Concessionnaire devra, dans un délai de trois mois à partir de la date de la remise du Firman de Concession et l'échange de la présente Convention et du Cahier des Charges (et après l'accomplissement des stipulations de l'Art. 35) présenter au Ministère des Travaux Publics les plans et projets complets après études définitives et conformément aux prescriptions du Cahier des Charges de la première section d'une longueur de 200 kilom., partant de Konia et passant par ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli conformément au tracé de la ligne de Bagdad. Quant aux autres sections, les plans et projets y relatifs seront présentés dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de Concession de chaque Section par la mise à exécution des stipulations de l'Art. 35 afférentes à chaque section.

Ces plans et projets devront être examinés par le Ministère et, selon le cas approuvés tels quels, ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Passé ce délai, si le Gouvernement Impérial n'a pas

## CONVENTION DU CHEMIN DE FER DE BAGDA

notifié sa décision au Concessionnaire, celui-ci pour-  
sidérer comme approuvés les projets présentés par lui  
procèdera à l'exécution de ses travaux. Si le Gouverne-  
Impérial apporte à ces projets des modifications de nature  
entraîner des retards de plus d'un mois, dans l'approbation  
plans, le délai fixé pour la construction sera prolongé d'une  
période égale à celle du retard causé par l'examen de ces  
modifications et l'approbation des plans.

Les affectations spéciales destinées à la première section de  
200 kilom. partant de Konia et passant par ou aussi près que  
possible de Karaman et d'Eregli, sont déterminées par l'annexe  
I (Convention Financière) faisant partie intégrante de la présente  
Convention.

**ARTICLE 4.**—Le Concessionnaire s'engage à commencer à ses  
frais, risques et périls les travaux de cette première section, dans  
un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des  
plans et projets de ces 200 premiers kilom. et à les terminer,  
de même, dans un délai de deux ans au plus tard à partir de la  
même date.

Le Concessionnaire s'engage à commencer les travaux dans  
un délai de trois mois à partir de la date d'approbation des  
plans et projets relatifs aux autres sections, et à terminer l'en-  
semble de la ligne et ses embranchements, dans un délai de 8  
ans à partir de la date de la remise du Firman et de l'échange  
de la présente Convention. Toutefois, tous retards apportés  
dans la mise à exécution des stipulations de l'Art. 35 pour une  
section quelconque, c'est-à-dire tous retards apportés dans la  
remise des titres par le Gouvernement Impérial au Concession-  
naire seront ajoutés au dit délai de huit années. Les travaux  
devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux  
prescriptions du Cahier des Charges ci-annexé, ainsi qu'aux  
dispositions des plans et projets approuvés; toutefois, en cas  
de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une  
durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition  
que le Concessionnaire avisera immédiatement les autorités  
locales, ainsi que le Ministère des Travaux Publics.

Seront également considérés comme cas de force majeure, une  
guerre entre Puissances Européennes, ainsi qu'un changement  
capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angle-  
terre ou de la France.

**ARTICLE 5.**—Le Ministère des Travaux Publics contrôlera  
les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs Commissaires  
durant leur exécution, à l'achèvement des Travaux et avant  
leur réception. Ce contrôle s'appliquera, de même, à l'exploita-

## APPENDICES.

Pour le bon entretien des travaux pendant la durée de la concession.

Le Concessionnaire déposera chaque année, à l'ordre du Ministère des Travaux Publics, et à titre de frais de contrôle, une somme de deux-cent-soixante-dix piastres or par kilom., payable mensuellement, et ce, à partir de la date fixée pour le commencement des travaux jusqu'à la fin de la concession.

**ARTICLE 6.**—L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du Chemin de fer et de ses dépendances, les carrières et les ballastières nécessaires au Chemin de fer et appartenant à des particuliers, seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre le Concessionnaire et les propriétaires pour l'achat de ces terrains.

Le Gouvernement fera procéder à l'expropriation et à la remise au Concessionnaire des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, après que le tracé du Chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain. Cette remise sera faite par le Gouvernement dans le délai de deux mois.

Les terrains nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés au Concessionnaire par les Autorités locales à charge pour lui d'en indemniser les propriétaires.

Si dans les dits terrains nécessaires à l'établissement du Chemin de fer et de ses dépendances, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié, ceux-ci seront abandonnés gratuitement au Concessionnaire.

Si dans une zone de 15 kilom. de chaque côté du Chemin de fer, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié et que dans ceux-ci se trouve des carrières et ballastières, le Concessionnaire pourra les exploiter gratuitement pendant la période de la construction, à charge pour lui de les fermer, une fois les travaux achevés; dans le cas où le Concessionnaire désirerait faire usage de ces carrières et ballastières pendant la période d'exploitation, il devra se conformer aux règlements régissant la matière et payer la redevance fixée à cet égard.

L'occupation temporaire de ces terrains, durant les travaux de construction, lui sera également accordée à titre gratuit.

**ARTICLE 7.**—Les lignes seront construites à une seule voie; cependant les terrains seront acquis en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes brutes kilométriques atteindront annuellement le chiffre de 30,000 Frs., le Gouvernement Impérial aura le droit de réclamer l'établisse-



## CONVENTION DU CHEMIN DE FER DE BA

ment de la seconde voie que le Concessionnaire sera construire à ses frais.

**ARTICLE 8.**—Le matériel de la voie et les matériaux, bois, houille, machines, voitures et wagons et autres appropriations nécessaires au premier établissement ainsi qu'à. agrandissements et augmentations en général du Chemin de fer et de ses dépendances, que le Concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempts de tous impôts intérieurs et de tous droits de douane. La franchise des droits de douane est aussi accordée pour la houille nécessaire à l'exploitation et que le Concessionnaire ferait venir de l'étranger jusqu'à ce que les recettes brutes de la ligne et de ses embranchements atteignent 15,500 Frs. par kilom. De même pendant toute la durée de la Concession, le sol, fonds et revenu du Chemin de fer et de ses dépendances ne seront passibles d'aucun impôt, et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente Convention et le Cahier des Charges annexé, sur les Conventions additionnelles et tous actes subséquents, ou pour le service des titres d'État à émettre; sur les montants encaissés par le Concessionnaire du chef du forfait d'exploitation, ni aucun droit sur ses actions, ses actions de priorité et ses obligations, comme aussi sur les Titres que le Gouvernement Impérial Ottoman délivrera au Concessionnaire.

Le Concessionnaire sera soumis aux droits de timbre pour toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée dans le présent Article.

Le Concessionnaire formera une Société Anonyme Ottomane sous le nom de "Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad" qui remplacera la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie pour tout ce qui concerne la nouvelle ligne de Konia au Golf Persique, avec ses embranchements et qui sera régie par les statuts ci-annexés.

La Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie s'engage à ne jamais céder ni transférer à une autre Société les lignes existantes de Haidar-Pacha à Angora et à Konia.

La Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad, qui sera formée, prend de même l'engagement de ne céder ni transférer, les lignes à construire de Konia à Bagdad et à Bassorah et ses embranchements.

**ARTICLE 9.**—Les matériaux de construction et autres nécessaires pour la construction et l'exploitation de cette ligne et de ses embranchements, ainsi que les agents et ouvriers seront transportés, seulement pendant la durée de la construction et sous la surveillance du Ministère de la Marine, sur le Chatt-el-

## APPENDICES.

Tigre et l'Euphrate, avec des navires à vapeur ou à  
ou autres embarcations qui seront procurées ou louées  
Société.  
matériel de transport jouira de l'exemption de droits de  
dane, impôts et autres.

<sup>22</sup>  
ARTICLE 10.—Les bois et charpentes nécessaires à la construc-  
tion et à l'exploitation du Chemin de fer pourront être coupés  
dans les forêts des régions voisines appartenant à l'État, con-  
formément au règlement y relatif.

ARTICLE 11.—Aussitôt que le Concessionnaire notifiera au  
Ministère des Travaux Publics l'achèvement des travaux d'une  
section, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une  
Commission technique nommée à cet effet, et procédera à la  
réception provisoire, s'il y a lieu ; un an après la réception pro-  
visoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une  
Commission technique, et dans le cas où il sera constaté que les  
travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et  
aux prescriptions du Cahier des Charges, le Ministère des  
Travaux Publics prononcera sur le rapport de la Commission  
la réception définitive.

Le Concessionnaire aura le droit d'ouvrir les lignes à l'ex-  
ploitation par sections successives après leur réception provi-  
soires. Les longueurs de ces sections achevées, à partir de  
Konia, d'Adana, de Bagdad, de Bassorah, comme aussi des  
différents points intermédiaires, seront d'au moins 40 kilom. et  
devront aboutir à une station.

ARTICLE 12.—Dans le cas où le Gouvernement Impérial déci-  
derait l'exécution d'embranchements reliant le Chemin de fer  
faisant l'objet de la présente Convention à la mer, en un point  
situé entre Mersine et Tripolie de Syrie, il ne pourra accorder la  
Concession des dits embranchements, qu'exclusivement au Con-  
cessionnaire sous réserve toutefois de sauvegarder les droits déjà  
accordés à la Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et  
Prolongements.

Toutefois, si le Concessionnaire, dans un délai maximum d'une  
année compté à partir de la notification qui lui en serait faite  
par le Gouvernement Impérial, n'acceptait pas de construire le  
ou les embranchements en question aux clauses et conditions de  
la présente Concession, ou qu'ayant accepté, il ne les exécutait  
pas dans les délais arrêtés entre le Gouvernement Impérial et le  
Concessionnaire, ce dernier sera déchu de tout droit aux dits  
embranchements, et le Gouvernement Impérial pourra en accor-  
der la concession à des tiers.

Le Concessionnaire aura en outre le droit de préférence à conditions égales, pour les embranchements suivants :

- a) vers Marach ;
- b) vers Aintab ;
- c) vers Birédjik ;
- d) vers Mardin ;
- e) vers Erbil ;
- f) du Diala vers Salahié et Touzkourmatli ;
- g) de El-Badj à Hit.

Ce droit de préférence pour les sept embranchements spécifiés ci-dessus, pour être valable, est subordonné aux conditions suivantes, savoir :

Si le Gouvernement Impérial décidait d'une manière définitive d'accorder à des tiers la concession d'un de ces embranchements le Concessionnaire est obligé dans un délai de neuf mois à partir de la date de la notification qui lui en sera faite par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, de déclarer au Gouvernement Impérial Ottoman s'il veut assumer cette concession aux conditions acceptées par les tiers dont il vient d'être parlé.

ARTICLE 13.—Le Concessionnaire aura le droit d'établir et d'exploiter sur la ligne, avec la permission des autorités locales, des tuileries et des briqueteries. Les machines et outils destinés aux dites fabriques, jouiront des mêmes exemptions accordées au matériel et outillage de Chemin de fer. Le charbon qui sera consommé dans ces fabriques jouira de la franchise du droit de douane.

