Deutsch-Ottakrikanischen Seitung.

"Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika" und "Ilustrierte Unterhaltungsbeilage"

Publikationsargan der Wirtschaftlichen Cereinigung von Daressalam und Hinterland, des Condwirtschaftlichen Vereins. der Wirtschaftlichen Vereins Lindi und des Wirtschaftlichen Verlandes Hufisi.

Varessalam 27. Mai 1914

Ericheint zweinent wöchentlich. Wezugspreis:

für Daressalam viertelsährlich 4 Np., für die übrigen Telle Deuisch-Ofiafritas viertelsährlich einschließlich Porto 5 Np. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien viertelsährlich 6 Mt. Für sämtliche übrigen Länder halbsährlich 14 ab. Amtlicher Anzeiger sür Deutsch-Ofiafrita", allein bezogen, jährlich 8 Np. oder 12 Mi. Bestellungen auf die D.-D.-A. Leitung und thre Nebenblätter werden von der Geschäftsstelle in Daressalam (D.-D.-Al.) und dem Würd in Deutschland, Berstin SW. 11, Dessauerstraße 28—29 sowie von sämtlichen deutschen und ssterreichischen ungarischen Posianstalten entgegengenommen.

Anzeigengebühren:

für die 5-gespattene Aetitzelle 35 Deller oder 50 Msg. Mindestsaus sür eine einmalige Anzelge 3 Rp. oder 4 Mt. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenausträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstelle in Daressalam und das Büro in Deutschland, Bertin SW. 11, Dessauerstraße 28—29 sowie sämtliche größeren Ansuncen-Expeditionen entgegen. Telegramm-Abresse sur Daressalam: Beitung Daressalam. Iahr. gang XVI.

Nr. 43

Der Abdruck unserer Driginalartikel — auch auszugsweise — ist nur mit voller Quellen-Augabe gestattet.

Berliner Telegramme.

Kaiserdank für die Wehrbeiträge.

Berlin, 23. Mai (W. T.). Ein Kaisererlaß dankt den Inlands- und Auslands-Deutschen sür die zahlreichen Wehrbeiträge.

Weitere Unfälle beim Prinz Heinrich-Flug.

Berlin, 23. Mai (W. T.). Bei dem Prinz Heinrich= Flug sind noch zwei Leutnants zu Tode gestürzt.

Deutsche Blaujacken leisten Hülfe bei einem Brande.

Berlin, 23. Mai (W. T.). In Konstantinopel halfen Matrosen von S. M. S. "Goeben" bei einem Kasernenbrande tatkräftigst, hierbei wurden fünf Matrosen schwer verletzt und drei 'tarben.

Ssasonow über die deutscherussischen Beziehungen.

Berlin, 23. Mai (W. T.). In der Reichstuma behandelte Fasonow die Außenpolitik, er betonte, daß die deutsche und russische Regierung sich bemühten, die traditionelle Frandschaft aufrecht zu erhalten, er warnte vor Preßsehden; ruhige Erörterungen, namentlich wegen des Handelsvertrages seien nötig.

Kritische Lage in Albanien.

Berlin, 25. Mai (W. T.). Aufständische Albaner besiegten die Gendarmerie und nahmen einen holländischen Offizier gesangen. Als sie sich Durazzo näherten, begleitete der Fürst seine Familie auf den italienischen Panzerkreuzer. Die Aufständischen sordern die Wiederherstellung der Türkensherrschaft. (!) Die internationale Kontrollkomsmission verhandelte mit den Aufständischen, worauf die Gesangenen freigelassen wurden. Später kehrte das Fürstenpaar zu dem Palast zurück. Die Unruhen nehmen zu.

Alunahme von Home Rule in dritter Lesung.

Berlin, 25. Mai (W. T.). In London nahm das Unterhaus in der dritten Lesung die Homerulebill mit 351 Stimmen gegen 274 an.

Verlobung Prinz Oskars von Preußen.

Berlin, 26. Mai (W. T.). Prinz Dskar von Preußen, der zweitjüngste Sohn des Kaiserpaares, verlobte sich mit Gräfin Anne marie v. Basse witz, der zweitältesten Tochter des Mecklenburgischen Staatsminister v. Bassewitz Der Kaiser willigte in eine morganatische Ehe ein.

Die Preisträger des Prinz Heinrich-Fluges. Berlin, 26. Moi (M F.) Leutvent Thurse.

Berlin, 26. Mai (W. T.). Leutnant Thuena (?) trug den Kaiserpreis, Flieger Krums ick den Prinz Heinrich Preis davon.

