

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Daresalam und Hinterland sowie des Landwirtschaftlichen Vereins.

<p><b>Daresalam</b> 28. April 1909.</p> <p><b>Erscheint</b> <b>zweimal</b> <b>wöchentlich.</b></p>	<p><b>Abonnementspreis</b></p> <p>Für Daresalam vierteljährlich 4 Ruple, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 5 Ruple. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 14 sh. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Hauptexpedition in Daresalam (D. O. A.) wie von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94 entgegengenommen. — Bei Bestellungen empfiehlt sich der Aufsatz: „Anstellung unter Kreuzband direkt von Daresalam“, da dies der schnellste Expeditiionsweg ist.</p> <p>Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst um Vorausbestellung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.</p>	<p><b>Insertionsgebühren</b></p> <p>Für die bespaltene Zeitspalte 50 Pfennige. In der ersten Spalte für ein einmaliges Inserat 2 Markten oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inserationsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.</p> <p>Die Annahme von Inserations- und Abonnementsaufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptexpedition in Daresalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Österreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Daresalam: Zeitung Daresalam. Telegr.-Adresse für Berlin: Schladenöth Berlin Alexanderstrasse.</p>	<p><b>Jahrgang XI.</b></p> <p><b>No. 33.</b></p>
--	---	--	--

## Die Versammlung zur Gründung des Landesverbandes wird vertagt!

In Tanga hat in letzter Stunde eine vorbereitende Versammlung stattgefunden. Viele Angehörige des Wirtschaftlichen Verbandes der Nordbezirke haben erklärt, daß es wünschenswert sei, daß der Termin auf eine Zeit verlegt werde, wo eine bessere Möglichkeit zur Rückkehr geboten sei. Wäre der Termin trotzdem bestehen geblieben, könnte nur eine beschränkte Anzahl von Kolonisten aus dem Norden zur Gründungsversammlung erscheinen, namentlich, da man jetzt auch in der Pflanzzeit begriffen sei.

Die unterfertigte Vereinigung hat sich daher entschlossen, die Versammlung auf unbestimmte Zeit zu vertagen. — Die Vorsitzenden der in Betracht kommenden Verbände sind telegraphisch verständigt.

### Wirtschaftliche Vereinigung von Daresalam und Hinterland

D. O.  
Schultz, Brauereibesitzer

### Die Tarife der Morogorobahn.

In No. 32 der D. O. A. 3 brachten wir die an die Berliner Direktion der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft gerichtete Eingabe der Wirtschaftlichen Vereinigung von Daresalam und Hinterland, die einen Vergleich zwischen den Tarifen der Uganda-Nyambara- und Morogorobahn anstellt, zum Ausdruck.

Obwohl die Eingabe erst von einigen Tagen ab schriftlich an die Betriebsleitung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft gesandt wurde, sind wir heute schon in der Lage, den Standpunkt, den die Betriebsleitung in den in der Eingabe berührten Fragen einnimmt, zur Veröffentlichung gelangen zu lassen.

Wir können uns allerdings mit dem wenigsten einverstanden erklären, immerhin soll aber die Schnelligkeit, mit der im Gegensatz zu anderen deutschostafrikanischen Behörden geantwortet wurde, anerkannt werden. Das Schreiben der Betriebsleitung lautet wörtlich:

„Wir haben mit Interesse Kenntnis von deren Inhalt genommen, möchten jedoch nicht verschlen, Sie auf verschiedene Irrtümer, welche dieselbe enthält, aufmerksam zu machen und Ihnen mitzuteilen, inwieweit für Abstellung der meisten geäußerten Mängel bereits Vorkehrungen getroffen ist.“

Die angegebenen Tarifpreise der Ugandabahn sind größtenteils unzutreffend:

Der Fahrpreis für Personen beträgt bei einfacher Fahrt

in I. Kl. 3 Annas*) p. Meile = Rp. 0,12 p. km
II. " 1 1/4 " " " = Rp. 0,06 " "
III. " 1 " " " = Rp. 0,04 " "

bei Rückfahrt

in I. Klasse 4 1/2 Annas per Meile = Rp. 0,18 pro km
II. " 2 1/2 " " " = Rp. 0,09 " "
III. " 1 1/2 " " " = Rp. 0,06 " "

Freigelegte Güter die Ugandabahn in I. Klasse 112 lbs = 50,8 kg  
II. " 56 lbs = 25,4 kg  
III. " 28 lbs = 12,7 kg