Ces fabriques feront gratuitement retour à l'État à l'expiration de la Concession.

ARTICLE 14.—Pendant toute la durée de la Concession, le Concessionnaire est obligé de tenir dans un parfait état d'entretien à ses frais, le Chemin de fer et ses dépendances, ainsi que son matériel fixe et roulant, faute de quoi, il sera procédé à son égard, conformément à l'Art. 16 du Cahier des Charges.

ARTICLE 15.—Le Concessionnaire est tenu de se conformer, quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire Ottoman.

Le Gouvernement Impérial prendra les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers de construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, par la faute du Concession-

naire, le Gouvernement Impérial prendra aux frais, risques et périls du Concessionnaire, les mesures nécessaires conformément à l'Art. 16 du Cahier des Charges pour assurer provisoirement l'exploitation.

ARTICLE 16.—Le Concessionnaire aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément aux tarifs du Cahier des Charges, à partir de la réception provisoire de chaque section du Chemin de fer jusqu'à l'expiration de la Concession.

ARTICLE 17.—Le transport des militaires des Armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du Titre V du Cahier des Charges.

ARTICLE 18.—Comme garantie de l'exécution des présents engagements, le Concessionnaire devra, dans le délai de trois mois à partir du jour où la promulgation du Firman de Concession lui sera notifiée officiellement, déposer à une Banque de Constantinople agréée par le Gouvernement, et à titre de cautionnement une somme de Ltqs. 30,000 en numéraire ou en titres de l'État ou d'une Société Anonyme Ottomane ou garantie par l'État, au cours du jour.

Si le dépôt se fait en titres, la Banque fera prendre l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse de prix. Aussitôt après le dépôt du cautionnement, le Firman de Concession sera remis au Concessionnaire.

Le cautionnement ne sera restitué qu'à la réception définitive des travaux et proportionnellement à la longueur des sections livrées à l'exploitation ; si dans le délai de trois mois précité, le Concessionnaire n'effectue pas le dépôt susénoncé, il sera déchu sans aucune mise en demeure préalable de tous droits à la Concession.

Dans le cas où l'exécution des stipulations de l'Art. 35 ne pourrait avoir lieu, le Concessionnaire aura le droit de toucher son cautionnement sans aucune formalité et sans qu'il ait à demander le consentement préalable du Gouvernement.

ARTICLE 19.—Le Gouvernement Impérial Ottoman conserve la faculté de reprendre la Concession à quelque époque que cela soit de la ligne de Konia à Bassorah et embranchements, moyennant le paiement au Concessionnaire jusqu'à la fin de la Concession, d'une somme annuelle équivalente aux 50% des

recettes brutes moyennes des cinq années qui précéderont l'année de la reprise de la Concession, sans que la dite somme annuelle puisse être inférieure à Frs. 12,000 par kilom. Dans ce cas le Gouvernement Impérial Ottoman devra rembourser entièrement et en une seule fois les Titres d'État qui auront été accordés au Concessionnaire et qui n'auraient pas été amortis antérieurement, et la somme annuelle à laquelle le Concessionnaire a droit en vertu du présent Article, sera diminuée de l'annuité des dits Emprunts, à savoir de Frs. 11,000 par kilom. Le Gouvernement assurera au Concessionnaire le paiement régulier aux époques déterminées, du solde lui revenant du chef de la reprise de Concession qui fera l'objet d'une Convention spéciale.

Il sera procédé à la remise des lignes et de toutes leurs dépendances au Gouvernement, ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux et approvisionnements existants conformément à l'Art. 19 du Cahier des Charges.

En cas de reprise de la Concession de la ligne, si le Gouvernement Impérial ne juge pas convenable d'exploiter par ses propres agents, il n'en cèdera pas l'exploitation à une autre Société, mais il promet de la faire exploiter par le Concessionnaire par voie de bail.

ARTICLE 20.—A l'expiration de la Concession de chaque section le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits du Concessionnaire sur le Chemin de fer et ses dépendances, ainsi que sur le matériel et matériaux et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise des lignes et de leurs dépendances libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du matériel et approvisionnements conformément à l'Art. 20 du Cahier des Charges.

ARTICLE 21.—Les employés et agents du Chemin de fer porteront la tenue qui sera fixé et adoptée par le Gouvernement Impérial; ils porteront tous le fez et ils seront, autant que possible choisis parmi les sujets ottomans.

Cinq ans après la date de l'ouverture à l'exploitation de chaque section tout le personnel exécutif de l'exploitation de chaque section, sauf les fonctionnaires supérieurs, devra être exclusivement composé de sujets ottomans.

ARTICLE 22.—Le Concessionnaire pourra exploiter les mines qu'il aura découvertes dans une zone de 20 kilom. de chaque côté de l'axe de la voie, en se conformant aux lois et règlements

y relatifs, et sans que cela constitue pour lui un privilège ou un monopole.

Il pourra de même, opérer des coupes dans les forêts avoisinant la ligne, soit pour faire du bois de charpente, soit pour faire du charbon, après recours à l'Administration compétente et en se conformant aux règlements régissant la matière.

ARTICLE 23.—Le Concessionnaire aura la faculté de construire à ses frais à Bagdad, Bassorah et au point terminus de l'embranchement partant de Zubéir, des ports avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires, et l'embarquement, le débarquement et le magasinage des marchandises.

Le projet de ces ports devra être présenté dans un délai maximum de huit ans, à partir de l'échange de la présente Convention, et les travaux de chaque port devront être achevés au plus tard dans douze ans à partir de la date du commencement des travaux de chaque section où se trouve le port respectif.

Aux projets seront joints les tarifs à appliquer.

Ces trois ports feront partie intégrante du Chemin de fer, et les recettes nettes en seront versées au compte des recettes brutes du Chemin de fer.

A l'expiration de la Concession, ces ports et leurs dépendances feront gratuitement retour à l'État.

Dans le cas où le Concessionnaire n'exécuterait pas l'un ou l'autre de ces ports dans le délai ci-dessus, le Gouvernement Impérial pourra en accorder la concession à des tiers.

En tous cas le Concessionnaire pourra pendant la période de construction du Chemin de fer, établir en ces trois points, ainsi que dans le port de Castaboul, des installations provisoires pour le débarquement des matériaux destinés au Chemin de fer.

Ces installations devront, si le Gouvernement Impérial en fait la demande, être supprimées après l'achèvement des travaux.

ARTICLE 24.—Le Concessionnaire pourra, également, établir et exploiter, là où le besoin s'en fera sentir et sur les terrains faisant partie du domaine du Chemin de fer, des dépôts et magasins dont l'usage sera facultatif pour le public.

Ces dépôts, magasins et autres installations fixes deviendront propriété du Gouvernement à l'expiration de la Concession, en conformité de l'Art. 20 du Cahier des Charges.

Le Gouvernement aura une participation de 25% dans les recettes nettes de ces dépôts et magasins.

ARTICLE 25.—Le Concessionnaire est autorisé à utiliser gratuitement le long des lignes, les forces hydrauliques naturelles dont le droit de jouissance n'appartient à personne, ou à créer, destinées à produire l'énergie électrique pour la traction des trains, leur éclairage et pour l'usage des différents services de l'exploitation. Les plans et projets des travaux à exécuter dans ce but seront soumis à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

Dans le cas où on ferait usage de cette énergie électrique, les 50% de l'économie résultant de ce chef dans les frais d'exploitation seront portés au crédit du Gouvernement Impérial Ottoman.

Toutes ces installations feront gratuitement retour à l'État, à l'expiration de la Concession.

ARTICLE 26.—Le Gouvernement pourra faire élever, à ses frais, des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ses embranchements et où il le jugera nécessaire.

ARTICLE 27.—Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux, seront soumis aux règlements régissant la matière.

Toutefois, le Concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

ARTICLE 28.—Le Concessionnaire est tenu de présenter au Ministère des Travaux Publics un état mensuel de toutes les recettes; ces états seront dressés conformément aux indications de l'Art. 17 du Cahier des Charges.

ARTICLE 29.—Le Chemin de fer étant considéré comme divisé en sections de 200 kilom. de longueur, si le Concessionnaire, à moins d'un cas de force majeure dûment constaté, n'avait pas commencé les travaux dans les délais fixés, ou s'il ne terminait pas les travaux d'une section dans les délais fixés, ou s'il interrompait le service des transports, ou enfin s'il n'exécutait pas, pour une section quelconque, les autres principaux engagements découlant de la présente Convention, le Gouvernement Impérial fera au Concessionnaire une mise en demeure indiquant lesquelles des susdites obligations restent à remplir par le Concessionnaire, et si ce dernier, dans l'espace de 18 mois à partir de la date de cette mise en demeure, ne lui a pas donné la suite qu'elle comporte, il sera déchu de ses droits concessionnels pour toute section de ligne pour laquelle il aura

été dûment constaté en défaut et il sera procédé à son égard en conformité de l'Art. 18 du Cahier des Charges.

Il est entendu que, tant que la ligne principale entre Konia et Bagdad ne sera pas achevée en son entier, le Concessionnaire ne pourra pas mettre en exploitation les parties de la ligne de Bagdad à Bassorah qu'il aurait construites.

Pendant cette période de non exploitation des sections comprises entre Bagdad et Bassorah, le Concessionnaire remboursera au Gouvernement Impérial à l'échéance des annuités, l'annuité de 11,000 Frs. par kilom. payée pour intérêts et amortissement des Titres que le Gouvernement Impérial lui aura remis pour les dites sections, et il ne touchera naturellement pas les frais d'exploitation; mais ces clauses n'infirmement en rien les autres droits du Concessionnaire sur la ligne de Bagdad à Bassorah.

La déchéance prononcée sur une ou plusieurs sections du Chemin de fer ne portera aucune atteinte aux droits du Concessionnaire, quant au reste des sections des nouvelles lignes, non plus que quant à l'ensemble des anciennes lignes.

ARTICLE 30.—Le Concessionnaire établira gratuitement sur les points désignés par le Gouvernement, les locaux nécessaires aux bureaux des Commissaires Impériaux du Chemin de fer et des employés de la Douane, des Postes et de la Police.

Le Concessionnaire établira dans les stations importantes, après entente avec le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, deux chambres avec Water-Closet pour le service postal.

ARTICLE 31.—Le Concessionnaire pourra établir, à ses frais, sur tout le parcours de la voie, des poteaux et des fils télégraphiques; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées n'ayant pas trait à l'exploitation du Chemin de fer.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de faire contrôler à tout moment par des inspecteurs délégués par le Ministère des Postes et Télégraphes, toute la correspondance télégraphique effectuée par les fils de la Société.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du Chemin de fer pour l'établissement d'un et au besoin de deux fils télégraphiques, et les poteaux du Chemin de fer seront établis de façon à pouvoir supporter ces deux fils supplémentaires ainsi que ceux de la Société. En cas de besoin le Gouvernement aura le droit de faire établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie, ou d'installer, en cas de rupture et de dérangement de ses lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission par les lignes télégraphiques du Chemin



de fer des dépêches officielles importantes et urgentes, à la condition toutefois, de n'apporter aucune entrave au service du Chemin de fer.