Reichstagsersakwahl.

Berlin, 26. Mai (W. T.). In Stendal wurde der nationalliberale Kandidat Wachhorst de Wente mit sozialdemokratischer Wahlhülfe gegen den Konservativen gewählt. Zur Lage in Albanien.

Berlin, 26. Mai (W. T.). In Durazzo wurden auch die Kinder des Fürstenpaares wieder gelandet Die Verhandlungen zwischen den Aufstänzischen und der Regierung verliefen ergebnislos.

der neue Eisenbahntarif-Entwurf.

Einer unserer Mitarbeiter schreibt uns:

Leider etwas sehr spät erscheint der Entwurf zu dem neuen Geisenbahntarif, der am 1. Januar 1915 in Kraft treten soll. In der kurzen Zeit, die noch bis zum Zusammentritt des Eisenbahnrates übrig bleibt, ist es dessen Mitgliedern kaum möglich, selbst sich so eingehend, wie es bei einer so wichtigen Frage nötig erscheint, mit dem Entwurf zu beschäfti= gen, geschweige denn, — was unseres Erachtens viel wesentlicher wäre — mit Interessenten über die einzelnen Aenderungen des Tarifs Rücksprache zu nehmen und Aleußerungen und Wünsche aus der Bevölkerung zu den vorgeschlagenen neuen Vor= schriften und neuen Sätzen des Tarifs zu sammeln. Wir haben hier wieder dieselbe Erscheinung zu beklagen, die wir schon bei dem so plötzlichen Ins= lebentreten der neuen Kaiverordnung und bei so manchen früheren Anlässen unangenehm empfunden haben, nämlich, daß derartige doch sicherlich unter Umständen das gesamte Wirtschaftsleben der Kolo= nie intensiv berührende Verfügungen ohne die erforderliche rechtzeitige Fiihlungnahme mit den auß= schließlich betroffenen Kreisen der Bevölkerung, viel zu sehr vom grünen Tisch in Berlin aus redigiert und ins Leben gesetzt werden.

Selbst sind die einzelnen Mitglieder des Eisenbahnrates zum Teil gar nicht in der Lage, die zahlreichen neuen Vorschristen und Sätze des neuen Tarifs in ihren Wirkungen richtig abzumessen, da sie zum Teil selbst mit dem Verladegeschäft nichts zu tun haben, und daher aus eigner Anschauung die bisher zu Tage getretener Mängel oder Härten des alten Tarifs nicht kennen, demzufolge auch garnicht aus eigener Kenntnis beurteilen können, ob eventuelle im neuen Tarisentwurf versügte Aenderungen tatsächlich die zu wünschenden im Interesse von Verkehrserleichterungen gelegenen Verbesserungen darstellen.

Wäre der Tarifentwurf, wie man hätte wünschen müssen, bereits 6 bis 8 anstatt 2 Wochen vor Zusammentritt des Eisenbahnrates erschienen und der Deffentlichkeit zugänglich gemacht worden, so hätten alle Interessenten, Pflanzer, Kaufleute und Gewerbetreibende, Gelegenheit gehabt, sich zu den einzelnen Aenderungen zu äußern und mit Wünschen und Abänderungsvorschlägen an die Mit= alieder des Eisenbahnrates heranzutreten. Dann erst hätten die Beratungen des Eisenbahrats tat= sächlich Ersprießliches zu Tage fördern können. So aber bleibt den Herren vom Eisenbahnrat gerade eben Zeit. den Tarifentwurf selbst durchzulesen und mit dem bisher bestehenden Tarif zu vergleichen, dabei vielleicht festzustellen, daß im allgemeinen die Tarifsätze eine an sich gewiß zu begrüßende Ermäßigung um zirka 5 bis 10% erfahren haben; viel mehr wird man in den weni= gen Tagen bis zum Zusammentritt des Eisenbahnrates garnicht tun können, damit aber sinkt der Eisen= bahnratzur Genehmigungsmaschine herab.

bestimmteste gesordert werden, daß irgendwelche in das Wirtschaftsleben der Kolonie eingreisende Nenderungen und Versügungen den Körperschaften, die darüber, wenn auch nur mit beratender Stimme, zu besinden haben, nicht erst in elster Stunde vorzgelegt werden, weil sie nun gerade mal da sind, sondern die Regierung sollte es hierbei als ihre vornehmste Ausgabe betrachten, die Beratungen diesser Körperschaften, die doch als erste Ausgabe zu

einer nach und nach auszubauenden kolonialen Selbstverwaltung betrachtet werden dürsen, möglichst fruchtbringend zu gestalten. Dazu ist aber natürlich in erster Linie erforderlich, daß alle diesen Körperschaften zugehenden Vorlagen nicht in möglichst furzer Zeit erledigt werden, sondern, daß auch wirklich alle Grundlagen geschassen werden, um sich über alle einschlägigen Fragen in umfassendster Weise zu unterrichten und auch aus der Bevölkerung selbst Material zu allen neu auftauchenden Vorlagen zu sammeln, wobei natürlich den hiesigen Postverbindungen Rechnung getragen werden muß.