Einen Einheitspreis für zu bezahlenden Passagiergepäck nach Miles und kg gibt es nicht. Die Ugandabahn hat vielmehr einen von 14 zu 14 lbs steigenden Gepäckzonen tarif mit Staffeltarifen. Derselbe würde auf die Stationen unserer Strecke angewendet, folgende Preise in Rps ergeben:

Uebergewicht	bis zu							
von Ds.	6,25	12,5	18,75	25	31,25	37,75	43,75	55 kg
bis Bugu	0,26	0,26	0,32	0,38	0,51	0,58	0,70	0,77
Egga	0,26	0,38	0,58	0,77	0,96	1,15	1,34	1,54
Muvu	0,32	0,58	0,90	1,15	1,47	1,73	2,05	2,30
Mgere	0,38	0,77	1,15	1,54	1,92	2,31	2,69	3,07
Miteffe	0,51	0,96	1,47	1,92	2,43	2,88	3,40	3,84
Morog.	0,58	1,15	1,73	2,31	2,88	3,46	4,05	4,60

Auf unserer Bahn kostet Passagiergepäck

Uebergewicht bis zu	von Ds.				
	10	20	30	40	50 kg
bis Bugu	0,08	0,16	0,24	0,32	0,40
Egga	0,23	0,46	0,69	0,92	1,15
Muvu	0,34	0,68	1,02	1,36	1,70
Mgere	0,60	1,20	1,80	2,40	3,00
Miteffe	0,72	1,44	2,16	2,88	3,60
Morog	0,84	1,68	2,52	3,36	4,20

\*) 1 Anna = 6,4 S.

Für kleinere Hunde hat die Ugandabahn einen allgemeinen Zonen tarif von 8 Annas = 51,25 Heller für jede anfangene 50 Miles. Es sind danach 0,65 Heller im günstigsten Fall pro km und 1,60 Heller im ungünstigsten Fall zu zahlen.

Für große Hunde ist dagegen der Satz 4 Annas = 25,6 Heller pro Meile:

16 Heller pro km für einen Hund
24 " " " " " zwei Hunde

An Vieh sind vom 1. Januar bis 31. Dezember 1908 nach Daresalam verfrachtet worden:

229 Stück Großvieh
1394 " Kleinvieh

Hiervon entfällt ein hoher Prozentsatz auf die Firma Sailer & Thomas, so daß die Behauptung, diese Firma ziehe es vor, ihr Vieh nach Morogoro hieher zu treiben, nicht den Tatsachen zu entsprechen scheint.

Zu der Beförderung von Vieh in Wagenladungen möchten wir noch, was in Ihrem Vergleich unerwähnt blieb, bemerken, daß die Tarife der Ugandabahn wesentlich höher als die unseren sind. Während wir für eine Wagenladung von 12 Stück Rindern 30 Heller pro Wagen-Kilometer erheben, fordert die Ugandabahn für 8 Stück 32 Heller, d. h. pro Stück 4 Heller gegen 2,5 unsere Tarifes.

Aus den vorstehenden Berichtigungen geht hervor, daß die Preise für einfache Beförderung von Personen und Reisegepäck in der I. und II. Klasse bei der Uganda- und unserer Bahn die gleichen sind, der Beförderungspreis in der III. Klasse bei der Ugandabahn zwar um 0,5 Heller pro km geringer, dafür aber das Freigelegte auch um 12,5 kg niedriger ist, so daß ein Passagier III. Klasse, der nach hiesigen Erfahrungen fast immer über 12,5 kg Gepäck hat, auf der Ugandabahn wahrscheinlich teurer fährt, als auf der unseren.

Der Gepäcktarif ist, wie die Nebeneinanderstellung der Tabellen ergibt, im Durchschnitt bei der D. O. A. günstiger als bei der Ugandabahn. Die Beförderung kleiner Hunde ist billiger, dagegen die größerer teurer als bei uns.

Betreffs Verbilligung der Gütertarife sind von uns schon Vorschläge an unsere Direktion gemacht worden und zwar wurde die Einführung von Staffeltarifen für Güter- und Viehbeförderung befürwortet, nach denen eine Verbilligung des Einheitspreises mit wachsender Entfernung eintritt. Die Ermäßigung der Einheitspreise würde nach unseren Vorschlägen auf die Entfernung Daresalam bis Morogoro etwa 5%, bis Tabora etwa 20% betragen.

Betreffs Beförderung von Bergwerksprodukten wurde von uns empfohlen, diese mit Ausnahme von Edelmetallen und Edelsteinen unter Specialtarif II zu tarifieren.

