

werden den Entscheidungen an Stelle der Wasserämter treffen. In gleicher Weise sollen die Geschäfte des Landeswasseramtes bis zu seiner Errichtung vom Gouverneur wahrgenommen werden.

IX.

Als Strafbestimmungen sind in den Entwurf § 16 zunächst die gleichen Vorschriften über vorläufige und sachkräftige Verurteilung der Wasserläufe aufgenommen, wie sie der Südwestafrikanische Entwurf vorsieht. Außerdem werden aber alle vorläufigen und sachkräftigen Zuwoerhandlungen gegen solche polizeilichen Anordnungen unter Strafe gestellt, die zum Schutze von Leben, Gesundheit und Eigentum ergehen.

Auf Verfehlungen der Eingeborenen finden nach dem Entwurf die Bestimmungen der Reichsstaatsanwaltschaft vom 22. April 1896 Anwendung.

X.

Bei den Übergangsbestimmungen war zu prüfen, inwieweit die bestehenden Verhältnisse anerkannt werden sollten. Mit Rücksicht darauf, daß tatsächlich manche Mängel in der gegenwärtig geübten Wassernutzung bestehen, wird eine Nachprüfung vieler Einrichtungen und geübter Nutzungen durch die Wasserämter erforderlich werden. Um jedoch zu endgültigen Zuständen zu gelangen, erscheint die Segung einer Frist geboten, nach deren Ablauf der unangefochten gebliebene Zustand als rechtmäßig anerkannt werden muß. Bis zum Ablauf eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung können nach § 17 des Entwurfs sowohl die zukünftige Wasserpolizeibehörde als auch die durch die Benutzung bestehender Anlagen Betroffenen beim Wasseramt eine Feststellung über das Nutzungsrecht des Besitzers der städtischen Anlage verlangen. Bei dieser Feststellung wird das Wasseramt die Grundzüge dieser Verordnung zur Anwendung bringen.

In § 18 ist für das Vorkrecht ein Vorbehalt gemacht und dem Gouverneur die Befugnis zum Erlaß der erforderlichen Ausführungsbestimmungen eingeräumt, die sich auch auf die Einführung und Anlage von Wasserbüchsen beziehen können. In einigen Bezirken wird die Einführung von Wasserbüchsen schon jetzt zweckmäßig sein.

Die Vorschriften, die der Gouverneur auf Grund der Wasserrechts-Verordnung erlassen kann, werden bisweilen lokale Besonderheiten von geringer Bedeutung für die Allgemeinheit betreffen und daher zweckmäßig von dem Leiter des in Frage kommenden Bezirks erlassen. Nach § 19 des Entwurfs kann dies mit Zustimmung des Gouverneurs geschehen.

Der Schluparagraph 20 bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Wasserrechts-Verordnung.

Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

(Abdruck der Nachrichten vollständig oder teilweise nur mit Quellenangabe gestattet.)

Deutsch-Ostafrika.

Von der Tanganjika-Bahn.*)

Nach einer Kabelmeldung aus Dar-es-Salaam ist die Endstrecke der Bahn Malagarassi—Kigoma am 1. Juli abgenommen und der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft übergeben worden. In deren Händen liegt nunmehr der Betrieb der gesamten Bahnlinie bis zum See.

Die Tanganjika-Bahn im Kalenderjahr 1913.

Das abgelaufene Kalenderjahr 1913 war für den Betrieb der Tanganjika-Bahn nicht ungünstig, wenn auch der Baugüterverkehr infolge der fortschreitenden Vollendung des Bahnbaues eine starke Abnahme gegen das Vorjahr zeigte: in Tonnen um 31,8 v. H., in Tonnenkilometern

