GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

399. Köbner, Otto and Gerstmeyer. 1909. *Die deutsche Kolonialgesetzgebung. Sammlung der auf die deutschen Schutzgebiete bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Erlasse, und internationale Vereinbarungen mit Anmerkungen und Sachregister. Zwölfter Band 1908*. [The German colonial code. Collection of laws, regulations, executing regulations and international treaties applicable to the German protectorates, including annotations and an index. Volume 12 1908]. Berlin: Ernst Siegfried Mittler und Sohn.

Twelfth volume of the compilation of colonial legislation.

Source of Annotated Bibliography Entry:
Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

The Johnstone Centre, Charles Sturt University, Albury, Australia

Northern Mariana Islands Council for the Humanities, Saipan, CNMI

Historic Preservation Office, Saipan, CNMI

Die

deutsche Kolonial-Gesetzgebung.

Sammlung

der auf die deutschen Schutzgebiete bezüglichen
Gesetze, Verordnungen, Erlasse und internationalen Vereinbarungen
mit Anmerkungen und Sachregister.

Zwölfter Band.

Jahrgang 1908.

Auf Grund amtlicher Quellen herausgegeben

von

Dr. Köbner,
Wirkl. Admiralitätsrat u. vortrag. Rat im Reichs-Marine-Amt (Zentralverwaltung für Kiautschou), ao. Professor a. d. Universität Berlin.

Gerstmeyer,
Wirkl. Legationsrat u. vortragendem Rat im Reichs-Kolonialamt

Berlin 1909.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

178. Verordnung des Gouverneurs von Deutsch-Neuguinea, betreffend die Besteuerung der nichteingeborenen Bevölkerung im Gebiete der Karolinen, Palau, Marianen und Marschall-Inseln. Vom 30. Juni 1908.*)

(Kol. Bl. 1909 S 258)

Auf Grund des § 15 des Schutzgebietsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1900 S. 813) und des § 5 der Verfügung des Reichskanzlers vom 27. September 1903 (D. Kol. Bl. S. 214) wird hiermit für das Gebiet der Karolinen, Palau, Marianen und Marschall-Inseln bestimmt, was folgt:

§ 1. Jede männliche über 16 Jahre alte Person, die im Gebiete der Karolinen, Palau, Marianen und Marschall-Inseln ihren Wohnsitz hat und nicht als Eingeborener zu betrachten ist, hat eine persönliche Steuer im Betrage von 40 ℳ jährlich zu entrichten.

Die Steuer ist mit Beginn des vom 1. April jedes Jahres laufenden Steuerjahres fällig.

§ 2. Diese Verordnung tritt am 1. April 1909 in Kraft.

Die Verordnung des Kaiserlichen Bezirksamtmanns in Saipan, betreffend die Kopfsteuer und die Arbeitsleistung im Inselgebiete der Marianen, vom 17. Januar 1900 (D. Kol. Bl. 1900 S. 743/44),**) die Verordnung des Kaiserlichen Landeshauptmanns der Marschall-Inseln, betreffend Einführung von Steuern, vom 29. August 1898 (D. Kol. Bl. 1898 S. 739 f.)***) nebst Verordnung des Bezirksamts Ponape, betreffend Abänderung der Verordnung vom 29. Aug. 1898, betreffend Einführung von Steuern, vom 28. Januar 1907 (D. Kol. Bl. 1907 S. 386/87),†) treten außer Kraft, soweit sie sich auf Weiße und ihnen gleichstehende Rassen erstrecken.

Herbertshöhe, den 30. Juni 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
Hahl.

179. Runderlafs des Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, betreffend die Benutzung der Staatsbahn bei Dienstreisen der Beamten. Vom 1. Juli 1908.

Die Beamten haben auf der Strecke Swakopmund—Karibib und zurück bisher bei Dienstreisen in der Regel die Otavi-Bahn benutzt. Hierdurch sind dem Fiskus sowohl an Mindereinnahmen der Staatsbahnverwaltung wie auch durch die höheren Fahrpreise der Otavi-Bahn größere Summen verloren gegangen.

Ich mache daher sämtlichen Beamten und Angestellten des Gouvernements zur Pflicht, bei Dienstreisen die Staatsbahnstrecke Swakopmund—Karibib und zurück zu benutzen, sofern nicht besondere, bei Einreichung des Tagegelder-Forderungsnachweises näher darzulegende Gründe, insbesondere Zeitgewinn bei Erledigung dienstlicher Verrichtungen, die Benutzung der Otavibahn gerechtfertigt erscheinen lassen.

Ich ersuche die untergebenen Beamten hiervon in Kenntnis zu setzen.

Windhuk, den 1. Juli 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
v. Schuckmann.

*) Vgl hierzu den E des Gouverneurs vom 6 November 1908, unten Nr. 324
**) D. Kol Gesetzgeb. V S 18
***) Ebenda III S 120
†) Ebenda 1907 S 62

193. Vertrag über die Unterhaltung einer Postdampfschiffsverbindung zwischen dem Schutzgebiete Deutsch-Neuguinea einerseits und Hongkong sowie dem australischen Festland anderseits. Vom 17./22. Juli 1908.

(Kol. Bl. S 829 Reichs-Anz Nr. 185.)

Zwischen dem Reichskanzler Fürsten v. Bülow, handelnd im Namen des Reichs einerseits, und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, vertreten durch den Generaldirektor Dr. Wiegand und den Direktor Heineken anderseits, ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.*)

Art. 1. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen verpflichtet sich, in Erweiterung der auf Grund des Vertrags vom 30. Oktober/12. September 1898 (Zentralbl. für das D. Reich S. 453) betriebenen Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien eine Postdampfschiffslinie zwischen Simpsonhafen im Schutzgebiete Deutsch-Neuguinea einerseits und Hongkong sowie Sydney anderseits zu betreiben.

Auf der Fahrt nach Hongkong und zurück sind das Festland von Neuguinea (Friedrich-Wilhelmshafen) und die Insel Jap anzulaufen.

Die Fahrten sind in Zeitabständen von vier Wochen auszuführen.

Die Geschwindigkeit der Fahrt muß im Durchschnitte mindestens elf Seemeilen betragen.

Der Unternehmer verpflichtet sich, die seit dem Jahre 1906 eingerichtete Küstenschiffahrt, ausgehend von Simpsonhafen, ohne Einschränkung weiterzuführen.

Für die Dauer dieses Vertrags kommt die in dem Vertrage vom 30. Oktober/12. September 1898 im Art. 1 Abs. 1 unter A 4 vorgeschriebene Anschlußlinie von Singapore nach dem Schutzgebiete von Neuguinea in Wegfall.