ARTICLE 32.—Le Concessionnaire aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport et sans payer aucune taxe à l'Administration des Postes de l'Empire, les correspondances et valises concernant exclusivement le service du Chemin de fer ; mais à la condition de les soumettre, suivant la règle, au contrôle des agents de l'Administration des Postes. Les lettres privées du personnel seront soumises aux taxes postales. Le Concessionnaire ne pourra effectuer le transport de lettres de cette nature qu'en se soumettant aux prescriptions du Règlement intérieur des Postes en vigueur dans l'Empire. Il aura également le droit de faire transporter et, sans leur appliquer aucune taxe, les objets et matières de consommation, tels que houille, graisses, les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du Chemin de fer, tant sur les lignes existantes que sur les lignes faisant l'objet de la présente Convention.

ARTICLE 33.—Le Gouvernement Impérial s'engage à faire desservir par l'Administration de la Mahsoussé la ligne de Haidar-Pacha à Sirkedji et au pont de Karakeuy par trois bateaux neufs ayant, en service, une vitesse moyenne à l'heure d'au moins 14 milles de 1855 mètres.

Si dans un délai de un an compté à partir de la date de l'échange de la présente Convention, l'Administration de la Mahsoussé n'organisait pas le service dans les conditions indiquées ci-dessus, le Concessionnaire aura le droit de faire le transport des voyageurs et des marchandises entre les dits points, à la condition de choisir les équipages de ces bateaux, parmi les anciens officiers et marins de la Flotte Impériale ou parmi les élèves diplômés de l'Ecole Navale Impériale.

Les bateaux du Concessionnaire feront leur service au lieu et place de ceux de l'Administration de la Mahsoussé, tout en restant exclusivement affectés au susdit service de transport, et le Concessionnaire versera annuellement à cette Administration, une somme égale aux 5% des recettes brutes afférentes aux transports de voyageurs et de marchandises effectués par lui entre les points susmentionnés.

De l'excédant des recettes brutes, on déduira :

1. les frais d'exploitation ;
2. une annuité de 8,30% du capital de premier établissement affecté à l'acquisition des bateaux ; après avoir défalqué

les dites sommes, le restant sera porté au compte des recettes brutes des nouvelles lignes garanties.

Le montant du capital de premier établissement sera arrêté après l'achat des bateaux.

Il est bien entendu que si les recettes brutes d'une année ne permettent pas de faire face aux frais précités, la Société n'aura rien à réclamer du Gouvernement Impérial.

Par contre, elle pourra prélever le déficit sur les recettes des années suivantes.

Les bateaux du Concessionnaire étant considérés comme une section de la Mahsoussé, ils jouiront des mêmes droits que celle-ci.

ARTICLE 34.—La Société Concessionnaire, et celle que cette dernière constituera étant anonymes Ottomanes, toutes contestations et différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le Concessionnaire ou la Société, soit entre le Concessionnaire ou la Société et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente Convention et du Cahier des Charges y annexé, seront déférés aux Tribunaux compétents Ottomans.

La nouvelle Société étant Ottomane, elle devra correspondre avec les Départements de l'État en langue turque, qui est la langue officielle du Gouvernement Impérial Ottoman.

ARTICLE 35.—Le Gouvernement Impérial garantit au Concessionnaire, par kilom. construit et exploité, une annuité de 11,000 Frs. ainsi qu'une somme forfaitaire de 4,500 Frs. par année et par kilom. exploité pour frais d'exploitation.

Cette annuité de 11,000 Frs. sera représentée par un Emprunt de l'État Ottoman, portant 4% d'intérêt et 0,087,538% d'amortissement, amortissable pendant la durée de la Concession. Le Concessionnaire aura donc droit à un montant nominal de Frs. 269,110,65 de cet Emprunt d'État, pour chaque kilom. construit et exploité, sans que le Concessionnaire puisse demander d'autres sommes de ce chef au Gouvernement Impérial Ottoman.

Le montant total nominal de Titres de l'État revenant au Concessionnaire en conformité de ce qui précède, lui sera remis par le Gouvernement Impérial Ottoman, à la signature de chaque Convention spéciale pour chaque section, mais le Concessionnaire devra bonifier au Gouvernement Impérial Ottoman, les sommes que celui-ci aura payées pendant la période de construction, pour le service des Titres remis au Concessionnaire, c'est-à-dire jusqu'à la date de la réception provisoire de chaque section du Chemin de fer. Ces sommes seront remises par le Concessionnaire entre les mains de la Dette Publique, pour le compte du Gouvernement Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de modifier à tout moment le système de paiement de l'annuité kilométrique de Frs. 11,000 fixée au 1<sup>er</sup> alinéa du présent Article, après remboursement des Titres d'État émis en représentation de la dite annuité.

Aussitôt que le développement du trafic et des recettes et la situation financière, permettront l'émission de titres privés par le Concessionnaire lui-même, destinés à remplacer les titres d'État qui lui auront été délivrés par le Gouvernement Impérial, le Concessionnaire se mettra d'accord avec le Gouvernement Impérial pour procéder à cet effet.

Pour la première section de 200 kilomètres au delà de Konia, le montant nominal des Titres à remettre par le Gouvernement Impérial Ottoman au Concessionnaire, est fixé à 54,000,000 de Frs. Mais lors de la réception définitive de cette section, et aussitôt que la longueur de la ligne exécutée sera arrêtée, on établira le montant nominal exact des Titres à raison de Frs. 269,110,65 par kilom. qui sera acquis au Concessionnaire pour cette section. Le surplus du montant nominal, sera calculé au cours d'émission, plus les intérêts 4% courus jusqu'au jour du paiement, et sera versé en effectif, par le Concessionnaire, au Trésor Impérial. Il est bien entendu que ce calcul sera fait au minimum à 81 $\frac{1}{2}$ %.

La Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie se porte garante vis-à-vis du Gouvernement Impérial Ottoman pour la construction de la dite première section de 200 kilom. jusqu'à l'achèvement des travaux de cette section.

Dans le cas où le Gouvernement Impérial Ottoman le jugera nécessaire, il pourra aussi demander à la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie de se porter garante pour d'autres sections et la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie aura le droit de le faire.

La somme forfaitaire pour frais d'exploitation, de Frs. 4,500 par an et par kilom. exploité, sera garantie au Concessionnaire par une Convention spéciale pour chaque section, simultanément avec la Convention qui réglera l'annuité de 11,000 Frs.

En ce qui concerne la première section de 200 kilom. au delà de Konia, cette somme forfaitaire de 4,500 Frs. par kilom. et par an, est garantie au Concessionnaire par les excédents des garanties actuellement affectées aux lignes de la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie.

Le service des Titres de l'État à émettre pour la dite annuité kilométrique de 11,000, Frs. sera assuré par les affectations spéciales, déterminées d'un commun accord avec le Gouvernement Impérial avant la mise à exécution de chaque section.

En outre, la Société Impériale Ottomane du Chemin de fer

de Bagdad, de son côté, affecte en gage d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs de ces mêmes titres, la ligne de Konia au Golfe Persique et ses embranchements, avec leur matériel roulant. Elle affecte pareillement et pour le même objet, sa part dans les recettes de cette ligne, après paiement des frais d'exploitation, mais les porteurs des Titres n'auront aucun droit de s'immiscer dans l'Administration de la Société.

La dite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation, tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la Société, sera, en cas de besoin, versée annuellement par celle-ci à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, pour le compte du service des Titres. Le Gouvernement Impérial Ottoman remboursera à la Société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef, pour compte du service des Titres émis. Le Gouvernement Impérial Ottoman affecte encore d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs des Titres d'État précités, la part lui revenant dans les recettes brutes de la dite ligne.

Si la recette kilométrique brute de la ligne, dépasse 4,500 Frs. mais sans dépasser 10,000 Frs., l'excédent au delà de 4,500 Frs. reviendra entièrement au Gouvernement.

Si la recette kilométrique brute dépasse 10,000 Frs., la partie jusqu'à 10,000 Frs. devant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60% de l'excédent au delà de ces 10,000 Frs. reviendront au Gouvernement Impérial et les 40% à la Société.

Il est bien entendu que si la recette kilométrique brute n'atteint pas 4,500 Frs., la somme nécessaire pour parfaire la différence de ce chiffre sera payée au Concessionnaire par le Gouvernement en même temps que l'annuité de Frs. 11,000 sur les affectations spéciales à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial et le Concessionnaire, avant la mise à exécution par le Concessionnaire des clauses de la présente Convention afférente à chaque section.

Les dites affectations seront encaissées et payées par les soins de l'Administration de la Dette Publique Ottomane.

Pour les Titres d'État à émettre pour l'exécution des différentes sections du Chemin de fer, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement Impérial, de façon à ce que le montant disponible reste affecté à la communauté de ces mêmes Titres dans la proportion du montant primitif nominal de chaque émission.

Aussitôt après le paiement des coupons et de l'amortissement des Titres d'État émis, le surplus des recettes appartenant au Gouvernement Impérial Ottoman, sera versé à celui-ci chaque année, après accomplissement des formalités prévues à l'Art. 40 de la présente Convention.

ARTICLE 36. — Pour pouvoir déterminer la moyenne des recettes kilométriques des nouvelles lignes de Bagdad, il sera fait masse, au fur et à mesure de la mise en exploitation des sections des nouvelles lignes, de toutes les recettes afférentes à toutes les parties des nouvelles lignes, ainsi que des recettes nettes prévues aux Articles 23 et 33 de la présente Convention.

La moyenne des recettes brutes kilométriques ainsi obtenue servira de base pour déterminer le montant des sommes à payer en conformité de l'Art. 35.

ARTICLE 37. — Le Concessionnaire prend l'engagement d'exécuter à ses frais, sur les anciennes lignes de Haidar-Pacha à Angora et Eski-Chehir à Konia, toutes les améliorations exigées par l'introduction d'un service de trains express et ce jusqu'à concurrence d'une dépense de huit millions de francs.

En compensation de ces frais et des nouvelles charges extraordinaires qu'entraînera pour l'exploitation, l'introduction du service des trains express, le Gouvernement Impérial reconnaît au Concessionnaire :

1) une annuité de 350,000 Frs. pendant trente ans pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital de huit millions de Frs. ci-dessus.

Cette annuité commencera à courir à partir du commencement des travaux d'amélioration.

