

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 sieht 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 von M. 80 000 000 an, davon bis Ende 1910 erhoben M. 54 471 317. 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 Hafen- u. 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. Für den Bau der neuen Strecke, die auf 412,5 km veranschlagt ist, hat die Ges. wieder mit der Firma Philipp Holzmann & Cie., G. m. b. H., einen Vertrag, u. zwar zu wesentlich günst. Bedingungen geschlossen. Die Arbeiten sind bereits rüstig im Gange u. sollen vertraglich bis zum 1./4. 1914 beendet sein. Personal 151 Europäer u. 3671 Farbige. Vorhanden sind 59 Lokomotiven, 20 Personenwagen, 30 Wasserwagen, 235 Güterwagen etc. u. viele Dienstwagen. In Daressalam wird ein Elektrizitätswerk betrieben (Starkstromkonsum 1911: 155 000 Kw.).

Die Bahn beförderte Personen 1910 u. 1911: 56 591, 77 591, Einnahmen M. 148 244, 218 921. Güterverkehr 1910 u. 1911: 65 991, 74 006 t, Einnahmen M. 978 966, 1 722 348.

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 unterliegenden Grundstücken Erde, Kies u. Steine für den Bau, die Unterhaltung und die Erneuerung der Bahn unentgeltl. entnehmen, soweit dadurch öffentl. Interessen nicht verletzt werden.

Landschenkung. Die Ges. ist berechtigt, aus dem Gebiete, welches innerhalb zweier durch das Bahngelände getrennten u. je 100 km davon entfernten Grenzlinien zu beiden Seiten der Eisenbahn von Daressalam nach Mrogoro belegen ist und sich entweder kraft eines privaten oder öffentlich rechtl. Titels im Eigentum des Schutzgebietes befindet oder als herrenlos seinem Aneignungsrecht untersteht, für jedes Kilometer der Eisenbahn Grundflächen von je 2000 ha nach eig. Belieben auszuwählen und zu vollem Eigentume in Besitz zu nehmen, ohne dass es hierzu eines weiteren als der Bezeichnung der Grundflächen nach ihren Grenzen bedarf. In dem engeren, durch zwei je 3 km von dem Bahngelände entfernte Linien begrenzten Gebiete muss die Auswahl unter Berücksicht. der Rechte der Deutsch-Ostafrikan. Ges. in quadratischen Blöcken von je 9 qkm Flächeninhalt, und zwar