Art. 2. Für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom 1. April 1908 ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 230 000 ℳ, „Zweihundertdreißigtausend Mark", zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

Diese Vergütung wird insoweit gekürzt, als die vertragsmäßig bedungenen Fahrten nicht zur Ausführung gekommen sind. Die Kürzung erfolgt — sei es, daß eine Fahrt ganz oder teilweise ausgefallen ist — in der Weise, daß für jede gegenüber dem Fahrplane zu wenig zurückgelegte Seemeile der auf sie rechnungsmäßig entfallende Betrag von den nächstfälligen Monatsbeträgen zur Reichskasse einbehalten wird. Für die Berechnung der Entfernungen sind die im Fahrplan enthaltenen Festsetzungen der Seemeilenzahl maßgebend.

Art. 3. Die Vorschriften der Art. 3, 7, 8, 9, 10 Abs. 1 und 3, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 Abs. 1, 3 und 4, 27, 28, 29, 30, 31 Abs. 1, 4 und 5, 32, 33, 35 Abs. 3, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43 des Hauptvertrags vom 30. Oktober/12. September 1898**) finden entsprechende Anwendung.

Art. 4. Dieser Vertrag erstreckt sich auf die Zeit vom 1. April 1908 bis zum Ende März 1909. ***)

Art. 5. Den gesetzlichen Stempel für die Ausfertigungen und Ergänzungen des Vertrags trägt der Unternehmer.

*) Auf Grund des Ges. v. 3. Juni 1908, oben Nr. 155. — **) Als Zusatz abgedruckt. ***) In betreff der Zeit vom 1. April 1909 ab vgl. den Vertrag v. 2./9. Juli 1909, Reichs-Anz. Nr. 172. (Abdruck in der D. Kol. Gesetzgeb. vorbehalten.)

Urkundlich ist gegenwärtiger Vertrag zweifach gleichlautend ausgefertigt und von beiden Teilen unterschrieben und untersiegelt worden.

So geschehen

Norderney, den 22. Juli 1908/Bremen, den 17. Juli 1908.

Der Reichskanzler.	Norddeutscher Lloyd.
Fürst v. Bülow.	Wiegand. Heineken.

Zusatz zu Nr. 193.

Auszug aus dem Vertrage über die Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien. Vom 30. Oktober/12. September 1898.

Zwischen dem Reichskanzler Fürsten zu Hohenlohe, handelnd im Namen des Reichs, einerseits, und dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, vertreten durch die Direktoren Dr. Wiegand und Bremermann andererseits, ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.

Art. 3. Die Dampfer haben die Post an den fahrplanmäßig hierzu zu bestimmenden Häfen (Posthäfen) aufzunehmen und abzuliefern. In den europäischen Posthäfen müssen die Dampfer bei der Ausreise zu der fahrplanmäßig festgesetzten Stunde bereit liegen, um sogleich nach Empfang der Post die Fahrt antreten zu können. Die Abfahrt darf nicht früher erfolgen, als bis die Post an Bord ist.

Art. 7. Der Unternehmer hat den Fahrplan aufzustellen und dem Reichskanzler zur Genehmigung und endgültigen Feststellung zu unterbreiten. Der Entwurf des Fahrplans muß mindestens drei Monate vor dem Zeitpunkte der Einführung eingereicht, die Genehmigung zu Fahrplanänderungen mindestens zwei Monate vor dem Zeitpunkte, zu welchem sie eintreten sollen, eingeholt werden.

Der Reichskanzler ist berechtigt, zu jeder Zeit unter den im Art. 35, letzter Absatz festgesetzten Bedingungen eine Änderung des bestehenden Fahrplans, sowie das Anlaufen noch anderer als der im Art. 1 benannten Häfen anzuordnen. Für diejenigen Fälle, in denen es sich um eine Änderung in der Fahrgeschwindigkeit oder in der Anzahl der Fahrten handelt, finden die Bestimmungen der Art. 5 und 41 Anwendung. Die angeordnete Änderung ist dem Unternehmer mindestens drei Monate vor dem Zeitpunkte, zu welchem sie in Kraft treten soll, schriftlich mitzuteilen.

Art. 8. Andere als die fahrplanmäßigen Häfen dürfen, vorbehaltlich besonderer Genehmigung des Reichskanzlers im Einzelfalle, von den Dampfern nicht angelaufen werden. Sind letztere infolge schlechten Wetters oder eines anderen Umstandes, welcher bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, gezwungen, dem Fahrplan zuwider einen Nothafen anzulaufen, so ist die gesetzlich vorgeschriebene Verklarung, falls sie im Auslande zu bewirken ist, wenn tunlich vor dem deutschen Konsul abzulegen. Kann ein genügender Entschuldigungsgrund für das fahrplanwidrige Anlegen in glaubhafter Weise, insbesondere durch die abgelegte Verklarung und durch den Inhalt des Schiffstagebuchs nicht nachgewiesen werden, so ist für das erste Anlegen eine Strafe von 1000 (eintausend) ℳ und fur das zweite Anlegen auf derselben Fahrt eine solche von 2000 (zweitausend) ℳ verwirkt; bei einer drittmaligen und jeder ferneren Zuwiderhandlung auf ein und derselben Fahrt

liegt es in der Befugnis des Reichskanzlers, eine Strafe in Höhe von 2000 bis 5000 (fünftausend) ℳ einschließlich festzusetzen.

Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemäße Anwendung auf diejenigen Fälle, in welchen fahrplanmäßige Häfen nicht angelaufen werden.

Art. 9. Jede Verspätung in der Abgangs- oder der Ankunftszeit an den Anfangs- und Endpunkten der Haupt- und Anschlußlinien wird, sofern sie nicht erwiesenermaßen durch einen Umstand, welcher bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, oder durch verspätete Zuführung der Post verursacht ist, mit einer Strafe von 50 (fünfzig) ℳ für die Stunde belegt. Bei einer nicht gerechtfertigten Verspätung von über 12 (zwölf) hintereinanderfolgenden Stunden erhöht sich die Strafe von der dreizehnten Stunde ab auf das Doppelte.

Diese Strafbeträge können verdoppelt werden, wenn eine derartige Verzögerung in der Abfahrt durch Verladung von Gütern herbeigeführt worden ist.

Der Reichskanzler ist berechtigt, Strafen bis zu gleicher Höhe auch für Verspätungen der Abfahrt an den Zwischenhäfen festzusetzen.

Die in diesem und dem vorhergehenden Artikel vorgesehenen Strafen sollen in keinem Falle die Höhe der Vergütung übersteigen, welche auf die betreffende Fahrt bei Zugrundelegung des im Art. 35 bestimmten Satzes für die Seemeile entfallen würde.

