

J. Verkehrsbeschränkungen und Maßnahmen der öffentlichen Betriebsverwaltungen.

Übersicht.

- I. Verordnung, betreffend anderweite Regelung der Paßpflicht, vom 16. Dezember 1914 (RStBl. 521).
- II. Feldpostverkehr.
- III. Eisenbahnverkehr.
 1. Bekanntmachung, betreffend vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RStBl. 09, 93 ff.), vom 10. August 1914 (RStBl. 368).
Bekanntmachung, betreffend vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RStBl. 09, 93 ff.), vom 24. Oktober 1914 (RStBl. 455).
 2. Frachtermäßigungen und Frachtbefreiungen.
 3. Personenverkehr.

L. Verordnung, betreffend anderweite Regelung der Paßpflicht. Vom 16. Dezember 1914.

(RS. 521.)

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen usw.

verordnen auf Grund des Gesetzes über das Paßwesen vom 12. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 33) im Namen des Reichs für das Reichsgebiet, mit Ausnahme Elsaß-Lothringens, was folgt:

§ 1.

Bis auf weiteres ist jeder, der das Reichsgebiet verläßt oder der aus dem Ausland in das Reichsgebiet eintritt, verpflichtet, sich durch einen Paß über seine Person auszuweisen.

Den Militärbefehlshabern bleibt vorbehalten, nach Benehmen mit den zuständigen Landesbehörden für einzelne Grenzbezirke und bestimmte Zeiträume den Übertritt gewisser Arten von Personen über die Reichsgrenze auch mit anderen Ausweisen als Pässen zuzulassen.

§ 2.

Jeder Ausländer, der sich im Reichsgebiet aufhält, ist verpflichtet, sich durch einen Paß über seine Person auszuweisen.

Die Militärbefehlshaber können für Fälle, in denen die Beschaffung eines Passes nicht möglich ist, nach Benehmen mit den zuständigen Landesbehörden die Anerkennung anderer amtlicher Papiere als genügenden Ausweis zulassen.



§ 3.

Die nach § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 erforderlichen Pässe müssen mit einer Personalbeschreibung und mit einer Photographie des Paßinhabers aus neuester Zeit mit dessen eigenhändiger Unterschrift unter der Photographie sowie mit einer amtlichen Bescheinigung darüber versehen sein, daß der Paßinhaber tatsächlich die durch die Photographie dargestellte Person ist und die Unterschrift eigenhändig vollzogen hat. Die Photographie ist auf dem Paß aufzukleben und amtlich derart abzustempeln, daß der Stempel etwa zur Hälfte auf der Photographie, zur anderen Hälfte auf dem Papier des Passes angebracht ist.

Die im Abs. 1 vorgesehene amtliche Bescheinigung muß von der zuständigen Polizeibehörde oder von dem Gesandten oder Berufskonsul des Landes, dem der Paßinhaber angehört, ausgestellt sein; im Ausland genügt auch eine gerichtliche oder notarielle Bescheinigung.

Ausländische Pässe, die zum Eintritt in das Reichsgebiet verwendet werden sollen, bedürfen außerdem des Visa einer deutschen diplomatischen oder konsularischen Vertretung. Die Visierung ist zu verweigern, wenn Bedenken gegen die Person des Paßinhabers bestehen oder wenn den Vorschriften des Abs. 1 nicht genügt ist.

Die Militärbefehlshaber können nach Benehmen mit den zuständigen Landesbehörden für einzelne Grenzbezirke und bestimmte Zeiträume gewisse Arten von Personen von der im Abs. 3 vorgesehenen Visapflicht befreien.

§ 4.

Wehrpflichtigen Deutschen im Inland dürfen Pässe nur mit Zustimmung des Bezirkskommandos ausgestellt werden, in dessen Kontrolle sie stehen; soweit für Wehrpflichtige eine solche Kontrolle nicht besteht, ist die Zustimmung desjenigen Bezirkskommandos erforderlich, in dessen Bezirke die Wehrpflichtigen ihren Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt haben.

§ 5.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Januar 1915 in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkt treten die Verordnung, betreffend die vorübergehende Einführung der Paßpflicht, vom 31. Juli 1914 (Reichsgesetzbl. S. 264) sowie alle seit diesem Tage zur Regelung des Grenzverkehrs erlassenen Bestimmungen, soweit sie die Paßpflicht betreffen, außer Kraft.

Reichel, Recht 15 38: Zu den der Visierung bedürftigen „Ausländischen Pässen“ (§ 3 Abs. 3) gehören nicht solche Pässe, die von einer deutschen Auslandsvertretung ausgestellt sind. — Auffallend ist, daß Wahlkonsuln zur Ausstellung der im § 3 Abs. 1 vorgeschriebenen Bescheinigung nicht zuständig sind, obwohl sie doch die gerichtliche oder notarielle Bescheinigung legalisieren können.