2) une annuité de 350,000 Frs. pour l'établissement des trains express.

Cette dernière annuité ne sera exigible qu'à partir du moment où la ligne principale aboutira à Alep.

Les annuités prévues au présent Article, seront payées à la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie sur les affectations actuelles aux garanties de l'ancien réseau, et de la même manière que celles-ci.

ARTICLE 38. — Le Concessionnaire s'engage à construire et à exploiter, aussitôt que le Gouvernement Impérial lui en fera la demande, aux conditions de la présente Convention, un embranchement partant de la ligne Konia - Bassorah, et aboutissant à Diarbékir et à Karpout.

ARTICLE 39. — Le raccordement éventuel de la ligne de Damas-Hamah et Prolongements, avec le réseau faisant l'objet de la présente Convention, aura lieu à Alep.

ARTICLE 40. — Le Concessionnaire remettra au Ministère des Travaux Publics, dans le courant du mois de Janvier de chaque année, les comptes des recettes préalablement vérifiés et approuvés

par le Commissaire Impérial sur la base desquels les sommes revenant au Gouvernement Impérial et à la Société seront déterminées en conformité de l'Art. 35 de la présente Convention.

Aussitôt que le montant de la part du Gouvernement dans ces recettes sera établi, la Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad en fera le versement pour le compte du service des Titres d'État à l'Administration de la Dette Publique Ottomane et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial tout surplus qui restera disponible au delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1<sup>er</sup> Juillet<sup>1</sup> de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial s'engage de son côté à faire connaître à l'Administration de la Dette Publique dans les deux mois qui suivront la présentation des comptes de recettes d'un exercice, le montant des sommes reconnus dûes à la Société pour son paiement immédiat.

ARTICLE 41.—Le Concessionnaire aura la faculté d'établir entre Hamidié et le port de Castaboul, un embranchement provisoire pour transporter le matériel et les matériaux nécessaires au Chemin de fer. Il est toutefois entendu qu'après l'achèvement des travaux faisant l'objet de la présente Convention le Concessionnaire devra, si le Gouvernement Impérial lui en notifie la demande, enlever les rails de cet embranchement provisoire.

Il est bien entendu que durant cette exploitation provisoire le Gouvernement Impérial ne payera pour le dit embranchement, ni annuité, ni frais d'exploitation.

ARTICLE 42.—Les terrains et carrières qui seront expropriés conformément à l'Art. 6 de la Convention, seront de l'étendue strictement nécessaire pour les travaux du Chemin de fer et de toutes ses dépendances, et ne pourront pas être d'une étendue plus grande. Les expropriations se feront sous la surveillance du Ministère des Travaux Publics.

ARTICLE 43.—Tous les matériaux et le matériel nécessaires pour la construction des nouvelles lignes et de toutes leurs dépendances, dont il est question dans l'Art. 8 de la Convention, étant exempts de tous impôts et droits de douane, seront à

<sup>1</sup> En vertu d'un bouyroultou Gr. Véziriel en date du 24 Juillet 1319 communiquant l'Iradé Impérial du 20 Jul. 1319, le mot "Juillet" figurant dans l'alinéa 3 (du texte turc et l'alinéa 2 du texte français) de l'Art. 40 de la présente Convention est remplacé par le mot "Septembre."

En foi de quoi cette rectification est faite et signée, Constantinople, le 17 Chaban 1321 25/7 Novembre 1903 (1319).

l'arrivée, inspectées conformément à l'usage, par les employés de la douane.

ARTICLE 44.—Les dépôts et les magasins à construire sur les terrains des stations, conformément à l'Article 24 de la Convention, ne serviront qu'à l'emmagasinement des marchandises à transporter.

Ces dépôts et magasins seront construits conformément aux plans qui seront présentés par le Concessionnaire et approuvés par le Ministère des Travaux Publics.

ARTICLE 45.—Le Concessionnaire devra établir à ses frais, et jusqu'à concurrence d'une dépense totale de quatre millions de Francs les stations militaires qui seraient reconnues nécessaires par le Ministère de la Guerre. Le nombre, l'emplacement et les dispositions de ces stations militaires et leurs dépendances seront arrêtés après entente entre le Concessionnaire et le Ministère de la Guerre.

ARTICLE 46.—Le Concessionnaire s'engage à verser annuellement à l'Asile des Pauvres, à partir de l'ouverture à l'exploitation de la ligne principale, une somme de 500 Livres Turques.

La présente Convention a été, conformément à l'Iradé promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, faite en double, signée et échangée à Constantinople.

La présente Convention, Cahier des Charges<sup>1</sup> et le Firman Impérial seront échangés avec la Convention et Cahier des Charges du 8/21 Janvier 1317 (1902) 11 Chewal 1319 et le Firman Impérial en date du 8 Zilhidjé 1319.

Fait le 20 Février 1318, 5 Mars 1903.

Certifié conforme à l'original.  
Le Directeur du Bureau de Traduction  
du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

(s.) MOUHIB.

(s.) ARTHUR GWINNER.

(s.) KURT ZANDER.

(s.) ZIHNI.

(s.) HUGUENIN.

<sup>1</sup> The *Cahier des Charges* bears the same signatures and date as the Convention.

## CAHIER DES CHARGES.

## TITRE I.

## PROJETS ET PLANS, TRAVAUX ET MATÉRIEL.

ARTICLE 1.—Le Concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans les délais fixés dans la Convention, tous les travaux du Chemin de fer, de manière qu'il soit praticable et exploité dans toutes ses parties.

ARTICLE 2.—Le Concessionnaire devra, conformément à l'Article 3 de la Convention, soumettre au Ministère des Travaux Publics, rapporté sur un plan général à l'échelle de 1/5.000, le tracé du Chemin de fer, les emplacements des stations, les voies de garage, de chargement et de déchargement.

A ce plan seront joints : un profil en long suivant l'axe du Chemin de fer, un certain nombre de profils types de la voie, un tableau des pentes et rampes et les types relatifs aux travaux d'art les plus importants.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/500 pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison, au-dessous de ce profil, on indiquera au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :—

- (a) les distances par mille mètres de longueur du Chemin de fer, comptées à partir de son origine ;
- (b) la longueur et l'inclinaison des pentes et rampes ;
- (c) la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

Le Concessionnaire présentera en outre un plan général à l'échelle de 1/100.000 et un profil en long à l'échelle de 1/100.000 pour les longueurs et de 1/2.000 pour les hauteurs.

ARTICLE 3.—Les travaux de la ligne seront exécutés pour une seule voie.

ARTICLE 4.—La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1<sup>m</sup> 435 à 1<sup>m</sup> 455.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises



de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 1 mètre pour une voie ; s'il y a deux voies, l'entrevoie aura deux mètres.

ARTICLE 5.—Le Concessionnaire établira le long du Chemin de fer les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et des chambres d'emprunt, et le maintien des ouvrages.

Le ballast aura une épaisseur de 0<sup>m</sup> 40, et les traverses seront métalliques.

La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 5<sup>m</sup> 50. Cette largeur pourra être réduite à 5<sup>m</sup> 10 dans les parties difficiles de la ligne. Elle pourra même être réduite à 4<sup>m</sup> 50, lorsque les murettes soutenant le ballast reposent sur la maçonnerie ou sur le rocher compact.

ARTICLE 6.—Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à cinq cents mètres ; une partie droite de 100 m. devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

En outre, les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe parabolique dont la moitié sera prise sur l'alignement. La partie droite restant entre les origines des paraboles de raccordements pourra alors être réduite à 10 m., à condition que la rayon de courbure soit augmenté autant que possible.

ARTICLE 7.—Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix-huit millimètres par mètre.

Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon égal à 1000 m.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

Le Concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet Article et à celles de l'Article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, c'est-à-dire une réduction des rayons de courbure jusqu'à 300 mètres et une augmentation des rampes jusqu'à 25 8/100 dans les parties présentant des difficultés spéciales. Mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial, et que pour autant qu'elles n'empêcheront pas, en cas de nécessité, de pratiquer une vitesse moyenne de 75 kilomètres à l'heure, arrêts compris, sur l'ensemble de la ligne.

ARTICLE 8.—Les voies d'évitement, de stationnement, de

chargement et de déchargement, devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du Concessionnaire. Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations sera d'environ 20 kilomètres. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 300 m., mesurée entre les poteaux d'arrêt de garage. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

ARTICLE 9.—Lorsque le Chemin de fer devra traverser des Chemins ou routes qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays, on établira des passages en dessus, en dessous ou à niveau, suivant la configuration du terrain.

Lorsque le Chemin de fer devra passer au-dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixé, en tenant compte des circonstances locales, par le Gouvernement sur la proposition du Concessionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins (5<sup>m</sup> 00) pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, en bois ou en fer, la hauteur sous-poutre sera d'au moins 4<sup>m</sup> 30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4<sup>m</sup> 50 pour une voie et de 8<sup>m</sup> pour deux voies.

Lorsque le Chemin de fer devra passer au-dessous d'une route, la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route, sera fixée par le Gouvernement en tenant compte des circonstances locales et variera de 3 m. à 10 m. suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4<sup>m</sup> 50 pour une voie et 8 m. au moins pour deux voies; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clef de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4<sup>m</sup> 80.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le Chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Les passages à niveau ne seront pourvus de barrières que sur les points où l'utilité de gardiennage, démontrés par la fréquentation de la route, sera reconnue par le Gouvernement.

Pendant la construction du Chemin de fer, s'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas, les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par des inclinaisons de 0<sup>m</sup>, 02 par mètre au maximum sur 10 mètres au moins de longueur.

ARTICLE 10. — Le Concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux ; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, seront fixés par le Ministère des Travaux Publics sur la proposition du Concessionnaire.

ARTICLE 11.—Le Concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des travaux, que des matériaux de bonne qualité pris dans la contrée, et il devra se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide tant des ouvrages que du matériel.

Les ponts et ponceaux à construire sur les cours d'eau ou sur les voies publiques et privées, ainsi que les aqueducs, seront construits en pierre et en fer ou en acier ; le bois ne sera employé que dans les fondations, les tabliers et les longrines à placer sous les rails. Les ponts métalliques de 10 m. de portés et au-delà, seront, avant la réception, soumis à l'épreuve conformément au programme qui sera présenté à l'approbation du Ministère des Travaux Publics, en même temps que les projets de ces ouvrages.

Les ponts métalliques, seront calculés suivant la dernière circulaire du Ministère des Travaux Publics, soit de Prusse, soit de France.

Quelles que soient les déclivités, la longueur des rails en acier sera de 12 mètres, et le poids en sera de 37 kilogrammes 240 par mètre. Les rails reposeront sur quinze traverses en acier de 58 kilogrammes 300.

Les rails seront posés sur des selles sur chaque traverse.