Zur Prüfung der planmäßigen Ausführung der Fahrten ist nach dem jedesmaligen Wiedereintreffen eines Dampfers am Anfangspunkte des Kurses ein alle erforderlichen Angaben enthaltender beglaubigter Auszug aus dem Schiffstagebuch an den Reichskanzler einzureichen. Letzterer ist berechtigt, die bezeichnete Prüfung auch in anderer Weise ausüben zu lassen. Sollte aus dem Umstande, daß die Dampfer nicht zur fahrplanmäßigen Zeit abgehen, die Notwendigkeit eintreten, die Post auf einem anderen Wege zu befördern, so hat der Unternehmer in allen Fällen die baren Auslagen zu ersetzen, welche durch diese Beförderung entstehen.

Art. 10. [Abs. 1.] Der Unternehmer hat zur Ausführung der im Art. 1 bezeichneten Fahrten Dampfer in einer den Anforderungen des Reichskanzlers genügenden Zahl einzustellen und zu unterhalten.

[Abs. 3.] Die in die Fahrt eingestellten Dampfer dürfen ohne Genehmigung des Reichskanzlers zu Fahrten auf anderen als den im Vertrage bezeichneten Linien nicht verwendet werden.

Art. 12. Sämtliche in die Linien einzustellenden Dampfer dürfen in ihrer Bauart und Einrichtung, namentlich in bezug auf Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort für die Reisenden, sowie hinsichtlich der Verpflegung den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen und müssen insbesondere den nachstehenden Anforderungen entsprechen.

Die Dampfer sollen, abgesehen von den für die Schiffsbesatzung und den zur Aufnahme der Post und deren etwaigen Begleiter bestimmten Räumlichkeiten, Einrichtungen zur Beförderung von Reisenden dreier verschiedener Klassen haben. Die Räume müssen mit allen für die Reisenden notwendigen Gegenständen ausgerüstet sein. In den Räumlichkeiten der dritten Klasse sind Schlafeinrichtungen, bestehend aus Matratze und Kopfkissen, in genügender Anzahl herzurichten. Für einzeln reisende Personen weiblichen Geschlechts sind besondere Abteilungen herzurichten, welche verschließbar sein müssen.

An Bord der Dampfer der Hauptlinien soll sich ein in Deutschland approbierter Arzt befinden.

Hinsichtlich der Einteilung des Schiffsraums in wasserdichte Abteilungen, der Ausrüstung mit Booten, Rettungsgeräten und Sicherheitsrollen, der Feuerlöscheinrichtungen, der Einrichtung zur Herstellung von Frischwasser, der Ausstattung mit Arzneimitteln müssen die Dampfer den Vorschriften des Bundesrats über Auswandererschiffe und zwar bezüglich der Schotteinteilung den Vorschriften für Schnelldampfer entsprechen. Soweit danach bezüglich der Prüfung der Schotteinteilung der Seeberufsgenossenschaft oder deren Organen Befugnisse vorbehalten sind, stehen dieselben für die Reichs-Postdampfer dem Reichskanzler zu. Der Reichskanzler ist befugt, in allen Fällen die Vorlage von Schwimmfähigkeitsberechnungen zu verlangen.

Die Dampfer müssen die von der Marineverwaltung als erforderlich bezeichneten Schiffspläne an Bord führen.

Rücksichtlich der Anschlußlinien bleibt dem Reichskanzler die Befugnis zur Ermäßigung der in diesem Artikel gestellten Anforderungen vorbehalten.

Art. 13. In die Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut werden. Hinsichtlich des Baues und der Verwendbarkeit im Kriege müssen sie den dem Unternehmer im einzelnen bekanntgegebenen Anforderungen der Reichs-Marineverwaltung entsprechen, welche auch bei Umbauten, soweit möglich, zu berücksichtigen sind.

Die Pläne für den Bau unterliegen der Genehmigung des Reichskanzlers und sind in drei Exemplaren einzureichen.

Die Schiffe sind zur höchsten Klasse beim Germanischen Lloyd zu klassifizieren. Die an den Dampfern vorzunehmenden größeren Instandsetzungen müssen, soweit tunlich, ebenfalls auf deutschen Werften zur Ausführung gelangen.

Art. 15. Alle in die Fahrt einzustellenden Dampfer müssen vorher durch Sachverständige, welche der Reichskanzler ernennt, geprüft und als den Anforderungen genügend anerkannt sein.

Der Reichskanzler ist berechtigt, diese Prüfung während der Vertragsdauer jederzeit wiederholen zu lassen und auf Grund des Ergebnisses der Prüfung ein Schiff für ungeeignet zu erklären. In letzterem Falle ist der Unternehmer verpflichtet, binnen der ihm gestellten Frist das betreffende Schiff zurückzuziehen und für einen geeigneten Ersatz nach Maßgabe der im Art. 16 getroffenen Festsetzungen zu sorgen. Kommt der Unternehmer dieser Verpflichtung nicht nach, so hat derselbe für jeden Tag der verspäteten Einstellung eines geeigneten Schiffes eine Strafe von 400 (vierhundert) ℳ zu zahlen.

Die in Deutschland und den betreffenden ausländischen Häfen geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die amtlichen Besichtigungen usw. der zur Personenbeförderung dienenden Dampfschiffe hat der Unternehmer unter eigener Verantwortlichkeit und auf seine Kosten zu erfüllen.

Art. 16. Im Falle ein auf den Vertragslinien verwendetes Schiff in Verlust gerät, hat der Unternehmer einen neuen Dampfer zu beschaffen und bis zu dessen Fertigstellung für den ungestörten Fortgang des Dienstes Sorge zu tragen. Vorübergehend können in solchem Falle sowie bis zur Fertigstellung der nach Art. 10 neu zu erbauenden Schiffe an Stelle der letzteren mit Genehmigung des Reichskanzlers auch Schiffe eingestellt werden, welche nicht allen vertragsmäßigen Bedingungen entsprechen.

Zum Ersatz eines in Verlust geratenen Schiffes durch einen allen Bedingungen Genüge leistenden neuen Dampfer wird eine Frist von 20 Monaten gewährt. Erfolgt der Ersatz in dieser Zeit nicht, so hat der Unternehmer eine Strafe von 400 (vierhundert) ℳ für jeden Tag der verspäteten Einstellung des Schiffes zu zahlen.

Art. 17. Im Falle einer teilweisen oder vollständigen Mobilmachung der Marine steht es dem Reichskanzler frei, die auf den Linien verwendeten Dampfer gegen Erstattung des vollen Wertes anzukaufen oder gegen Vergütung sonst in Anspruch zu nehmen. Die Ermittlung des Wertes, bzw. die Feststellung der Vergütung erfolgt in Gemäßheit der Bestimmungen im § 24 (bzw. § 23) des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873.

