

Stollen, Zwiebeln, Wurzeln oder Stengel zu pflücken, zu sammeln, auszureihen, abzubrechen, zu beschädigen, zu verkaufen, zum Verkauf anzubieten oder anzustellen, feilzubieten oder zum Zwecke des Verkaufs oder der Ausfuhr in Besitz zu haben.

Die Vorschriften der Verordnung sollen keine Anwendung finden auf Pflanzen, die in Gärten oder auf Landereien gezogen sind, die für den Anbau besonders vorbehalten oder bestimmt sind, sowie auf Pflanzen, die von Personen gesammelt werden, welche sie bei sich zu Zwecken wieder des Verkaufs noch der Ausfuhr haben wollen.

Der Administrator oder eine andere von ihm dazu ermächtigte Person kann eine schriftliche Erlaubnis erteilen, auf Grund deren das Pflücken oder Sammeln von Pflanzen zum Ausstellen auf landwirtschaftlichen und Gartenbauausstellungen oder anderen Schaustellungen für wissenschaftliche oder für solche andere Zwecke gestattet ist, für die der Administrator seine Zustimmung erteilt.

(The Province of Natal Official Gazette.)

Südafrikanische Union.

Ein- und Ausfuhrpläne für den Warenverkehr.

Zur Verordnung des Generalgouverneurs der Südafrikanischen Union vom 28. April 1914 (Nr. 103 1914) sind, in Abänderung der Verordnung vom 30. Juni 1913 (Nr. 169/1913,*) ferner folgende an der Grenze zwischen der Kapprovinz und Deutsch-Südwestafrika gelegene Pläne zu Waren- und -ausfuhrplänen für das Gebiet der Union bestimmt worden:

Obogonopop und Katob (im Bezirke Gordonia); Zeuit Drift (im Bezirke Senabardt) und Pella (im Bezirke Namaqualand).

(The Union of South Africa Government Gazette.)

*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1913, S. 829.

Vermischtes.

Kopfsteuer in der Landschaft Toro.

Nach einer in der Uganda Official Gazette vom 15. Mai veröffentlichten Vereinbarung zwischen dem Government von Uganda und dem Makama von Toro (westlich von Uganda) ist die Kopfsteuer in der Landschaft Toro von 3 auf 5 Rupien erhöht worden.

Eröffnung einer neuen Eisenbahn in Transvaal.

Die von Wandolierkop nach der Messina-Supfegrube gebaute Bahn*) ist am 5. Mai dem Verkehr übergeben worden. Der Bau der 96 engl. Meilen langen Strecke, auf der an verschiedenen Stellen erhebliche technische Schwierigkeiten zu überwinden waren, hat etwas mehr als zwei Jahre in Anspruch genommen.

Der Passagierverkehr wird zunächst einen beschränkten Umfang annehmen. Dagegen darf schon jetzt mit einem beträchtlichen Güterverkehr gerechnet werden. Die Entwicklung der Messina (Transvaal) Development Company Limited zeigt, daß mit einer erheblichen Zunahme der Förderung von Supfererzen gerechnet werden kann. Während im Jahre 1913 zwischen 900 bis 600 t Supfererz monatlich mittels Schienenwagen befördert worden sind, hat sich der Versand seit dem Januar 1914, in dem die Beförderung von Frachten auf dem Schienenwege bereits möglich war, auf 1250 t pro Monat gehoben. Die durchschnittliche Menge der nach Messina auf dem Schienenwege gebrachten Güter hat in den letzten vier Monaten je 1200 t betragen. Die Güter sind zumeist für die Supfergrube und für die Liebig Extract of Meat Company in Südrhodesien bestimmt.

Auch die landwirtschaftliche Entwicklung des erstklassigen Bezirkes wird der Bahn gute Früchte zuführen. Es wird in absehbarer Zeit mit einer ausgedehnteren Befiedelung des Nordens des Zoutpansberg-Distrikts und mit seiner intensiveren Ausbarmachung gerechnet werden dürfen.

(Bericht des Kaiserl. Konsulats in Johannesburg.)

*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1914, S. 248.

Zerstörung von Port Amelia durch einen Zyklon.

Am 15. April wurde der am Indischen Ozean an der Ponta Van im nördlichen Teile von Portugiesisch-Ostafrika (Kolonie Mosambique) gelegene Ort Port Amelia durch einen Zyklon heimgesucht. Sämtliche Häuser wurden zerstört; alle Seezeichen und sämtliche im Hafen ankernden Schiffe und Boote wurden vernichtet. Viele Eingeborene und eine Anzahl Zeder wurden durch umherfliegende Trümmer und einströmende Mauertrümmern erschlagen; dagegen kamen bei der weichen Bevölkerung Verluste an Menschenleben nicht vor.

Port Amelia, das erst in letzter Zeit größere Bedeutung gewonnen hatte und eine weiche Bevölkerung von etwa 100 Personen zählte, war Sitz der Regierung des gewaltigen Konzeptionsgebietes der Companhia do Moçambique und Niederlassung von zwei bedeutenden deutschen Firmen, in deren Händen der größte Teil des Handels von Portugiesisch-Ostafrika liegt. Allerdings wurde der Hafen regelmäßig auch von der Deutschen Ostafrika-Linie und der britischen Union Castle Line angefahren.

Die zerstörten Regierungsgebäude sollen etwa 400 000 \mathcal{M} gekostet haben. Der Schaden, den eine der beiden dortigen deutschen Handelsfirmen erlitt, wird allein auf 300 bis 400 000 \mathcal{M} geschätzt.

Die Mehrzahl der Europäer hat sich nach dem Plage Ibo auf der etwas nördlich der Ponta Van gelegenen gleichnamigen Insel zurückgezogen. Ibo wird voraussichtlich bis auf weiteres auch Sitz der Regierung sein. Da Port Amelia in einem Teile Ostafrikas liegt, der von den an der Nordküste Madagaskars und im Kanal von Mosambique häufig vorkommenden Zyklonen verheerend zu bleiben pflegt, und besonders im Hinblick darauf, daß Port Amelia den Ausgangspunkt der nach dem Niassisee geplanten Eisenbahn bilden soll, rechnet man mit dem alsbaldigen Wiederaufbau Port Amelias.

(Bericht des Kaiserl. Konsulats in Lourenço Marques.)