Les rails, traverses, &c. . . . seront du type adopté par les Chemins de fer de l'État Prussien.

En ce qui concerne les dispositions et la construction des bâtiments, des stations et des guérites, il est convenu que les règles de la plus stricte nécessité seront maintenues tout en n'ayant en vue que la commodité et les usages ordinaires du pays.

Les stations seront construites en pierre ou en briques ; elles pourront avoir des toits plats, des planchers en pierre, briques ou béton.

Les talus des remblais, déblais et emprunts, auront une

inclinaison variable déterminée par la nature des terrains. Ces inclinaisons seront, sur la demande du Concessionnaire, déterminées en cours d'exécution par le Ministère des Travaux Publics ou ses délégués.

ARTICLE 12.—Au plan général qui sera présenté, le Concessionnaire joindra un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des gares d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs, des viaducs par dessus et par dessous le Chemin de fer, et de tous les travaux qu'il se propose de construire.

Les plans des stations et des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 1/200.

ARTICLE 13.—A la traversée des villes, villages, et aux stations, la voie sera, s'il est jugé nécessaire, séparée des propriétés et des bâtiments riverains par des clôtures.

ARTICLE 14.—Les plans à présenter pour l'expropriation des terrains seront dressés à l'échelle de 1/2000.

ARTICLE 15.—Au fur et à mesure de l'exécution des diverses sections le Concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du Chemin de fer et de ses dépendances.

Il fera également, au fur et à mesure de l'exécution des diverses sections, dresser à ses frais et contradictoirement avec le Gouvernement, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés : une expédition authentique des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposé dans les archives du Ministère des Travaux Publics.

Tous terrains expropriés après ce bornage général, pour travaux complémentaires, seront soumis à la formalité du bornage au fur et à mesure de leur expropriation, et il en sera fait mention dans l'état plus haut indiqué : de même tout ouvrage d'art construit après la remise au Ministère des Travaux Publics de l'état descriptif, y sera indiqué à son achèvement.

## TITRE II.

### ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

ARTICLE 16.—Le Concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue

soit toujours facile et sûre, il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le Concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure; il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoira d'office, aux frais du Concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires; les frais de ces travaux seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au Concessionnaire, et en cas d'insuffisance, le Concessionnaire sera tenu de les parfaire.

ARTICLE 17.—Le Concessionnaire dressera mensuellement et remettra au Ministère des Travaux Publics un état indiquant les recettes de toute nature des lignes et de leurs dépendances.

Dans l'état indiquant les recettes brutes, il sera fait mention des recettes brutes provenant de transports des voyageurs et march andises, ainsi que de tous les autres produits et recettes des lignes proprement dites. Les taxes afférentes aux transports militaires qui, pourraient être effectués à crédit feront l'objet d'un relevé mensuel séparé. Leur montant sera porté dans les recettes brutes, après encaissement.

### TITRE III.

#### REPRISE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION, FORMALITÉS À REmplIR À L'EXPIRATION DE LA CONCESSION.

ARTICLE 18.—En cas de déchéance prononcée contre le Concessionnaire, conformément aux dispositions de l'Article 29 de la Convention, il sera pourvu à l'exécution des engagements contractés par le Concessionnaire au moyen d'une adjudication, après mise à prix des ouvrages déjà construits, des objets et du matériel fixe et roulant, qui lui appartiennent, et enfin de tous les matériaux et des terrains achetés par lui; le dernier enchérisseur assumera ainsi l'exécution de tous les engagements incombant au Concessionnaire évincé.

Le Concessionnaire évincé recevra du nouveau Concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets, après toutefois déduction des frais. Le reste sera versé pour compte du Gouvernement Impérial, à l'Administration de la Dette Publique, pour être assigné à l'affectation de l'amortissement et intérêts des titres d'État émis pour la section

déchue. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée après un délai de six mois, et avec une réduction convenable de prix; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, le Concessionnaire sera définitivement déchu de ses droits à la présente Concession, et les objets mis en adjudication deviendront, sans aucun paiement, la propriété de l'État.

Le cautionnement non encore restitué sera acquis au Gouvernement.

ARTICLE 19.—En cas de reprise de la Concession de la ligne par le Gouvernement Impérial, conformément à l'Article 19 de la Convention, le matériel fixe ainsi que le matériel roulant, tels que locomotives, wagons et chariots, servant à l'exploitation, seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial.

Tous les approvisionnements, combustibles et tous objets mobiliers servant à l'exploitation et existant à l'époque de la reprise de la Concession, seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial.

ARTICLE 20.—A l'expiration de la durée de la Concession de chaque Section, le Concessionnaire devra, sans aucun paiement, livrer en bon état et libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial, les stations et voies de chargement et de déchargement ainsi que les batiments d'exploitation, tels que baraques et maisons destinées aux agents chargés du contrôle d'inspection et de la perception, les machines fixes et enfin tous les objets immobiliers et ne servant pas au transport. Le matériel fixe et le matériel roulant, tels que machines, wagons et chariots servant à l'exploitation seront remis gratuitement au Gouvernement Impérial. Le matériel de construction et de réparation, combustibles, approvisionnements, et enfin tous les objets mobiliers servant à l'exploitation existant à l'époque de la reprise de la Concession seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial. Toutefois, le Gouvernement Impérial ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Dans le cas où, cinq années avant l'expiration de la Concession, le Gouvernement Impérial constaterait que la Chemin de fer ne se trouve pas dans un état de bon entretien, il sera fait une mise en demeure au Concessionnaire, et un délai lui sera accordé pour mettre la voie en bon état d'entretien. Si cette mise en demeure n'amène pas de résultat, le Gouvernement prendra en main l'exploitation de la ligne et de ses dépendances et fera exécuter d'office, aux frais du Concessionnaire, les réparations nécessaires pour mettre la voie en bon état. Les

frais de réparations seront pris sur les frais d'exploitation et sur certaines recettes revenant au Concessionnaire ; en cas d'insuffisance des recettes, le Concessionnaire sera tenu d'y suppléer.

#### TITRE IV.

##### TARIFS ET CONDITIONS RELATIFS AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ARTICLE 21.—Les droits de transport que le Concessionnaire, en vertu de l'Article 16 de la Convention est autorisé à percevoir, sont déterminés par les tarifs maximum ci-dessous qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces tarifs une fois abaissés ne pourront être relevés dans la limite du maximum qu'après un avis préalable d'un mois. De même, en cas d'abaissement de ces tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance. Tous les tarifs sont perçus par kilomètre de par cours. Les taxes minima sont comptées pour 8 kilomètres au moins.

Les sommes qui grèvent les envois à titre de remboursement ne sont payées qu'après encaissement, et le Concessionnaire percevra une commission de 2%.

#### TARIF I.

##### *Voyageurs.*

Par tête et par kilomètre (trains mixtes et de Voyageurs):

1re Classe . . . . .	Ps. 27 paras
2me Classe . . . . .	20 paras
3me Classe . . . . .	13 paras

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de 1re et de 2me Classe, paieront une surtaxe de 30%. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement ; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière ; toutefois deux enfants ne pourront, dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.

#### TARIF II.

##### *Bagages.*

Tout voyageur muni de son billet a droit au transport gratuit de 30 klg. de bagages ; les enfants payant demi-place n'auront droit à la gratuité que pour 20 klg. Prix de transport par fraction indivisible de 10 klg. d'excédants et par kilomètre, 1 para.

Les objets encombrants qui, sous une capacité de 30 décimètres cubes, pèseraient moins de 7 klg. seront assujettis au paiement du double de la taxe indiquée au tarif.

#### Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu : 1° par Bulletin de bagage délivré, un droit d'enregistrement de 20 paras, que le poids excède ou non le poids réglementaire de 30 klg. ; 2° un droit d'entreposage de 5 paras par jour pour tout colis non enlevé par le destinataire après l'arrivée des trains ; 3° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 klg. pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, si ce pesage est conforme à la déclaration de la Compagnie.

### TARIF III.

#### *Chiens.*

Les chiens transportés dans les trains de voyageurs ou les trains mixtes, paieront 4 paras par kilomètre.

#### Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu par tête : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; 2° un droit de 5 piastres par jour pour tout chien non réclamé par le destinataire et mis en fourrière par les soins du Concessionnaire, aux risques et périls de qui de droit.

### TARIF IV.

#### *Objets expédiés par grande vitesse.*

Il sera perçu :

1 para par kilomètre et par fraction indivisible de 10 klg. Tout objet qui, sous un volume de 30 décim. cubes, pèserait moins de 7 klg. sera assujetti au paiement de la double taxe du tarif.

#### Frais accessoires.

En dehors des tarifs, il sera perçu : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras pour chaque expédition ; 2° un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 klg. ; 3° un droit d'entreposage de 10 paras par jour, par fraction indivisible de 50 klg. pour tout objet qui, pour quelque cause que ce soit, ne serait pas enlevé dans les 24 heures après l'envoi de la lettre d'avis, par le destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les 36 heures, s'il demeure dans une autre localité ; 4° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 klg. pour tout pesage supplémentaire fait sur la demande



de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait conforme à la déclaration de la Compagnie.

#### TARIF V.

*Paquets, Colis et objets pesant moins de 25 klg. expédiés par grande vitesse.*

Pour chaque paquet ou colis, il sera perçu, pour les premiers 30 kilomètres, une taxe de 3 piastres, y compris les droits d'enregistrement et de manutation, et 20 paras pour chaque 15 kilomètres en sus.

#### Frais accessoires.

En dehors de cette taxe, il sera perçu : 1° un droit d'entrepôt de 10 paras pour les paquets et colis qui, pour quelque cause que ce soit, ne seraient pas enlevés dans les 24 heures suivant l'expédition de l'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les 36 heures s'il demeure dans une autre localité ; 2° un droit de 20 paras pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, s'il a pour résultat de justifier la déclaration de la Compagnie.

#### TARIF VI.

*Titres, espèces et objets de valeur.*

L'or et l'argent, soit en lingots, soit en monnaies ou travaillés, le mercure, le platine, les bijoux, les pierres précieuses et autres valeurs, ne sont admis à l'expédition que comme marchandises de grande vitesse. La taxe à percevoir est le double de la taxe normale de grande vitesse appliquée au poids effectif, mais au minimum à 25 klg. Le Concessionnaire n'est pas tenu d'assurer les transports de l'espèce. La responsabilité du Concessionnaire, pour les envois non assurés par lui, n'est engagés que dans les limites des dispositions qui règlent les conditions de transport des marchandises de grande vitesse.