Ein Verkauf oder eine mietsweise Überlassung der Dampfer an eine fremde Macht darf ohne Genehmigung des Reichskanzlers nicht stattfinden.

Art. 18. Die Dampfer führen die deutsche Postflagge nach Maßgabe der über die Führung derselben durch derartige Schiffe bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen und befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung. Letztere sind auch unentgeltlich zu verpflegen, und zwar Beamte wie Reisende I. Klasse und Unterbeamte wie Reisende II. Klasse. Jedem Postbegleiter ist ein besonderes Zimmer mit angemessener Ausstattung zur Benutzung zu überweisen.

Unter Post sind alle Briefbeutel, Zeitungssäcke, Wertsendungen und Postpakete zu verstehen, welche den Dampfern von der deutschen Reichs-Postverwaltung oder von den in Betracht kommenden ausländischen Postverwaltungen zur Beförderung übergeben werden.

Alle aus dem Postbeförderungsdienste herrührenden Einnahmen bezieht das Reich.

Werden die Dampfer von Postbeamten nicht begleitet, so ist die Post seitens des Schiffsführers am Anfangspunkte der Fahrt und an den Unterwegsorten gegen Quittung zu übernehmen und in einem eigens zu diesem Zwecke hergerichteten, gegen Nässe, Feuersgefahr und sonstige Beschädigung geschützten und gehörig gesicherten Raume während der Fahrt unter Verschluß aufzubewahren. Ingleichen hat der Schiffsführer in dem bezeichneten Falle die Verpflichtung, die übernommenen Postsachen an den betreffenden Unterwegsorten bzw. am Endpunkte der Fahrt an die zur Empfangnahme derselben berechtigten Personen abzuliefern.

Die Übernahme und die Ablieferung der Postsachen hat unter Beachtung der in dieser Beziehung von der Reichs-Postverwaltung erteilten Vorschriften zu erfolgen. Findet eine Begleitung der Post durch Postbeamte statt, so ist den Beamten außer dem erwähnten Aufbewahrungsraum ein geeigneter, den Anforderungen der Reichs-Postverwaltung entsprechender heller Raum zur Bearbeitung der Post während der Fahrt postdienstmäßig einzurichten und zur Verfügung zu stellen; die Erleuchtung, Heizung und Reinigung dieses Raumes hat der Unternehmer auf seine Kosten bewirken zu lassen. Die Übernahme und Ablieferung der Postsachen liegt in diesem Falle den Postbeamten ob. Jedoch ist der Unternehmer verpflichtet, auf Verlangen der Postbeamten die zur Beförderung der Postsäcke zwischen dem Postdienstraum und dem Aufbewahrungsraum usw. erforderliche Hilfe durch die Schiffsmannschaft zu gewähren.

Wenn der Postbeamte während der Fahrt aus irgend einem Grunde verhindert werden sollte, seinen Dienst weiter fortzusetzen, so hat der Unterneh-

mer die volle Verantwortlichkeit für die Postladung zu übernehmen und den Postdienst bis auf weiteres nach Maßgabe der für derartige Fälle von der Reichs-Postverwaltung erteilten besonderen Vorschriften besorgen zu lassen.

Auf jedem Schiffe muß auf Kosten des Unternehmers mindestens ein verschließbarer Briefkasten angebracht werden. Sofern eine Begleitung der Dampfer durch Postbeamte nicht stattfindet, hat der Schiffsführer durch einen von ihm zu bestimmenden Schiffsoffizier den Briefkasten rechtzeitig leeren und die darin vorgefundenen Sendungen nach Maßgabe der von der Reichs-Postverwaltung gegebenen bezüglichen Bestimmungen behandeln zu lassen.

Die Einschiffung und Landung der Post hat in allen Häfen auf Gefahr und Kosten des Unternehmers zu erfolgen.

Die Landung der Post hat sofort nach dem Eintreffen der Dampfer in dem betreffenden Hafenorte bzw. auf der zugehörigen Reede zu geschehen. Wenn der Dampfer durch Postbeamte begleitet wird, so ist der erste Beamte in jedem Hafen oder Platze, wo Posten abzuliefern oder einzunehmen sind, sobald und so oft er es im dienstlichen Interesse für notwendig hält, ans Land zu befördern und von dort an das Schiff zurückzubringen, entweder gleichzeitig mit der Post oder, wenn der Beamte dies für zweckmäßig halten sollte, ohne die Post, und zwar in einem angemessenen, seetüchtigen, mit gehöriger Mannschaft und Ausrüstung versehenen Boote.

Art. 19. Der Unternehmer darf mit den Dampfern keine anderen Briefe oder sonstigen postzwangspflichtigen Gegenstände befördern lassen als solche, welche ihm entweder von den Postbehörden überwiesen, oder die mittels der im vorhergehenden Artikel erwähnten Briefkasten eingeliefert worden sind.

Der Unternehmer ist auch dafür verantwortlich, daß weder von den Schiffsführern noch von der übrigen Schiffsmannschaft Briefe und sonstige postzwangspflichtige Gegenstände mitgenommen werden. Für jede Zuwiderhandlung hat der Unternehmer den Betrag des hinterzogenen Portos und außerdem nach näherer Festsetzung der Reichs-Postverwaltung eine Strafe bis zu 50 ℳ zu entrichten.

Dem Unternehmer bleibt es jedoch gestattet, mit seinen Agenten und Beauftragten im Auslande mittels der Schiffe Briefsendungen auszutauschen, ohne dieselben der Post zur Beförderung zu übergeben.

Art. 20. Falls ein Dampfer unterwegs einen Unfall erleidet und aus diesem Grunde die Reise unterbrechen muß, hat, wenn an Bord sich ein Postbeamter befindet, dieser in Benehmen mit dem Schiffsführer, in allen anderen Fällen letzterer allein fur die Weiterbeförderung der Postladung mit dem nächsten deutschen oder fremden, nach dem Bestimmungsorte der Postsachen fahrenden oder mit Zwischen- bzw. Ankunftsplätzen in Verbindung stehenden Dampfer zu sorgen. Da sich in dieser Beziehung ein für allemal bestimmte Vorschriften nicht erteilen lassen, so müssen der Postbeamte an Bord und der Schiffsführer, bzw. letzterer allein, je nach Lage des einzelnen Falles die schnellste Weiterbeförderungsgelegenheit für die Post wählen.

Die für diese Weiterbeförderung etwa entstehenden Kosten fallen stets dem Unternehmer zur Last.

