

mit Sicherheit u. auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen kann. Sie kann hierzu von dem Reichskanzler angehalten werden, jedoch sollen strengere Vorschriften nicht erlassen werden dürfen, als sie auf der Mehrzahl anderer in Afrika unter ähnlichen Verhältnissen gebauten und betriebenen Bahnen bestehen.

Bahngebiet: Daressalam—Mrogoro 208,711 km; der Betrieb der ganzen Strecke wurde am 16./12. 1907 eröffnet. Die vom Reichstage genehmigte Vorlage sah den Weiterbau der Bahn bis Tabora vor. Infolgedessen musste die Ges. die Übernahme des Weiterbaues ins Auge fassen u. nahm vom Kolonialamt ein mit 4% verzinsl. Darlehen an, das Ende 1913 M. 84 233 177 betrug. Die Strecke Morogoro-Kilossa (81 km) wurde am 1./1. und die Strecke Kilossa-Dodoma (173 km) am 1./11. 1910, Dodoma-Manyoni (130 km) am 9./8. 1911, Manyoni-Malongwe (145 km) am 1./3. 1912 dem Betrieb übergeben; die Reststrecke Malongwe-Tabora (110 km) wurde Anfang Juli 1912 abgenommen. Gesamtlänge der Bahn Daressalam-Tabora 848 km. Ihre Fortführung bis zum Tanganjikasee ist durch Reichsgesetz vom 12./12. 1911 gesichert, das gleichzeitig die Herstell. von Hafenu. Zollanlagen in Kigoma am Tanganjikasee, die Beschaffung von Dampfern für den Verkehr auf diesem See sowie Ergänzungs- u. Umbauten auf der Stammstrecke Daressalam-Morogoro vorsieht. Die Mittel hierfür werden der Ges. vom Schutzgebietsfiskus in gleicher Weise wie für die Strecke Morogoro-Tabora als Darlehn gewährt; zu den Kosten der Ergänzungs- u. Umbauten trägt die Ges. M. 2 000 000 bei. Die Hauptstrecke bis zum Tanganjikasee wurde Anfang 1914 vollendet, die erste Lokomotive traf am 1./2. 1914 in Kigoma ein. Damit ist die Verbindung des Tanganjikasees mit dem Indischen Ozean (1250 km) hergestellt. Vom Reichstage wurde neu genehmigt der Bau einer Bahn in die Landschaften Ruanda u. Urundi, ausgehend von Tabora, veranschlagte Kosten M. 50 000 000. Am 1./4. 1913 übernahm die Ges. vom Deutsch-Ostafrikanischen Landesfiskus den Betrieb der unter dem Namen „Kaiserl. Flottille“ bestehenden Anlagen. Hierzu gehören das Dock in Daressalam nebst Werkstätten, die Wasserversorg. der den Hafen von Daressalam anlaufenden Schiffe, der Betrieb verschiedener Dampfer an der Küste Deutsch-Ostafrikas, auf dem Tanganjika- u. Nyassa-See u. dem Rufidjflusse. Zur Durchführ. des Betriebes, der in den vergangenen Jahren erhebl. Zuschüsse erforderte, wird der Ges. ein jährl. Beitrag von vorläufig M. 250 000 zu den Betriebskosten gewährt. Personal 126 Europäer u. 3693 Farbige. Vorhanden sind 63 Lokomotiven, 30 Personenwagen, 29 Wasserwagen, 329 Güterwagen etc. u. viele Dienstwagen. In Daressalam wird ein Elektrizitätswerk betrieben. Starkstromkonsum 1911—1913: 155 000, 187 185, 207 122 Kw. mit M. 85 859, 104 795, 115 167 Einnahme.

Die Bahn beförderte Personen 1910—1913: 56 080, 77 591, 106 605, 116 094 Einnahmen M. 197 659, 339 754, 515 683, 516 252. Güterverkehr 1910—1913: 65 991, 74 006, 84 275, 68 714 t, Einnahmen M. 1 305 288, 2 644 333, 3 681 925, 3 463 800.

Fahrplan. Die Zahl der Züge wird dem Ermessen der Ges. anheimgestellt, hat jedoch dem Verkehrsbedürfnisse nach Möglichkeit zu genügen.

Tarife. Die Bestimmung der Preise für den Personen- u. Güterverkehr bleibt für die ersten 5 Jahre nach dem auf die Betriebseröffnung der Eisenbahn Daressalam-Mrogoro folgenden 1./1. der Ges. überlassen. Für die Folgezeit steht es dem Reichskanzler frei, wiederkehrend von 10 zu 10 Jahren Höchstsätze für die einzelnen Personenwagenklassen u. Güterklassen festzusetzen, die jedoch nicht unter die Höchstsätze der Mehrzahl anderer in Afrika unter ähnlichen Verhältnissen erbauten u. betriebenen Eisenbahnen hinuntergehen dürfen.

Postbeförderung. Die Ges. hat die Briefpost mit allen fahrplanmässigen Zügen kostenfrei zu befördern.

Ausschliesslichkeit der Konzession. Solange die Konz. besteht, darf einem andern Unternehmer die Anlage einer Eisenbahnstrecke, welche neben den verliehenen Bahnlinien in gleicher Richtung auf dieselben Orte oder unter Berührung mehrerer Hauptpunkte derselben laufen würde, nicht konzessioniert werden.

Vorzugsrechte. Der Ges. wird das Vorzugsrecht auf die Konz. zur Fortsetzung der Eisenbahn bis zum Tanganjikasee u. bis zum Viktoria-Nyanza derart eingeräumt, dass die Ges. berechtigt sein soll, die Konz. zu den von andern Bewerbern angebotenen Bedingungen innerhalb einer Erklärungsfrist von 3 Monaten zu übernehmen. Die Ges. erhält ferner ein Vorzugsrecht auf die Konz. für Zweigbahnen, die von den verliehenen Bahnen ausgehen u. dem öffentl. Verkehre dienen sollen.

Grunderwerb. Alle Eigentums- oder sonst. dingl. Rechte, welche dem Schutzgebiete an dem für den Bau u. Betrieb der Eisenbahn u. ihre künftige Entwicklung erforderlichen Grund u. Boden kraft seiner Hoheitsrechte oder aus irgend einem sonst. Rechtstitel zustehen, wird das Schutzgebiet ohne Entgelt an die Ges. abtreten. Insoweit ihm ein Verfügungsrecht nicht zusteht, wird der Reichskanzler — nötigenfalls im Wege der Enteignung — dafür besorgt sein, dass der Ges. von den Verfügungsberechtigten der erforderl. Grund u. Boden frei von allen Lasten u. Eigentumseinschränkungen zu mässigen u. angemessenen, von der Ges. zu zahlenden Preisen zu Eigentum überlassen werde.

Holzentnahme. Der Ges. ist gestattet, in den Wäldern, über welche das Schutzgebiet verfügen kann, ohne Entgelt das für den Bau, die Unterhaltung u. die Erneuerung der Bahn erforderliche Holz zu entnehmen, soweit eine solche Holzentnahme den Grundsätzen der ordentl. Waldkultur unter Berücksicht. der im Bahngebiet obwaltenden Verhältnisse nicht widerstreitet; sie darf ferner aus den dem Verfügungsrechte des Schutzgebietes unterliegen-