#### TARIF VII.

*Voitures et matériel roulant.*

Par kilomètre.	Vitesse.	
	Grande.	Petite.
Voitures à deux ou à quatre roues à une banquette . . . . .	94 Paras	47 Paras
Voitures à quatre roues à deux banquettes . . . . .	134 Paras	67 Paras

## Frais accessoires.

En dehors de la taxe du tarif, il sera pour toute expédition perçu : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; 2° ses frais de manutention de 10 piastres par véhicule ; 3° un droit de magasinage de 5 piastres par jour et par voiture, ces droits de magasinage ne seront perçus que pour les voitures non réclamées par les destinataires 48 heures après l'arrivée du train. En outre, si les objets se trouvant dans la voiture pèsent plus de 50 klg. il sera perçu pour l'excédent de ces 50 klg. la taxe prévue pour les marchandises de 2me classe transportées à petite vitesse, et ce par fraction indivisible de 50 klg.

## TARIF VIII.

*Bestiaux.*

Par tête et par kilomètre.	Vitesse.	
	Grande.	Petite.
1° Boeufs, Vaches, Taureaux, Buffles, Chameaux, Chevaux et Bêtes de trait .	54 Paras	27 Paras
2° Veaux, ânes et porcs . . . . .	18 Paras	9 Paras
3° Moutons, brebis et chèvres . . . . .	8 Paras	4 Paras

## Frais accessoires.

En outre du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; 2° un droit de manutention de 100 paras par tête de 1re catégorie ; un droit de manutention de 40 paras par tête de 2me catégorie ; 3° un droit de fourrière de 5 piastres par jour pour chaque tête de bétail non enlevé par le destinataire dans les 24 heures et parqué à ses risques et périls, et ce, sans préjudice des frais de fourrage à réclamer en outre.

## TARIF IX.

*Marchandises transportées à petite vitesse, par tonne et par kilomètre.*

## 1re Classe.

Armes, bois de menuiserie et de teinture et autres bois de valeur, chandelles, boissons spiritueuses, cuivre, cotons, café, colle de poisson, matériel de carrosserie, cuirs, drogues, denrées coloniales, duvet, étoffes, épiceries, fers ouvrés, faiences, fruits, fontes, métaux bruts, ou travaillés, garance, miroiteries, huiles

d'olive et autres, herbes, instruments de musique, meubles, objets de librairie, plombs ouvrés, plumes en fer, porcelaines, plantes, fourrures, suifs, soieries, sucre, verres à glace, stéarine, vinaigre, vins, verres de table, carreaux, lainages, livres, thé, tabacs, graines de pavot, tinctoriales, sésames, anis, etc.

35 paras.

### 2me Classe.

Ardoise, charpentes, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fer brut et fondu, fers en barres et en plaques, toiles, minerais, planches, marbres bruts, madriers, pierres de taille, poissons salés, plomb en saumon, viandes salées, légumes conservés.

27 paras.

### 3me Classe.

Terre glaise, briques, tuiles, paille, son, bois à brûler, cailloux, riz, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, fumiers, pierres de maçonnerie, argile, plâtre, terres à chaux, pavés et autres, sel, sable et légumes frais.

22 paras.

Toutefois, les céréales à transporter par wagons complets sur des distances non inférieures à 900 kilomètres, ne paieront pas plus de 6 paras par tonne et par kilomètre.

La taxe à percevoir sera calculée par fraction indivisible de 50 kg. et pour un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilomètres.

### Frais accessoires.

En dehors du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; 2° 9 piastres par tonne, c'est-à-dire 18 paras par fraction indivisible de 50 kg. si la manutation est opérée par les soins du Concessionnaire ; 3° un droit de magasinage de 10 paras, par jour et par fraction indivisible de 50 kg. pour les marchandises non enlevées dans les 48 heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis au destinataire ; 4° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kg. pour tout pesage supplémentaire opéré sur la demande de l'expéditeur et du destinataire et dont le résultat serait reconnu conforme au premier pesage.

### Observations.

Les taxes du présent tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3000 kg. ; pour toute masse indivisible pesant de 3000 à 5000 kg. le présent tarif sera augmenté de moitié ; la Compagnie ne pourra être tenue de

transporter des masses indivisibles pesant plus de 5000 klg. et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial; si elle prend sur elle le transport et le factage de masses de ce poids, les frais et conditions de transport et de factage seront déterminés de gré à gré par les deux parties.

### TARIF X.

#### *Assurances.*

Les marchandises assurées paieront les frais supplémentaires d'assurance suivants :

Marchandises d'une valeur de 500 piastres transportées à petite vitesse . . . . .	Ps. 1,20.
Marchandises d'une valeur de 500 piastres transportées à grande vitesse . . . . .	Ps. 4
Bagages de voyageurs, voitures, chevaux et autres, d'une valeur de 1000 Ps. . . . .	Ps. 2

### TARIF XI.

#### *Trains spéciaux; taxe à percevoir par kilomètre.*

Locomotives avec wagons de sûreté . . . . .	Ps. 15
Wagon salon . . . . .	Ps. 10
Wagon voyageur . . . . .	Ps. 5
Wagon ordinaire . . . . .	Ps. 2,20
Pour tout essieu en plus de 2 essieux par wagon . . . . .	Ps. 2,30
Pour chaque demi-heure d'attente en plus du temps indiqué dans l'itinéraire . . . . .	Ps. 460
Minimum à percevoir par kilomètre pour un train spécial . . . . .	Ps. 35
Minimum à percevoir pour tout train spécial . . . . .	Ps. 700

Les taxes ci-dessus ne sont pas susceptibles des réductions prévues au Titre V.

Si la taxe à percevoir des voyageurs, bêtes et bagages transportés par train spécial est inférieure à la taxe qu'aurait produit le tarif par train ordinaire, le Concessionnaire pourra appliquer le tarif ordinaire. La demande d'un train spécial doit être faite au moins 24 heures à l'avance.

ARTICLE 22.—Pour les évaluations à faire conformément aux tarifs spécifiés plus haut et à ceux à intervenir, le para est considéré comme la quarantième partie de la piastre, et la piastre comme la centième partie de la Livre Turque.

Toutefois, le Concessionnaire sera tenu d'accepter toutes les monnaies avant cours dans l'Empire, au change fixé par le Trésor.

ARTICLE 23.—Tous bestiaux, marchandises, objets et céréales non spécifiés dans les articles précédents seront assimilés, pour la perception de la taxe, à la classe avec laquelle ils ont le plus de rapport.

ARTICLE 24.—Tous les tarifs, qu'ils soient généraux, spéciaux ou proportionnels ou différentiels, sont applicables à tous les voyageurs et expéditeurs sans distinction. En outre, ces tarifs, avant d'être appliqués, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial. En cas d'urgence, ces tarifs pourront être appliqués, en les notifiant au Commissaire Impérial, avant l'approbation par le Gouvernement.

ARTICLE 25.—Il est formellement interdit au Concessionnaire de passer tout traité particulier ayant pour objet d'accorder des réductions des prix indiqués dans les tarifs. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas aux traités à passer avec le Gouvernement Impérial. Les pauvres et indigents seront, sur pièces justificatives délivrées par les Autorités locales, transportés à moitié du Tarif en vigueur.

## TITRE V.

### STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES.

ARTICLE 26.—En temps de paix comme en temps de guerre, le Concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition écrite des Autorités militaires, toutes les voitures et autres matériels et moyens de transports toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le Chemin de fer, soit isolément soit en corps, des militaires appartenant à l'armée de terre, à la flotte, à la police et à la gendarmerie, ainsi que des zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toute sorte de matériel, munitions de guerre et approvisionnements; au besoin le Gouvernement pourra même, alors, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel et son personnel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le Concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne, au tiers du tarif sauf en ce qui concerne les officiers et les soldats, qui seront transportés au quart du tarif; de même, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains de voyageurs, seront également transportés au tiers du tarif, les officiers et soldats au quart du tarif. Il est entendu que pour les transports militaires les soldats, en dehors des objets qu'ils

porteront avec eux et dans le wagon où ils se trouveront, auront droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages par homme. Ces bagages pourront être composés des articles suivants.

Fusils, havresacs, gibernes sacs à pain, bidons, vêtements, chaussures, batterie de cuisine, matériel d'ambulance, matériel d'armurier, de maréchal ferrant, de pansement pour les chevaux, instruments de chirurgie, médicaments, tentes, pelles, pioches, haches, instruments de musique, ainsi que les vivres nécessaires aux hommes pendant leur voyage en chemin de fer.

Toutefois, dans le cas où le Gouvernement Impérial en ferait la demande, le Concessionnaire sera tenu de passer avec le Ministère de la guerre une Convention spéciale pour les transports et expéditions militaires, conformément aux règles établies à cet égard dans les autres pays.

ARTICLE 27.—Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction au tiers du tarif pour le transport des détenus et condamnés, ainsi que de leurs gardiens ; à cet effet, le Concessionnaire sera tenu de mettre à sa disposition lorsqu'il le requerra, le nombre de compartiments nécessaires dans les voitures de deuxième ou troisième classe, des trains ordinaires.

ARTICLE 28.—Les fonctionnaires ou agents du Gouvernement chargés de l'inspection ou contrôle et de la surveillance de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les employés de l'Administration des Télégraphes et des Contributions Indirectes seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie. Le matériel télégraphique des lignes de l'État sera transporté avec une réduction de 20% sur le tarif.

ARTICLE 29.—La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans les trains ordinaires des voyageurs, le transport des valises postales plombées accompagnées des agents nécessaires au service ; à cet effet, elle réservera, dans chaque train de voyageurs, un ou plusieurs compartiments de voitures de 2<sup>me</sup> classe, jusqu'à concurrence d'une voiture entière, suivant qu'elle en sera requise par le Gouvernement.

Dans le cas où l'Administration Impériale des Postes ferait construire un wagon spécial approprié au transport de la poste et le livrerait à la Compagnie, la Compagnie sera tenue de l'atteler à ses trains et de le transporter gratuitement.

Le Concessionnaire ne pourra accepter aucun service postal étranger sans une autorisation préalable du Gouvernement.

**ARTICLE 30.**—Le Concessionnaire est obligé de faire circuler, journellement, au moins un train mixte dans chaque sens.

En dehors de ce train mixte, la Société établira entre Haidar-Pacha et Alep et vice-versa, au moins un train express direct par semaine.

Au moins toutes les deux semaines, ce train express direct sera prolongé jusqu'au Golfe Persique et vice-versa.

La vitesse moyenne de ce train sur le réseau faisant l'objet de la présente convention, ne sera pas inférieure à 45 kilomètres à l'heure, arrêts compris, et ce pendant les cinq premières années comptées à partir de la mise en exploitation de la ligne principale toute entière.

Après l'expiration des dites cinq années, la vitesse moyenne, arrêts compris, de ce train direct, ne sera pas inférieure à 60 kilomètres.

La Société établira en outre, si l'importance du trafic en démontre la nécessité, des trains directs comprenant des voitures de I. et II. Classes, dont la vitesse moyenne entre Haidar-Pacha et le Golfe Persique et vice-versa, ne sera pas inférieure à 40 kilomètres à l'heure.