Art. 21. Der Unternehmer haftet dem Reiche für den Schaden, welcher durch Verlust, Beschadigung oder verzögerte Beförderung von Postsachen in der Zeit zwischen der Einladung und der Ausladung entsteht, in demselben Umfange, in welchem die Reichs-Postverwaltung durch Gesetze oder Verträge den Absendern von Postsendungen gegenüber zum Schadensersatze verpflich-

tet ist. Die die Haftverbindlichkeit beschränkenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs finden hierbei keine Anwendung. Insbesondere wird die Haftpflicht des Unternehmers für Kostbarkeiten, Gelder und Wertpapiere nicht dadurch bedingt, daß dem Schiffsführer bzw. Schiffsoffizier diese Beschaffenheit oder der Wert bei der Einladung angegeben worden ist. Immerhin wird die Postverwaltung nach Tunlichkeit dafür Sorge tragen, daß den Schiffsführern von dem Vorliegen bedeutender Wertsendungen beizeiten Mitteilung gemacht wird. Sofern sich ein mit der Beaufsichtigung der Postladung beauftragter Postbeamter an Bord befindet, soll der Unternehmer jedoch für Verlust oder Beschädigung von Postsachen nur dann haften, wenn der Schaden entstanden ist:

1. durch Schiffs- oder Seeunfall, ausgenommen allein die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses, oder
2. durch Handlungen oder Unterlassungen des Unternehmers, seiner Leute oder der Schiffsbesatzung, oder
3. durch Handlungen der auf dem Schiffe befindlichen Reisenden.

Art. 22. Für die Fahrten auf den im Vertrage bezeichneten Linien dürfen Vereinbarungen mit fremden Regierungen wegen der Postbeförderung ohne Genehmigung des Reichskanzlers nicht abgeschlossen werden.

Art. 23. Falls der Unternehmer auf den im Vertrage bezeichneten Linien Schiffe für besondere eigene Rechnung fahren läßt, oder sich an dem Schifffahrtsbetriebe anderer Reedereien beteiligt, und der Reichskanzler Maßnahmen für notwendig erachtet, um die Vertragslinien vor Beeinträchtigung in ihren Erträgnissen zu schützen, ist der Unternehmer verpflichtet, diese Maßnahmen durchzuführen. Bei dauernden Zuwiderhandlungen des Unternehmers gegen die vom Reichskanzler getroffenen Anordnungen ist dieser berechtigt, ohne Entschädigung vom Vertrage zurückzutreten.

Art. 24. Die Einnahme an Fracht- und Überfahrtgeldern fällt dem Unternehmer zu. Die Festsetzung der Tarife erfolgt im Einvernehmen mit dem Reichskanzler.

Hinsichtlich der Veröffentlichung der Tarife sowie deren Abänderungen hat der Unternehmer die etwa ergehenden Bestimmungen des Reichskanzlers zu befolgen.

Art. 25. Der Tarif für die Güterbeförderung soll für Bremen und Hamburg völlig gleich gehalten werden. Demgemäß hat der Unternehmer die Güter zwischen Hamburg und Bremen bis zum Postdampfer oder von demselben auf dem Wasserwege kostenfrei und ohne Verzögerung zu befördern.

Der Unternehmer verpflichtet sich, an denjenigen Orten, welche der Reichskanzler bezeichnen wird, Agenturen zu errichten und zu unterhalten, welche als Sammelstellen für die zur Beförderung mit den Postdampferlinien aufgegebenen Waren bestimmt sind. Diese Agenturen müssen ermächtigt sein, auf Verlangen des Absenders den Vertrag über die ganze Beförderung von der Sammelstelle bis zu dem überseeischen Bestimmungsorte der Frachtgüter abzuschließen. Hierbei sind die Tarife so zu gestalten, daß die Gesamtfracht, einschließlich der Eisenbahnfracht von der Sammelstelle zum Einschiffungshafen, sich bei der Beförderung über Bremen oder Hamburg nicht höher stellt, als bei der Beförderung über den nach Artikel 1 anzulaufenden niederländischen oder belgischen Hafen.

Die in das Konnossement aufzunehmenden allgemeinen Bedingungen für die Güterbeförderung sind dem Reichskanzler zur Genehmigung vorzulegen.

Für die Beförderung gefährlicher Güter sind die einschlägigen Vorschriften des Bundesrats über Auswandererschiffe maßgebend.

Art. 27. Wo deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern zur Versendung gelangen, haben bei gleichzeitiger Anmeldung die ersteren den Vorzug in der Beförderung.

Art. 28. Der Unternehmer ist verpflichtet,

a) die im Dienste des Reichs oder eines Bundesstaats reisenden Beamten, einschließlich der im Auslande stehenden Beamten, die sich auf Urlaub begeben oder davon zurückkehren,
b) die Ablösungsmannschaften der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen in den deutschen Schutzgebieten, sowie die wegen Krankheit oder aus dienstlichen Gründen zurückgesandten Angehörigen der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen,
c) Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände und Proviant der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen, sowie sonstige Sendungen für Rechnung der Reichsverwaltung

gegen um 20 v. H. ermäßigte Sätze zu befördern. Jedoch darf die Zahl der unter b) erwähnten Mannschaften auf demselben Schiffe ohne Zustimmung des Unternehmers nicht über 65 (fünfundsechzig) hinausgehen.

Die Versendungen unter a), b) und c) sind, wenn ihre Anmeldung mindestens vier Wochen vor Abgang der Schiffe erfolgt, unter allen Umständen zu berücksichtigen und haben auch nach dieser Frist ein Vorrecht vor anderen gleichzeitig oder später zur Beförderung angemeldeten Personen oder Sachen.

Eine gleiche Preisermäßigung für die Beförderung von Personen und Sachen ist denjenigen Vereinen, die für Zwecke der Krankenpflege oder der Mission in den deutschen Schutzgebieten wirken und für welche der Reichskanzler diese Vergünstigung in Anspruch nimmt, sowie für wissenschaftliche Sendungen zu gewähren.

Art. 29. Der Unternehmer ist verpflichtet, Personen, welche zum Zwecke der Strafverfolgung oder Strafvollstreckung einer deutschen Behörde oder deutscherseits einer fremden Behörde überliefert werden sollen, unter nachfolgenden Bedingungen zu befördern.

Diese Personen, mögen sie von einem Polizeibeamten begleitet sein oder nicht, sind während der Fahrt der Regel nach in einer verschlossenen Kammer unterzubringen.

Dem Schiffsführer (oder, im Falle einer amtlichen Begleitung, dem begleitenden Beamten nach vorherigem Benehmen mit dem Schiffsführer) bleibt es überlassen, ein zeitweiliges Verweilen dieser Personen auf Deck unter Aufsicht zu gestatten.

Die Beförderung derartiger Personen nebst etwaigem Begleiter ist auf Verlangen der zuständigen inländischen Behörden oder im Auslande der Gesandten und Konsuln des Reichs zu den tarifmäßigen Sätzen zu übernehmen. Auf ein und derselben Fahrt sollen ohne Zustimmung des Unternehmers mehr als vier derartige Personen nicht befördert werden.

