

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika“ und „Illustrierte Unterhaltungsbeilage“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Dar-es-Salaam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins, des Wirtschaftlichen Vereins Sindi und des Wirtschaftlichen Verbandes Rufiji.

Dar-es-Salaam  
27. Mai 1914

Erachtet  
zweimal  
wöchentlich.

## Bezugspreis:

für Dar-es-Salaam vierteljährlich 4 Mk., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einschließlich Porto 6 Mk. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 6 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 14 Mk. Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika, allein bezogen, jährlich 8 Mk. oder 12 Mk. Bestellungen auf die D.-O.-A. Zeitung und ihre Nebenblätter werden von der Geschäftsstelle in Dar-es-Salaam (D.-O.-A.) und dem Büro in Deutschland, Berlin SW. 11, Dossauerstraße 28-29 sowie von sämtlichen deutschen und österreichischen Postämtern entgegengenommen.

## Anzeigengebühren:

für die 6-gespaltene Zeile 25 Heller oder 60 Wfr. Mindesttag für eine einmalige Anzeige 3 Wfr. oder 4 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstelle in Dar-es-Salaam und das Büro in Deutschland, Berlin SW. 11, Dossauerstraße 28-29 sowie sämtliche größeren Anzeigen-Expeditoren entgegen.

Telegramm-Adresse für Dar-es-Salaam: Zeitung Dar-es-Salaam.

Jahr-  
gang XVI.

Nr. 43

Der Abdruck unserer Originalartikel — auch auszugsweise — ist nur mit voller Quellen-Angabe gestattet.

## Berliner Telegramme.

### Kaiser dankt für die Wehrbeiträge.

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

### Weitere Unfälle beim Prinz Heinrich-Flug.

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

### Deutsche Blaujacketen leisten Hilfe bei einem Brande.

Berlin, 23. Mai (W. Z.). In Konstantinopel halfen Matrosen von S. M. S. „Goeben“ bei einem Kasernenbrande tatkräftigst, hierbei wurden fünf Matrosen schwer verletzt und drei tarben.

### Sjasonow über die deutsch-russischen Beziehungen.

Berlin, 23. Mai (W. Z.). In der Reichsduma behandelte Sjasonow die Außenpolitik, er betonte, daß die deutsche und russische Regierung sich bemühen, die traditionelle Freundschaft aufrecht zu erhalten, er warnte vor Preßfeinden; ruhige Erörterungen, namentlich wegen des Handelsvertrages seien nötig.

### Kritische Lage in Albanien.

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

### Annahme von Home Rule in dritter Lesung.

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

### Verlobung Prinz Oskars von Preußen.

Berlin, 26. Mai (W. Z.). Prinz Oskar von Preußen, der zweitjüngste Sohn des Kaiserpaars, verlobte sich mit Gräfin Anne Marie v. Bassowitz, der zweitältesten Tochter des Mecklenburgischen Staatsminister v. Bassowitz. Der Kaiser willigte in eine morganatische Ehe ein.

### Die Preisträger des Prinz Heinrich-Fluges.

Berlin, 26. Mai (W. Z.). Leutnant Thuenen (2) trug den Kaiserpreis, Flieger Rumsfeld den Prinz Heinrich Preis davon.

### Reichstagswahl.

Berlin, 26. Mai (W. Z.). In Stendal wurde der nationalliberale Kandidat Wachhorst die Wente mit sozialdemokratischer Wahlhilfe gegen den Konservativen gewählt.

## Zur Lage in Albanien.

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

## Der neue Eisenbahntarif-Entwurf.

Einer unserer Mitarbeiter schreibt uns:

Leider etwas sehr spät erscheint der Entwurf zu dem neuen Eisenbahntarif, 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 beschäftigen, geschweige denn, — was unseres Erachtens viel wesentlicher wäre — mit Interessenten über die einzelnen Änderungen des Tarifs Rücksprache zu nehmen und Meinungen und Wünsche aus der Bevölkerung zu den vorgeschlagenen neuen Vorschriften und neuen Sätzen des Tarifs zu sammeln. Wir haben hier wieder dieselbe Erscheinung zu beklagen, die wir schon bei dem so plötzlichen Inlebensreten der neuen Kaiserordnung und bei so manchen früheren Anlässen unangenehm empfunden haben, nämlich, daß derartige doch sicherlich unter Umständen das gesamte Wirtschaftsleben der Kolonie intensiv berührende Verfügungen ohne die erforderliche rechtzeitige Frühlingnahme mit den ausschließlich 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 Vorschriften 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 eigener Anschauung die bisher zu Tage getretene Mängel oder Härten des alten Tarifs nicht kennen, demzufolge auch garnicht aus eigener Kenntnis beurteilen können, ob eventuelle im neuen Tarifentwurf verfügte Änderungen tatsächlich die zu wünschenden im Interesse von Verkehrsleistungen 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 Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden, so hätten alle Interessenten, Pflanzler, Kaufleute und Gewerbetreibende, Gelegenheit gehabt, sich zu den einzelnen Änderungen zu äußern und mit Wünschen und Abänderungsvorschlägen an die Mitglieder des Eisenbahnrates heranzutreten. Dann erst hätten die Beratungen des Eisenbahnrates tatsächlich 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 Tariffsätze eine an sich gewiß zu begrüßende Ermäßigung um zirka 5 bis 10% erfahren haben; viel mehr wird man in den wenigen Tagen bis zum Zusammentritt des Eisenbahnrates garnicht tun können, damit aber sinkt der Eisenbahnrat zur Genehmigungsmaschine herab.

Es muß immer und immer wieder auf das bestimmteste gefordert werden, daß irgendwelche in das Wirtschaftsleben der Kolonie eingreifende Änderungen und Verfügungen den Körperschaften, die darüber, wenn auch nur mit beratender Stimme, zu befinden haben, nicht erst in letzter Stunde vorgelegt werden, weil sie nun gerade mal da sind, sondern die Regierung sollte es hierbei als ihre vornehmste Aufgabe betrachten, die Beratungen dieser Körperschaften, die doch als erste Ansätze zu

einer nach und nach auszubauenden kolonialen Selbstverwaltung betrachtet werden dürfen, möglichst fruchtbringend zu gestalten. Dazu ist aber natürlich in erster Linie erforderlich, daß alle diesen Körperschaften zugehenden Vorlagen nicht in möglichst kurzer Zeit erledigt werden, sondern, daß auch wirklich alle Grundlagen geschaffen 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.

Nun zu den neuen Tarifvorschlägen selbst. Zu Teil I des Tarifentwurfes, der keine wesentlichen Änderungen der „Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung etc.“ enthält, ist nicht viel zu bemerken. Zu begrüßen ist die Festsetzung, daß als Zahlungsmittel, auch Gold- und Papiergeld deutscher Währung sowie Goldmünzen, die in den Nachbarkolonien gesetzliches Zahlungsmittel 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 dieses nicht möglich sein, ohne daß er den erhöhten 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 un schwer 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 Beförderung von Lebewesen mit Vieh bringt. Auch ist erfreulicher Weise die Verfrachtung nach dem Quadratmeter Ladefläche, die häufig zu einem ganz unzulässigen Vollaufstopfen der Wagen mit Vieh geführt hat, fallen gelassen worden.

Der § 25 bestimmt unter anderem, daß Gemenge und Mischungen verschiedener Güter zur Tarifklasse I gehören. Wenn aus irgendeinem Grunde — sei es zur Herstellung eines neuen Produktes oder nur der einfacheren Verpackung halber — verschiedenartig tarifizierte Güter gemischt werden, so will es uns billig erscheinen, dieses Gemenge zu dem Tarifsatz zu verfrachten, der für das in dem Gemenge enthaltene höchsttarifizierte Gut, allein verfrachtet, zu zahlen wäre. Daß aber die Sätze der Tarifklasse I in Anrechnung kommen sollen, erscheint uns durch nichts gerechtfertigt.

Zu schweren Bedenken geben die neuen Verfügungen betreffend Wagenladungsfracht Anlaß. Neben der Bestimmung, daß bei Verladen von Sammelgut der Frachtberechnung ein Mindestgewicht 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 Material daran hat, das Ladegewicht ihres rollenden Materials nach Möglichkeit auszunützen, ist im neuen Tarif vorgesehen, daß bei Berechnung der Wagenladungsfrachten für die einzelnen Güterklassen 4500 kg bezogen 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