um 16,9 v. H. Infolgedessen haben allerdings die Einnahmen um 179 269 M., das sind 4,1 v. H. gegen das Vorjahr abgenommen; da es aber gelang, die Betriebsleistungen: Zugkilometer und Wagenachskilometer, und dementsprechend auch die Betriebsausgaben trotz der Steigerung der Betriebslänge, um 244 125 M. = 8,55 v. H. einzusparen, so ergibt sich bei dem Betriebsüberschuß noch eine Steigerung gegen das Vorjahr um 64 496 M., das sind 4,25 v. H. Die Einnahmen aus dem Baugüterverkehr sind gegen das Vorjahr um 357 676 M. = 15,6 v. H. zurückgeblieben, aber die aus dem öffentlichen Güterverkehr zeigen die erfreuliche Steigerung um 139 551 M. = 10 v. H., was auf eine betrieblige Weiterentwicklung schließen läßt. Die Einnahmen aus dem Personen- und dem Tierverkehr sind nur unmerklich gesteigert. Die nachstehende Zusammenstellung enthält die Verkehrs- und Einnahmergebnisse im einzelnen.

*) Vgl. „D. Stof. W.“ 1914, Nr. 7, S. 290.

Tanganjika-Bahn Dar-es-Salaam - Tabora	Mittlere Betriebslänge		Unterschied gegen das Vorjahr	
	Skalenderjahr		im ganzen	v. S.
	1912	1913		
	760 km	848 km	+ 79	+ 10,3
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	515 694	516 232	+	568
Güterverkehr	1 392 092	1 531 643	+	139 551
dabon Tierverkehr	64 705	64 893	—	178
Baugutverkehr	2 289 834	1 932 158	—	357 676
sonstigen Quellen	178 127	216 055	+	87 928
Gesamteinnahmen	4 375 737	4 196 108	—	179 629
Betriebsausgabe	2 860 308	2 616 183	—	244 125
Betriebsziffer	63,5	62,3	—	3,2
Betriebsüberschuß	1 515 429	1 579 925	+	64 496
Befördert:				
Personen	106 605	116 094	+	9 489
Personenkilometer	22 373 742	22 384 221	—	10 470
Durchschnittsfahrt für die Person	209,8	192,0	—	16,9
Tonnen	84 275	68 714	—	15 561
dabon Baugut	65 013	44 283	—	20 730
Tonnenkilometer	45 240 822	41 216 131	—	4 024 691
dabon Baugut	38 767 293	32 186 515	—	6 580 778
Durchschnittskauf für die Tonne	536,8	599,8	+	63,0
Zugkilometer	980 304	961 058	—	19 246
Züge	4 504	5 164	—	660
1 Zugkilometer beförderte:				
Personen	22,8	23,3	+	0,5
Tonnen	46,0	42,9	—	3,1
1 Zugkilometer leistete				
Großvieh	2,92	2,72	—	—
Kleinvieh	4 472	4 778	+	306
Wagenachskilometer	8 545	7 200	—	1 345
	23 028 266	23 749 648	—	178 618

Die Reisenden verteilten sich auf die einzelnen Klassen und deren Ertrag gestaltete sich wie folgt:

	1913	Einnahme in Rup.
I. Klasse	3 277	55 281
II. "	6 346	60 653
III. "	95 630	190 616
Arbeitertransporte	10 841	42 493
zusammen	116 094	349 043

Der Rückgang in der Arbeiterbeförderung gegen das Vorjahr beruht auf der Einschränkung in den Pflanzungsbetrieben, die infolge des Kaufpreissinnes eintrat. Von den beförderten Gütern waren

Städtg.	5 344	(i. V. 5 292) t,
Wagenladungen	19 087	(= 13 970) =
Baugut	44 283	(= 65 013) =
zusammen	68 714	(i. V. 84 257) t.

Nach der Rüte wurden befördert 10 578 (7735) t. Dieje Güter verteilen sich auf die einzelnen Tarifklassen wie folgt:

I. Klasse 38,8 t, II. Klasse 343,5 t, III. Klasse 1419,1 t, IV. Klasse 1204,3 t, V. Klasse 4745,8 t, Ausnahmetarif für Landeserzeugnisse 2811,5 t, Eilgut 15,2 t.

Dem Erneuerungsfonds wurden neben den Erlösen aus Altmaterial und den Zinsertträgen 816 639 M zugewiesen, und an das Schutzgebiet konnten zur Vergütung des Schutzgebotsdarlehens für die fertiggestellte Strecke Morogoro - Tabora 834 317,73 (i. V. 716 936,38) M abgeführt werden.