Außer den Gefangenen sind auf Ersuchen der genannten Behörden auch die Untersuchungsakten und beschlagnahmten Beweisstücke mitzubefördern, ohne daß hierfür eine besondere Vergütung gewährt wird.

Art. 30. Die von dem Unternehmer fur den Betrieb der Postdampferlinien angestellten Personen, einschließlich der in ausländischen Plätzen bestellten Agenten, sollen, soweit durch besondere Verhaltnisse nicht Ausnahmen geboten sind, deutsche Reichsangehörige sein.

An solchen Orten des Auslandes, in denen der Unternehmer Agenten unterhält, sollen letztere auf Verlangen des Reichskanzlers verpflichtet sein, Postdienstgeschäfte nach Maßgabe der von der Reichs-Postverwaltung zu erteilenden näheren Vorschriften wahrzunehmen. Die für solche Dienstverrichtungen unter Umständen zu gewährende Vergütung wird von der Reichs-Postverwaltung festgesetzt.

Schiffsführer und sonstige im Betriebe der Postdampferlinien Angestellte, welche einer erheblichen Verletzung oder Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten sich schuldig machen, sind aus dem Dienstbetriebe der Postdampferlinien zu entfernen, sofern der Reichskanzler auf Grund des Ergebnisses der anzustellenden Untersuchung dies verlangt.

Art. 31. [Abs. 1.] Die zur Deckmannschaft und zum Maschinenpersonale gehörige Besatzung der Dampfer, soweit sie im Inland angemustert ist und nicht aus Minderjährigen besteht, muß aus Angehörigen des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine oder aus solchen Personen bestehen, die sich schriftlich verpflichten, als Kriegsfreiwillige in den Dienst der Marine überzutreten, wenn der Dampfer bei einer teilweisen oder vollständigen Mobilmachung von der Marine gekauft, gemietet oder requiriert wird.

[Abs. 4.] Für jede Person der Besatzung, die nach dem 1. April 1899 diesen Bestimmungen zuwider länger als drei Monate hintereinander oder in Zwischenräumen an Bord der Dampfer Dienst tut, verwirkt der Unternehmer eine Strafe von 100 (einhundert) ℳ für den Kopf und die Zeitdauer von je drei, auch nur angefangenen, Monaten.

[Abs. 5.] Der Unternehmer ist verpflichtet, zur Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmungen den Seemannsämtern auf deren Verlangen die Musterrollen und die Personalausweise der Mannschaft jederzeit vorlegen zu lassen.

Art. 32. Auf jedem Dampfer wird ein Beschwerdebuch ausgelegt.

Bei Verabreichung neuer Beschwerdebücher werden die alten eingefordert und zurückgelegt, sobald alle in denselben befindlichen Beschwerden ihre Erledigung gefunden haben.

Das Beschwerdebuch wird von dem mit der Aufbewahrung desselben beauftragten Schiffsoffizier den Reisenden auf Verlangen verabfolgt. Die niedergeschriebenen Beschwerden sind von dem Schiffsführer sogleich gründlich zu untersuchen. Demnächst hat derselbe unter Einreichung der Beschwerde in beglaubigter Abschrift und der etwaigen Verhandlungen an den Reichskanzler Bericht zu erstatten, damit der Sachverhalt geprüft und die Erledigung der Beschwerde veranlaßt werden kann.

In allen für die Reisenden der verschiedenen Klassen bestimmten gemeinsamen Räumen ist durch einen Anschlag ersichtlich zu machen, welcher Schiffsoffizier mit der Aufbewahrung des Beschwerdebuchs und der Verabfolgung desselben an die Reisenden beauftragt ist.

Art. 33. Der Reichskanzler behält sich vor, jederzeit — in Häfen oder auf der Fahrt — den Zustand des Dienstes durch einen Beauftragten prüfen zu lassen. Letzterem ist auf sein Verlangen ungehinderter Zutritt zu allen Schiffsräumen zu gestatten und in allen geforderten Beziehungen Aufschluß zu erteilen.

Die Beförderung und Verpflegung des Beauftragten auf den Schiffen erfolgt gegen Entrichtung des Überfahrtgeldes (Art. 28 Ziff. a); jedoch ist dem Beauftragten stets ein besonderes Zimmer zuzuweisen.

Art. 35. [Abs. 3.] Die von dem Unternehmer eintretendenfalls auf Grund der Art. 8, 9, 15, 16, 19, 26, 31 und 34 zu zahlenden Geldstrafen, welche der Reichskanzler endgültig festsetzt, sowie die nach Art. 20 und 21 zu erstattenden Beförderungskosten und Entschädigungen werden — unbeschadet der Bestimmung im Art. 37 — von dem zunächst fällig werdenden Vergütungsbetrage einbehalten.

Art. 36. Der Unternehmer hat über die Schiffe, welche auf den nach diesem Vertrage zu unterhaltenden Linien verwendet werden, gemäß den bisher bei ihm üblich gewesenen Grundsätzen eine Sonderrechnung zu führen. In dieser sind den Einnahmen (Einnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr, etwaige Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen und Reichsbeihilfe) folgende Ausgabebeträge gegenüberzustellen:

1. die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten,
2. 1 v. H. vom Buchwerte der Schiffe als Generalunkosten,
3. 4 v. H. Versicherungsprämie vom Buchwerte der Schiffe,
4. 5 v. H. Abschreibung vom Anschaffungswerte der Schiffe und 20 v. H. Abschreibung vom Anschaffungswerte der Ausrüstung der Schiffe,
5. 5 v. H. von dem nach Vornahme der Abschreibungen (4.) verbleibenden Überschusse für den gesetzlichen Reservefonds des Unternehmers, solange dieser Fonds die gesetzlich vorgeschriebene Höhe nicht erreicht hat,
6. 1½ v. H. vom Anschaffungswerte der Schiffe für den Erneuerungsfonds des Unternehmers.

Ergibt sich hiernach ein Überschuß, so verbleibt derselbe bis zur Höhe von 5 v. H. des Buchwerts der Schiffe dem Unternehmer. An einem etwaigen Mehrbetrage des Überschusses nimmt das Reich zur Hälfte teil, insoweit nicht in den beiden voraufgegangenen Jahren der dem Unternehmer verbliebene Überschuß weniger als jährlich 5 v. H. vom Buchwerte der Schiffe betragen hat. In letzterem Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken. Der Gewinnanteil des Reichs ist, sofern der Reichskanzler nichts anderes bestimmt, am Schlusse jedes Jahres an die Reichskasse abzuführen.