---

Le présent Cahier des Charges a été conformément à l'Iradé promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan fait en double, signé et échangé à

Constantinople, le 20 Février 1318.  
5 Mars 1903.

Certifié conforme à l'original.  
Le Directeur du Bureau de Traduction  
du Ministère du Commerce et des Travaux Publics,

(s.) MOUHIB.

(s.) ARTHUR GWINNER.

(s.) KURT ZANDER.

(s.) HUGUENIN.

(s.) ZIHNI.

## STATUTS.

La soussignée Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie à Constantinople :

En vue de réaliser la Concession accordée à la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie susnommée, par Convention en date du 20 Février/5 Mars 1903 (1318) pour la construction et l'exploitation de la ligne de Koniah à Bassorah et embranchements, ainsi que toutes les dépendances dudit Chemin de fer accordé par le Gouvernement Impérial Ottoman et des engagements qu'elle comporte, forme une Société Anonyme Ottomane qui sera soumise aux clauses et conditions suivantes :

### TITRE I.

#### FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ, DÉNOMINATION, SIÈGE.

ARTICLE 1.—Il est formé entre la soussignée et tous les propriétaires des actions ci-après créées, une Société Anonyme Ottomane ayant pour objet de construire, administrer et exploiter les lignes du chemin de fer indiquées dans la Convention et Cahier des Charges échangés en date du 20 Février/5 Mars 1903 (1318) entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, conformément aux stipulations de la dite Convention et Cahier des Charges. La Société pourra aussi s'intéresser par achat de titres à des Sociétés nouvelles ou déjà existantes de construction et d'exploitation de chemins de fer dans l'Empire Ottoman.

ARTICLE 2.—La Société prend la dénomination de :  
Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad et sera soumise aux lois et règlements de l'Empire en qualité de Société Ottomane.

ARTICLE 3.—La Société a son siège à Constantinople, et pourra établir des succursales dans toute autre ville de l'Empire Ottoman ou à l'étranger.

ARTICLE 4.—La durée de la Société est fixée à 99 années, sauf le cas de dissolution anticipée ou de prorogation. Cette durée sera prolongée conformément à l'Art. 2 de la Convention en date du 20 Février/5 Mars 1903 (1318).



## TITRE II

## APPORT ET TRANSFERT DE LA CONCESSION À LA SOCIÉTÉ.

ARTICLE 5.—La Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie apporte à la nouvelle Société, la concession qui lui a été octroyée par le Gouvernement Impérial Ottoman, avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés ou en dérivant, et la nouvelle Société devient titulaire et propriétaire de la dite Concession et se trouve substituée à tous les droits et obligations du Concessionnaire. Toutefois, la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie garde pour son propre compte exclusif les droits et obligations qui ne regardent que les anciennes lignes et notamment ceux de ces droits et obligations qui découlent des Articles 2, 33 et 37 de la Convention du 20 Février/5 Mars 1903 (1318). Remise sera faite par la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie à la nouvelle Société des Firman, Conventions, actes et documents quelconques concernant la Concession.

ARTICLE 6.—Le fonds social se compose du capital-actions et des obligations qui seront émises ultérieurement selon les besoins résultant de l'application des clauses et conditions des actes de concession. Le capital-actions initial de la Société est de Francs: 15,000,000.—, soit Mark: 12,240,000.—, soit Livres Sterling: 600,000.— divisé en 30,000 Actions au montant nominal de Francs: 500.—, soit Mark: 408.—, soit Livres Sterling: 20.—, chacune. Le capital-actions pourra être augmenté de 50% par l'Assemblée Générale.

La Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie souscrita 10% du capital-actions; ces actions seront inaliénables et la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie ne pourra pas s'en dessaisir sans le consentement du Gouvernement Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial Ottoman aura aussi le droit de souscrire jusqu'à concurrence de 10% du capital-actions.

ARTICLE 7.—La Société ne sera définitivement constituée qu'après la souscription de la totalité du capital et le versement du premier dixième de ce capital.

Des certificats provisoires constatant les versements seront remis aux souscripteurs pour être échangés contre des titres définitifs après le versement de la moitié du capital. Toutefois les actions souscrites par la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, resteront inscrites au nom de cette Société.

Les actions seront libellées d'une part en turc et de l'autre en allemand, en français et en anglais.

Les 90% restants seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société, conformément aux décisions du Conseil d'Administration et après avis inséré, trente jours d'avance au moins, dans plusieurs journaux officiels ou non, se publiant à Constantinople ou dans d'autres pays.

ARTICLE 8.—Les titres sont nominatifs jusqu'au paiement de la moitié du montant des actions; leur négociation ne peut avoir lieu avant le versement du premier dixième. La négociation s'opère par un transfert sur les registres de la Société, signé par le Concessionnaire et le cédant et l'un des administrateurs; mention de ce transfert est faite sur le titre.

Après leur libération de moitié les actions seront au porteur.

ARTICLE 9.—Toute action est indivisible à l'égard de la Société qui n'en reconnaît aucun fractionnement.

Les héritiers ou ayants cause d'un actionnaire ne peuvent, pour quelque motif que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'Assemblée Générale.

ARTICLE 10.—Tout versement en retard porte intérêt de plein droit en faveur de la Société à raison de 6% per an, à compter du jour de l'exigibilité et sans aucune mise en demeure.

ARTICLE 11.—A défaut de paiement des versements à leurs échéances la Société poursuit les débiteurs et peut faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés comme défaillants par voie des journaux, et quinze jours après cette publication, il est procédé à la vente des actions pour le compte et aux risques et périls du retardataire, sans aucune mise en demeure ni formalité judiciaire; cette vente a lieu dans les bourses de Constantinople et de Berlin et dans d'autres bourses, si les actions sont cotées, et dans le cas contraire aux enchères publiques.

Les titres ainsi vendus deviennent nuls de plein droit; il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux sous les mêmes numéros.

Le prix de la vente s'impute dans les termes de droit sur ce qui est dû à la Société par l'actionnaire exproprié, qui reste passible, de la différence ou profite de l'excédent.

## TITRE III.

## ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

ARTICLE 12.—La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé d'au moins 11 Membres. Au moins trois Membres du Conseil d'Administration seront nommés par la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie qui exercera ce droit par son Conseil d'Administration. Les autres Administrateurs seront nommés par l'Assemblée Générale. Trois Membres du Conseil d'Administration seront sujets Ottomans.

Le Conseil d'Administration se réunit à Constantinople.

ARTICLE 13.—La durée des fonctions des membres du Conseil d'Administration est de trois ans; la première année sera calculée à partir de la constitution de la Société jusqu'à la clôture de l'Assemblée Générale Ordinaire qui suivra l'expiration du premier exercice, et les années suivantes seront calculées jusqu'à la clôture de l'Assemblée Générale Ordinaire subséquente à l'expiration de l'exercice correspondant. Le Conseil se renouvelle chaque année par la sortie d'un tiers de ses membres. Les membres sortants sont désignés par le sort pour les deux premières années et ensuite par voie d'ancienneté. Dans le cas où parmi les membres sortants il se trouverait des personnes nommées par la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie celle-ci aura à nommer leurs remplaçants.

Les membres sortants peuvent toujours être réélus.

ARTICLE 14.—Le Conseil d'Administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige et au moins une fois par mois. La présence de plus de la moitié des membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage la proposition est renvoyée au Conseil suivant et alors, en cas de nouveau partage, elle est rejetée.

ARTICLE 15.—Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux transcrits sur un registre spécial et signés par les Administrateurs qui y ont pris part. Les copies ou extraits de ces délibérations pour faire foi, doivent être signés par le Président du Conseil ou celui qui le remplace.

ARTICLE 16.—Chaque Administrateur doit être propriétaire de dix actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions;

elles seront frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la Caisse Sociale.

ARTICLE 17.—En cas de vacance par décès, démission ou autre cause, le Conseil pourvoit provisoirement au remplacement jusqu'à la prochaine Assemblée Générale qui procède à l'élection définitive.

ARTICLE 18.—Chaque année le Conseil nomme parmi ses membres un Président et un ou plusieurs Vice-Présidents.

En cas d'absence du Président et des Vice-Présidents, le Conseil désigne celui de ses Membres qui doit remplir les fonctions de Président.

ARTICLE 19.—Les Administrateurs qui résident à l'Étranger et ceux qui seront accidentellement absents, peuvent se faire représenter dans les délibérations par un de leurs Collègues, sans que celui-ci puisse réunir plus de trois votes y compris le sien.

ARTICLE 20.—Le Conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des biens et affaires de la Société ; il peut même transiger et compromettre, il arrête les comptes qui doivent être soumis à l'Assemblée Générale et propose les répartitions de dividendes.

Le Président du Conseil d'Administration représente, soit personnellement, soit par un mandataire, la Société en justice tant en demandant qu'en défendant.

ARTICLE 21.—Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres, par un mandat spécial, pour les objets déterminés ou pour un temps déterminé.

Il peut aussi les déléguer, pour l'expédition des affaires courantes, à une ou plusieurs personnes prises en dehors de son sein.

ARTICLE 22.—Les Administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'Assemblée Générale, indépendamment de la quote-part qui leur est allouée dans les bénéfices nets.

## TITRE IV.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

ARTICLE 23.—L'Assemblée Générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

ARTICLE 24.—Il est tenu une Assemblée Générale Ordinaire chaque année dans le courant des six premiers mois. Le lieu de la réunion est fixé par le Conseil d'Administration.

En outre l'Assemblée Générale peut être convoquée extraordinairement en cas de besoin par le Conseil d'Administration.

ARTICLE 25.—L'Assemblée Générale se compose des actionnaires qui possèdent, soit à titre de propriétaire, soit à titre de mandataire, trente actions au moins.

Tout Membre de l'Assemblée Générale a droit à autant de votes qu'il possède comme propriétaire ou mandataire, de fois trente actions, mais sans qu'il puisse jamais réunir plus de cent voix.

ARTICLE 26.—Les convocations doivent être faites par un avis annoncé par la voie de la presse, un mois au moins avant l'époque de la réunion, ainsi qu'il est indiqué à l'Art. 7.

ARTICLE 27.—L'Assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents ou représentés réunissent le quart du fonds social.

Pour vérifier si le quart du fonds social est représenté, tous les actionnaires ayant droit de prendre part à l'Assemblée sont invités par les avis de convocation à déposer leurs titres dans les dix jours aux lieux indiqués par le Conseil.

Si à la première réunion le nombre d'actions représentées n'est pas suffisant, une nouvelle Assemblée est convoquée, et elle délibère valablement quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents, mais seulement sur l'ordre du jour de la première convocation.