Ueber die unzureichende Zahl von Betriebsmitteln wurde schon vor Monaten von uns nach Berlin berichtet und darauf umfangreiche Bestellungen von unserer Direktion in die Wege geleitet. Offene Güterwagen sind daraufhin jetzt schon in genügender Anzahl eingetroffen. Die Fertigstellung der gedeckten Güter- und Personenwagen wurde leider einestheils durch die augenblickliche Ueberhäufung der heimischen Fabriken mit Aufträgen, anderenteils durch die Aufstellung neuer Vorschriften für die Bauart der in den Kolonien zu verwendenden Betriebsmittel verzögert. Die ersten 6 neuen gedeckten Güterwagen sind jedoch schon unterwegs und werden

am 10. Mai hier erwartet. Ebenso ist eine Anzahl verbesserter Personenwagen in Arbeit.

Da bei Eröffnung der Weiterbaustrecken die ununterbrochene Durchführung der Personenzüge mit Rücksicht auf Abkürzung der Reisezeit erforderlich sein wird, so ist dadurch von selbst das teilweise Fahren bei Nacht geboten und in Aussicht genommen.

Es sind, wie Sie aus Vorstehendem ersehen werden, bereits Maßregeln zur Abstellung der meisten von Ihnen gerügten Mängel ergriffen.

Im vorliegenden Falle wäre es vielleicht wünschenswert gewesen, daß sich Ihr Herr Berichterstatter vorher mit uns in Verbindung gesetzt und Auskünfte eingeholt hätte, welche Betriebsänderungen in nächster Zeit zu erwarten wären."

Soweit die Ausführungen der D. O. A. G.

Zunächst ist hierzu zu bemerken, daß die Zahlen die von Dr. Heine schon in der Generalversammlung vom 27. Februar für die Tarife der Ugandabahn angegeben wurden, dem jüngsten gedruckten und umfangreichen Tarifprospekt, den die Direktion der Ugandabahn erst Ende Februar abhandte, entnommen sind. Wir können uns daher vorläufig noch nicht entschließen, die Richtigkeit der von der Betriebsleitung der D. O. A. G. angeführten Zahlen anzuerkennen.

Aber selbst wenn die in der Eingabe aufgeführten Zahlen mittlerweile durch Maßnahmen der Ugandabahndirektion eine Erhöhung erfahren hätten, so wäre das verhältnismäßig bedeutungslos, da, wie ausdrücklich in der Eingabe betont wurde, in der Hauptsache ein Vergleich zwischen der Usambaralinie und der Morogorobahn gezogen werden sollte.

Merkwürdigerweise hat man aber in den Schreiben der Betriebsleitung die Usambarabahn, die zweifellos in verschiedener Richtung als Vorbild dienen kann, mit keiner Silbe erwähnt.

Daß vom 1. Januar bis 31. Dezember 229 Stück Großvieh, von denen nach der D. O. A. G. ein großer Prozentsatz auf die Firma Sailer und Thomas fällt, von Morogoro nach Daresalam verfrachtet worden sind, versucht die Betriebsleitung als Beweis dafür anzuführen, daß es nicht den Tatsachen entsprechen könne, wenn in der Eingabe behauptet werde, Sailer und Thomas ziehe es vor, wegen der zu hohen Viehtarife das Vieh, von Morogoro nach Daresalam zu treiben. Dieser Beweis ist recht schwach, denn Sailer und Thomas haben einen Jahresverbrauch von rund 800 Stück Rindvieh zu verzeichnen, was drei mal soviel ist, wie überhaupt im Jahre 1908 an Vieh von Morogoro nach Daresalam verfrachtet wurde.

Die Gesamtzahl des Jahresverbrauches an Ochsen (es schlachten auch Eingeborene) in Daresalam beträgt, wie man sich auf dem Bezirksamt leicht überzeugen kann, rund 1500. Daraus geht hervor, daß nur 15 Prozent der Schlachtochsen mit der Bahn befördert werden.

Wenn dann zum Schluß die Betriebsleitung unter Hinweis darauf, daß bereits Maßregeln zur Abstellung der meisten in der Eingabe gerügten Mängel ergriffen seien, meint, es wäre vielleicht wünschenswert gewesen, daß sich der Berichterstatter (Herr Dr. Heine) vorher erkundigt hätte, welche Betriebsänderungen zu erwarten seien, so zeugt das von einer seltsamen Auffassung der Dinge.

Will die Betriebsleitung nicht, daß tatsächlich bestehende Mängel, die vielleicht in absehbarer Zeit