Bis zur Höhe des dem Reiche im Durchschnitte der letzten drei Jahre zugeflossenen Gewinnanteils kann der Reichskanzler für die Zukunft weitere oder erhöhte Leistungen zur Durchführung der in diesem Vertrage verfolgten Zwecke vom Unternehmer verlangen.

Dem Reichskanzler steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen.

Art. 37. Zur Sicherstellung der Erfüllung der aus diesem Vertrage sich ergebenden Verbindlichkeiten bestellt der Unternehmer dem Reiche eine Kaution von 500 000 (fünfhunderttausend) ℳ durch Verpfändung von Schuldverschreibungen des Reichs oder eines Bundesstaats, welche nach dem Nennwerte zu berechnen sind. Die Schuldverschreibungen sind nebst Talons und den über vier Jahre hinausreichenden Zinsscheinen bei der Reichs-Hauptkasse zu hinterlegen.

Diese Kaution soll dem Reiche dergestalt haften, daß der Reichskanzler berechtigt ist, wegen der Forderungen des Reichs aus dem gegenwärtigen Ver-

trag an Kapital und Zinsen, nötigenfalls auch wegen der Strafen, sowie wegen der durch Ermittlung der Schäden entstehenden gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten durch sofortigen außergerichtlichen Verkauf der Wertpapiere an einer innerhalb des Reichsgebiets belegenen Börse Befriedigung zu suchen, insofern der Unternehmer der schriftlichen Aufforderung des Reichskanzlers zur Zahlung nicht innerhalb eines von dem letzteren festzusetzenden Zeitraums nachkommen sollte. Der Unternehmer ist in solchem Falle verpflichtet, die ihm belassenen, noch nicht fälligen Zinsscheine dem Reichskanzler auszuantworten.

Die Kaution ist von dem Unternehmer demnächst binnen Monatsfrist wieder auf die ursprüngliche Höhe zu ergänzen. Im Unterlassungsfalle ist der Reichskanzler berechtigt, die Ergänzung durch Einbehaltung des erforderlichen Betrags von der zunächst fällig werdenden Vergütung zu veranlassen.

Nach Ablauf dieses Vertrags wird die Kaution oder der nicht in Anspruch genommene Teil derselben dem Unternehmer zurückgegeben, sobald feststeht, daß derselbe aus dem Vertrage nichts mehr zu vertreten hat.

Art. 38. Der Unternehmer darf ohne schriftliche Genehmigung des Reichskanzlers das Unternehmen weder an andere überlassen noch ganz oder teilweise in Afterpacht geben. Geschieht solches dennoch, so ist der Reichskanzler — unbeschadet der von ihm etwa zu erhebenden Schadenersatzansprüche — berechtigt, sofort ohne jede Entschädigung des Unternehmers von dem Vertrage zurückzutreten.

Art. 40. Sofern sich der Unternehmer Vertragswidrigkeiten irgend einer der in den Art. 8 und 9 bezeichneten Arten auf einer Linie in einem Jahre bei mehr als der Hälfte der fahrplanmäßigen Fahrten hat zu Schulden kommen lassen, oder sobald auf einer Linie mehr als drei fahrplanmäßige Fahrten hintereinander ausgefallen sind, und dieses Ausfallen nicht durch Krieg oder höhere Gewalt, oder einen ungeachtet der Anwendung gehöriger Sorgfalt unvermeidlich gewesenen Unfall verursacht ist, steht dem Reichskanzler das Recht zu, entweder den Betrieb mit den in die Linien eingestellten Schiffen für Rechnung und auf Gefahr des Unternehmers zu übernehmen oder aber ohne jede weitere Entschädigung des Unternehmers als für die ausgeführten Fahrten von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten.

Art. 41. Erachtet der Reichskanzler in der Zahl der Fahrten oder, abgesehen von dem Falle des Art. 5, in der Fahrgeschwindigkeit der Dampfer eine Änderung für notwendig, so ist der Unternehmer verpflichtet, die entsprechenden Einrichtungen gegen angemessene Vergütung zu treffen.

Kann in diesem, sowie in dem im Art. 36, vorletzter Absatz, vorgesehenen Falle eine Einigung zwischen den vertragschließenden Teilen über die Höhe der für die anderweit auszuführenden Leistungen zu zahlende Vergütung nicht erzielt werden, so soll hierüber ein Schiedsgericht endgültig entscheiden. Letzteres soll eintretendenfalls in der Weise gebildet werden, daß jeder Teil zwei Schiedsrichter bestellt und von sämtlichen Schiedsrichtern ein Obmann gewählt wird. Können die Schiedsrichter sich über die Person des Obmanns nicht einigen, so wird derselbe von dem Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt.

Art. 42. Der Reichskanzler kann sich in der Ausübung der ihm durch diesen Vertrag eingeräumten Befugnisse durch Beamte oder Behörden des Reichs ganz oder teilweise vertreten lassen. Die betreffenden Beamten oder

Behörden werden von dem Reichskanzler eintretendenfalls dem Unternehmer schriftlich bezeichnet werden.

Art. 43. Streitigkeiten, welche aus dem gegenwärtigen Vertrag entspringen, sind von den vertragschließenden Teilen einem Schiedsgerichte zur Entscheidung zu unterbreiten, welches in der im Art. 41 angegebenen Weise zu bilden ist.

So geschehen

Berlin, den 30. Oktober 1898/Bremen, den 12. September 1898.

Der Reichskanzler. Norddeutscher Lloyd.
Fürst zu Hohenlohe. Wiegand. Bremermann.

194. Bekanntmachung des Gouverneurs von Kamerun, betreffend die Marschzeiten für Träger und Karawanen im Bezirk Duala. Vom 18. Juli 1908.

(Amtsbl S. 54)

Für den Bezirk Duala werden in Ausführung von § 10 der Trägerverordnung vom 4. März 1908*) die nachfolgenden Marschzeiten festgesetzt:

Wegstrecke	Zulassige Marschzeit
Von Duala nach Mundame	4 Tage
„ „ „ Lum	6 „
„ „ „ Ndonga	3 „
„ „ „ Bare	8 „
„ „ „ Babong	7 „

Buea, den 18. Juli 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
I. A.: Hansen.

195. Runderlafs des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika zur Ausführung des Erlasses des Staatssekretärs des Reichs-Kolonialamts vom 7. Mai 1908, betreffend die Gewährung von Ansiedlungsbeihilfen an Militärpersonen und Beamte.**) Vom 20. Juli 1908.