Cette nouvelle réunion doit avoir lieu à quinze jours au moins et un mois au plus d'intervalle et les convocations peuvent n'être faites que vingt jours à l'avance.

ARTICLE 28.—L'Assemblée Générale est présidée par le Président du Conseil ou à son défaut par un Administrateur désigné par le Conseil.

Deux des plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le Bureau désigne le secrétaire.

ARTICLE 29.—Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

L'ordre du jour est arrêté par le Conseil.

Il n'y est porté que les propositions émanant du Conseil et celles qui lui auront été communiquées vingt jours au moins

avant la réunion avec la signature d'actionnaires représentant au moins 10% du capital.

Il ne peut être mis en délibération que les objets portés à l'ordre du jour.

ARTICLE 30.—L'Assemblée Générale désignera, soit parmi les actionnaires, soit parmi les personnes étrangères à la Société, un ou plusieurs commissaires chargés de la vérification des comptes.

ARTICLE 31.—L'Assemblée Générale annuelle entend le rapport que le Conseil doit lui représenter chaque année sur la situation des affaires de la Société, et celui des commissaires sur les comptes.

Elle discute, approuve ou rejette les comptes.

Elle fixe le Dividende.

Elle nomme les Administrateurs à remplacer.

Elle délibère et statue souverainement sur tous les intérêts de la Société et confère au Conseil d'Administration tous les pouvoirs supplémentaires qui seraient reconnus utiles.

L'Assemblée ne peut décider l'augmentation du capital qu'avec une majorité réunissant les deux tiers au moins des actionnaires présents ou représentés.

ARTICLE 32.—Les délibérations de l'Assemblée Générale sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres du Bureau.

Une feuille de présence contenant les noms et domiciles des actionnaires membres de l'Assemblée et le nombre d'actions dont chacun est porteur, est signée par les membres présents et annexée au procès-verbal pour être communiquée à tout ayant droit.

ARTICLE 33.—Les copies ou extraits des délibérations, pour faire foi, doivent être signés par le Président du Conseil ou celui qui le remplace.

ARTICLE 34.—Les décisions de l'Assemblée Générale, prises en conformité des présents Statuts, sont obligatoires même pour les actionnaires absents ou dissidents.

## TITRE V.

## INVENTAIRES ET COMPTES ANNUELS.

**ARTICLE 35.**—L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> Janvier et finit le 31 Décembre.

Par exception le 1<sup>er</sup> Exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution définitive de la Société et le 31 Décembre suivant.

A la fin de chaque année sociale il est dressé par les soins du Conseil un inventaire général de l'actif et du passif.

Cet inventaire ainsi que le bilan et les comptes sont mis à la disposition des commissaires 40 jours avant l'Assemblée Générale annuelle. Ils sont ensuite présentés à l'Assemblée.

Tout actionnaire ayant droit de prendre part à l'Assemblée peut en prendre communication.

## TITRE VI.

## PARTAGE DES BÉNÉFICES ET AMORTISSEMENT.

**ARTICLE 36.**—Sur les bénéfices nets disponibles de chaque exercice ainsi qu'ils résulteront des bilans établis par le Conseil d'Administration, on prélèvera :

- 1°) 10% pour le Fonds de Réserve, jusqu'à ce que celui-ci ait atteint le quart du capital nominal de la Société.
- 2°) le surplus sera employé pour payer aux Actionnaires un premier dividende jusqu'à concurrence de 5% d'intérêts sur le montant versé des actions.
- 3°) de l'excédent éventuel les Administrateurs recevront 10% à titre de tantième et les Actionnaires auront droit au solde de 90% qui sera réparti à titre de dividende à moins que l'Assemblée Générale, sur la proposition du Conseil d'Administration, ne décide l'emploi d'une part de la somme disponible à la création de réserves extraordinaires.

**ARTICLE 37.**—L'Assemblée Générale pourra prélever chaque année un tant pour cent sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirage au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende, mais n'auront pas droit à l'intérêt.

## TITRE VII

## FONDS DE RÉSERVE.

ARTICLE 38.—Le Fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes prélevées sur les bénéfices annuels, en conformité de l'Article 36.

Il est destiné à faire face aux dépenses extraordinaires ou imprévues.

ARTICLE 39.—En cas d'insuffisance des produits d'une année pour donner un intérêt ou dividende de 5% par action, la différence peut être prélevée sur le fonds de réserve.

ARTICLE 40.—A l'expiration de la Société et après la liquidation de ses engagements le fonds de réserve sera partagé entre toutes les actions.

## TITRE VIII.

## PROROGATION, DISSOLUTION, LIQUIDATION.

ARTICLE 41.—Le Conseil d'Administration peut, à toute époque et pour quelque cause que ce soit, proposer à l'Assemblée Générale convoquée à cet effet, la prorogation, la dissolution et la liquidation de la Société, ainsi que tout projet de fusion avec d'autres Sociétés. Toutefois la prorogation ou la fusion, s'il y a lieu, ne pourra se faire qu'avec l'autorisation du Gouvernement Impérial.

ARTICLE 42.—En cas de perte des trois quarts du fonds social, les Administrateurs convoquent l'Assemblée Générale à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société ou de continuer ses opérations.

ARTICLE 43.—A l'expiration de la Société ou en cas de dissolution anticipée, l'Assemblée Générale convoquée règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs.

Pendant la liquidation, les pouvoirs de l'Assemblée Générale continuent comme pendant l'existence de la Société.

Les liquidateurs peuvent, en vertu d'une délibération de cette Assemblée et avec l'autorisation du Gouvernement Impérial, faire le transfert à toute Société ou à tout particulier des droits, actions et obligations de la Société dissoute.

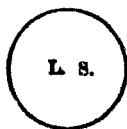


ARTICLE 44. — Les Assemblées Générales extraordinaires, appelées à statuer sur les objets indiqués au présent titre, ne seront valablement constituées que si elles réunissent un nombre d'actions représentant la moitié au moins du capital social.

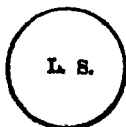
Les présents Statuts ont été dressés en conformité de l'Iradé Impérial transmis par Tezkéré Grand-Véziriel en date du 5 Zilhadjé 1320 et 19 Février 1318.

Constantinople, le 20 Février 1318.  
5 Mars 1903.

Certifié conforme à l'original.  
Le Directeur du Bureau de Traduction  
du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.



(s.) ZIHNI.



(s.) MOUHIB.

(s.) ARTHUR GWINNER.  
(s.) KURT ZANDER.  
(s.) HUGUENIN.

(s.) ZIHNI.

## CONVENTION ADDITIONNELLE

FAISANT SUITE À LA CONVENTION DU 20 FÉVRIER 1318/  
5 MARS 1903 DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD POUR LA  
CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE BAGDAD, À PARTIR DE LA  
STATION DE BOULGOURLOU JUSQU'À LA LOCALITÉ DITE  
HÉLIF, PRÈS DE MARDINE, ET D'UN EMBRANCHEMENT DE  
TEL-HABESCH À ALEP.

Le Gouvernement Impérial a décidé de prolonger la ligne de Bagdad depuis Boulgourlou jusqu'à la localité dite Héliif, située aux abords de Mardine, et de construire un embranchement de Tel-Habesch à Alep. La longueur de cette ligne et de l'embranchement est d'environ 840 kilomètres.

L'excédent des revenus concédés à la Dette Publique ayant

été affecté au prolongement de la ligne de Bagdad, la garantie pour ces 840 kilomètres de ligne sera payée sur les excédents des Revenus Concédés à la Dette Publique, à raison de 11,000 Frs. par kilomètre, en conformité de l'Art. 35 de la Convention de Bagdad. Etant entendu que si l'excédent en question n'est pas suffisant pour la garantie de ces 840 kilomètres, l'insuffisance qui serait constatée à la fin d'une année sera comblée par les premières recettes des aghnams des vilayets de Koniah et d'Adana afférentes à l'année suivante, ainsi que par les premières recettes des aghnams du vilayet d'Alep, après déduction de la part affectée au paiement de l'indemnité de guerre.

Quant aux frais d'exploitation, ils seront garantis en premier lieu par les recettes brutes de ces 840 kilomètres, étant entendu que si les recettes brutes de cette ligne étaient inférieures au chiffre de 4500 Frs. par kilomètre stipulé à l'Art. 35 de la Convention de Bagdad, la différence qui serait constatée à la fin de l'année sera réglée, elle aussi, sur l'excédent des revenus concédés à la Dette Publique affecté à la garantie de la ligne, si ledit excédent y suffit ; et, dans le cas contraire, la différence sera, de même que l'insuffisance de la garantie, comblée par les premières recettes des aghnams des trois vilayets en question de l'année suivante.

Bien que, suivant les stipulations de l'Article 3 de la Convention du 20 Février 1318/5 Mars 1903, les plans et projets des sections à construire doivent être présentés au Ministère du Commerce et des Travaux Publics dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de concession de chaque section, après mise à exécution des stipulations de l'article 35 afférentes à ladite section, et que les plans et projets en question doivent être examinés et approuvés par ledit Ministère dans un délai de trois mois à partir de leur présentation, comme il ne serait pas possible de compléter les études dans le délai de huit mois prévu à l'article 3, il a été décidé que les plans et projets de la partie comprise entre Boulgourlou-Tel-Habesch et Alep seront présentés au Ministère du Commerce et des Travaux Publics dans un délai d'un an, compté à partir de la date de l'échange de la présente Convention Additionnelle, que les plans et projets de la partie comprise entre Tel-Habesch et Héliif seront présentés dans un délai de trois ans, toujours compté à partir de la même date ; que le délai pour l'approbation des plans et projets par ledit Ministère sera porté à quatre mois ; et que la construction de ces 840 kilomètres de ligne sera achevée dans un délai de huit ans compté à partir de la date de l'échange de la présente Convention Additionnelle.

Le service des Obligations à émettre en conformité de l'Art. 35 de la Convention du chemin de fer de Bagdad pour l'exécu-

tion des 840 kilomètres de ligne susmentionnés, sera réglé par une Convention spéciale simultanément avec la présente Convention Additionnelle.

La présente Convention additionnelle a, conformément à l'Iradé Impérial promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, été faite en double, signée et échangée à Constantinople

le 3 Djémazi-ul-Ewel 1326.  
le 20 Mai 1324 (2 Juin 1908).

Certifié conforme à l'original.  
Le Chef du Bureau de Traduction  
du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

(s.) BOGHOS.

Société Impériale Ottomane du chemin  
de fer de Bagdad,

(s.) ED. HUGUENIN,  
*Administrateur-Délégué.*

(s.) HELFFERICH,  
*Administrateur.*

Sceau du Ministère du Commerce  
et des Travaux Publics,

(s.) ZIHNI.

PRINTED BY WILLIAM BLACKWOOD AND SONS.