Ru Teil I des Tarifentwurses, der keine wesentlichen Aenderungen der "Allgemeinen Bestimmungen jür die Besörderung etc." enthält, ist nicht viel zu bemerken. Zu begrüßen ist die Festsezung, daß als Jahlungsmittel, auch Gold- und Papiergeld deutscher Währung sowie Geldmünzen, die in den Nachbarkolonien gesetzliches Jahlungsmittel sind, auf einigen der größeren Stationen angenommen werden.

Umsomehr Wünsche werden zum Teil II des Entwurfes — dem eigentlichen Tarif — vorzubringen sein. Wir wollen hier nur einiges herausgreifen.

In § 15 heißt es "Fahrtunterbrechungen sind nicht gestattet." Der Grund hierfür ist wirklich nicht recht einzusehen. Es ist doch recht gut denkbar, daß z. B. Jemand, auf einer Geschäftsreise nach Kilossa begriffen, auf dem Bahnhof Morogoro eine Nachricht erhält, die es ihm wünschenswert erscheinen läßt, in Morogoro einen Zug zu überspringen. Warum soll ihm dies nicht mög= lich sein, ohne daß er den bereits entrichteten Fahrpreis für die Strecke Morogoro-Kilossa bei der Weiterfahrt nochmals erlegen muß? Die daheim geltende Bestimmung, daß Fahrtunterbrechungen, wenn sie vom Stationsbeamten bescheinigt werden, zulässig sind, ließe sich doch unschwer auch hier einführen. Man kann ja die Zulässigkeit der Unterbrechung davon abhängig machen, daß die Reise mit dem nächsten Personenzug fortgesetzt wird.

Zu begrüßen ist der § 19, der eine ganz erhebliche Verbilligung (zum Teil gegen 50 %) der bisher bestehenden allerdings unhaltbaren Preise für Veförderung von leben dem Vieh bringt Auch ist erfreulicher Weise die Verfrachtung nach dem Quadratmeter Ladesläche, die häusig zu einem ganz unzulässigen Vollpfropsen der Wagen mit Vieh geführt hat, fallen gelassen worden.

Der § 25 bestimmt unter anderem, daß Gesmenge und Mischungen verschiedener Güter zur Tariftlasse I gehören. Wenn aus irgendeinem Grunde — seies zur Herstellung eines neuen Produktes oder nur der einfacheren Verpackung halber — verschiedenartig tarisierte Güter gemischt werden, so will es uns billig erscheinen, dieses Gemenge zu dem Tarissatzu verfrachten, der für das in dem Gemenge enthaltene höchsttarisierte Gut, allein verfrachtet, zu zahlen wäre. Daß aber die Säze der Tarisklasse I in Anrechnung kommen sollen, erscheint uns durch nichts gerachtsertigt

nichts gerechtfertigt. Zu schweren Bedenken geben die neuen Verfügungen betreffend Wagenladungs fracht Anlaß. Neben der Bestimmung, daß bei Verladen von Sammelgui der Frachtberechnung ein Mindest gewicht von 9000 kg für den 10 Tonnen-Wagen (bisher 7000 kg) und von 18,000 kg für den 20 Tonnen-Wagen zu Grunde gelegt wird, wogegen nichts zu sagen ist, da die Eisenbahn naturgemäß das größte Interesse daran hat, das Ladegewicht ihres rollenden Materials nach Möglichkeit auszumiiten, ist im neuen Tarif vorgesehen, daß bei Berechnung der Wagenladungs= frachten für die einzelnen Güterklassen 4500 kg bezw. 9000 kg bei Doppelwagen als Mindestgewichte angenommen werden, d. h., um überhaupt in den Genuß der um 33% niedrigeren Wagenladungsfrachten zu treten, müssen mindestens 4500 kg (bezw. 9000 kg bei großen Wagen) einer und derselben Güterklasse mit einem Mal verladen werden. Wir