In Ausführung des (obigen) Erlasses bestimme ich:

Zu Ziff. 1. Die Ansiedlungsbeihilfen werden, soweit ihre Höhe hinsichtlich der Angehörigen der Schutztruppe bestimmungsmäßig oder hinsichtlich des Zivilpersonals vertragsmäßig genau feststeht, vom Gouvernement bewilligt. In den übrigen Fällen ist die Genehmigung des Reichs-Kolonialamts erforderlich.

Ich ersuche ergebenst, mir Anträge auf Gewährung von Ansiedlungsbeihilfen auf dem Dienstwege stets so rechtzeitig vorzulegen, daß die Zahlung möglichst schon beim tatsächlichen Dienstaustritt des Funktionärs erfolgen kann.

Zu Ziff. 2. Heimreisebeihilfen werden nur auf Antrag gewährt. Die Antragsteller haben schriftlich zu bescheinigen, an welchem Tage sie aus der

*) Oben Nr 67
**) Oben Nr. 128

321. Verfügung des Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, betreffend Umwandlung der Zollstelle Keetmanshoop in ein Zollamt. Vom 5. November 1908.

An Stelle des am 1. Oktober d. J. eingegangenen Zollamtes Ramansdrift *) wird am 1. Dezember d. J. die Zollabfertigungsstelle in Keetmanshoop in ein Zollamt umgewandelt. Von diesem Termin ab hat die genannte Zollstelle die Amtsbezeichnung „Kaiserliches Zollamt" zu führen.

Windhuk, den 5. November 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
I. V.: Hintrager.

322. Verfügung des Staatssekretärs des Reichs-Kolonialamts, betreffend Erteilung einer Sonderberechtigung zum Schürfen und Bergbau an den Fiskus des Inselgebiets von Deutsch-Neuguinea. Vom 5. November 1908.

(Kol Bl. S. 1144. Reichs-Anz Nr. 285.)

Auf Grund des § 93 der Kaiserlichen Bergverordnung vom 27. Februar 1906 (Reichs-Gesetzbl. S. 363)**) wird dem Fiskus des Inselgebietes der Karolinen, Palau, Marianen und Marshallinseln, vorbehaltlich wohl erworbener Rechte Dritter, die Sonderberechtigung zum ausschließlichen Schürfen und Bergbau auf die in § 1, I und II der Kaiserlichen Bergverordnung vom 27. Februar 1906 bezeichneten Mineralien für das genannte Inselgebiet erteilt.

Berlin, den 5. November 1908.

Der Staatssekretär des Reichs-Kolonialamts.
Dernburg.

323. Verordnung des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika, betreffend Pestfreierklärung von Daressalam. Vom 6. November 1908.

(Amtl Anz Nr 23.)

Nachdem seit dem 23. Oktober pestverdächtige Erkrankungen in Daressalam nicht mehr beobachtet sind, ist die Stadt gemäß Artikel 9 der Vereinbarungen der internationalen Sanitätskonferenz zu Paris vom 3. Dezember 1903 als pestfrei anzusehen.

Es werden demnach die § 8, 10 und 11 der Verordnung betreffend Abwehr der Pest in Daressalam vom 23. Oktober 1908 (Amtl. Anz. Nr. 21)***) hierdurch aufgehoben.

Daressalam, den 6. November 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
Frhr. v. Rechenberg.

324. Erlafs des Gouverneurs von Deutsch-Neuguinea an die Bezirksämter in Jap, Ponape, Jaluit, betreffend die Kopfsteuer für Nichteingeborene. Vom 6. November 1908.

Den Berichten der Bezirksämter Jap und Jaluit entnehme ich, daß der Vollzug der Verordnung vom 30. Juni d. J. betreffend die Besteuerung der

*) Vgl. oben Nr 236 — **) D. Kol Gesetzgeb 1906 S 36. — ***) Oben Nr 300.

nichteingeborenen Bevölkerung im Gebiete der Karolinen, Palau, Marianen und Marshallinseln *) zu Zweifeln Anlaß gibt.

Zur Erzielung der Einheitlichkeit des Vollzuges ersuche ich, von folgenden Grundsätzen auszugehen.

1. Die Kopfsteuer wird in einem Betrag, nicht in Vierteljahrsraten fällig und erhoben.

2. Hat der Steuerpflichtige am 1. April einen Wohnsitz im Geltungsbereich der Verordnung, so ist die Kopfsteuer am 1. April im ganzen Betrag fällig und zahlbar.

3. Wird der Wohnsitz im Geltungsbereich der Verordnung erst nach dem 1. April begründet, so wird die Kopfsteuer im ganzen Betrag — nicht verhältnismäßigen Teil — für das laufende Steuerjahr am ersten Tage des der Begründung des Wohnsitzes folgenden Vierteljahres fällig und zahlbar.

4. Aufenthalt ohne Begründung eines Wohnsitzes hat keine Steuerpflicht zur Folge.

Herbertshöhe, den 6. November 1908.

Der Kaiserliche Gouverneur.
Hahl.

325. Verordnung des Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, betreffend die Besteuerung der Wanderhändler. Vom 7. November 1908.

(Kol Bl. 1909 S 5. Windh. Nachr. Nr 91.)

Auf Grund § 15 des Schutzgebietsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1900 S. 813) und § 5 der Verfügung des Reichskanzlers, betreffend die seemannsamtlichen und konsularischen Befugnisse und das Verordnungsrecht der Behörden in den Schutzgebieten Afrikas und der Südsee vom 27. September 1903 (Kol. Bl. S. 509) wird hiermit verordnet, was folgt:

§ 1. Wanderhändler im Sinne dieser Verordnung sind alle Personen, welche innerhalb des Schutzgebietes Handelszüge unternehmen, oder Waren im Umherziehen mit Fuhrwerk aller Art, Reit-, Lasttieren, Trägern usw. oder selbst zum Verkauf feilbieten.

§ 2. Alle im § 1 bezeichneten Händler — Inländer wie Ausländer — unterliegen der Besteuerung nach den Vorschriften dieser Verordnung. Ausgenommen sind Händler, die Vieh lediglich gegen Geldzahlung einkaufen oder verkaufen oder gegen anderes Vieh eintauschen oder vertauschen.

§ 3. Die Steuer wird in Form eines Handelsscheins, der für drei, sechs, neun oder zwölf Monate erteilt werden kann, erhoben.

§ 4. Der Handelsschein ist vor Beginn der Ausübung des Handels gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Steuer zu lösen und ist nicht übertragbar. Derselbe berechtigt den Inhaber zum Handelsbetriebe im Bereiche des Amtsbezirkes, in welchem er gelöst ist.

§ 5. Der Handelsschein ist zu versagen:

1. wenn der Nachsuchende mit einer ansteckenden Krankheit behaftet ist,
2. wenn er geisteskrank ist,
3. wenn er wegen Verletzung der Vorschriften dieser Verordnung inner-

*) Oben Nr 178.