II. Feldpostverkehr.

D. R. II 27: Um besonders der ärmeren Bevölkerung die Versorgung ihrer Angehörigen im Felde mit kleinen Gebrauchsgegenständen, Genussmitteln usw. zu erleichtern, ist das Porto für Feldpostbriefe im Gewicht über 50 bis 250 g, das 20 Pf. betragen hat, auf 10 Pf. ermäßigt worden. Das Meistgewicht der Feldpostbriefe wurde zunächst zeitweise, dann dauernd von 250 g auf 500 g erhöht; das Porto für Briefe über 250 g beträgt 20 Pf. Für beide Gewichtsstufen ist außerdem eine kostenfreie Überschreitung des Höchstgewichts um 10 v. H. nachgelassen. Der Feldpostverkehr hat, zum Teil infolge dieser Maßnahmen, einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Das Wirtschaftsleben wird davon vielseitig beeinflusst. Abgesehen von der Förderung des Gewerbebetriebs durch den Absatz von Genussmitteln aller Art, kleinen Bekleidungsstücken und sonstigen Gebrauchsgegenständen, die in den Päckchen ins Feld geführt werden, hat insbesondere das Pappflastengewerbe Arbeit und Verdienst gefunden. Dasselbe gilt von dem Papiergewerbe im allgemeinen, soweit es sich mit der Herstellung von Feldpostkarten und Feldpostbriefumschlägen befaßt. Von amtlichen Neuerungen auf diesem Gebiet erhalten die beteiligten Gewerbetriebe rechtzeitig Kenntnis, damit die Erzeugnisse des nicht staatlichen Gewerbes mit den in der Reichsdruckerei hergestellten wettbewerbsfähig bleiben. Durch die Zulassung von Ansichtspostkarten im Feldpostverkehr ist vielen Unternehmungen, Künstlern, Arbeitern und Verkäufern über die Schwierigkeiten der Zeitverhältnisse hinweggeholfen worden. Die zeitweilige Zulassung von 5-kg-Paketen, die von der Post angenommen und von der Heeresverwaltung ins Feld geführt werden, beeinflusst ebenfalls viele Gewerbe- und Handelszweige günstig. Gefördert wird die Einrichtung durch das niedrige Einheitsporto von 25 Pf. Nach Vereinbarung mit dem Kriegsministerium sind vom 22. Februar 1915 ab Privatpakete nach dem Felde dauernd zugelassen. Die Postverwaltung ist hierbei insoweit beteiligt, als sie Pakete bis 10 kg durch alle inländischen Postanstalten annehmen und bis zu den militärischen Sammelstellen (Militär-Paketdepots) befördern läßt, von wo aus die Heeresverwaltung die Weiterführung ins Feld auf den Etappenlinien besorgt. Erleichtert wird dieser Verkehr durch den billigen Tariffuß von 5 Pf. für das Kilogramm (Mindestporto 25 Pf.). Die ständige Zulassung und die Vervollkommnung des Paketversandes nach dem Felde ermöglichen nicht nur eine bequeme Versorgung unserer Truppen mit Ausrüstungs- und Gebrauchsgegenständen, sondern eröffnen auch dem Handel und dem Gewerbe neue Verdienstsquellen. Gleichzeitig ist ein Beförderungsdienst für Pakete vom Felde nach der Heimat auf ähnlicher Grundlage neu geschaffen worden. In diesem Falle werden die vom Militär bis zu den inländischen Militär-Paketdepots beförderten Pakete durch die Post den Empfängern gegen die gleich niedrigen Gebührensätze wie in umgekehrter Richtung zugeführt. Die Vorteile dieser Einrichtung liegen hauptsächlich darin, daß den Heeresangehörigen Gelegenheit gegeben wird, im Felde entbehrliche Gegenstände, vor allem Kleidungs- und Wäschestücke, nach Hause zu schicken, wodurch ein wirtschaftliches Haushalten im Verbrauch solcher Gegenstände begünstigt wird.

III. Eisenbahnverkehr.

1. D. 41: Die militärische Inanspruchnahme der Eisenbahnen hat zu einer wesentlichen Einschränkung des Eisenbahnverkehrs geführt, so daß die Lieferfristen der Eisenbahnverkehrsordnung, die für den regelmäßigen Betrieb vorgesehen sind, nicht innegehalten werden können. Auch stehen für Güter, die nach den Tarifen in bedeckten Wagen zu befördern sind, solche Wagen nicht

mehr genügend zur Verfügung, so daß offene Wagen verwendet werden müssen. Um für die danach zu treffenden Anordnungen der Eisenbahnverwaltungen eine entsprechende rechtliche Grundlage zu schaffen, war eine vorübergehende Änderung der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RSBl. 09 93 ff.) notwendig, wie dies beim Bestehen außergewöhnlicher Verhältnisse zugelassen ist. Demgemäß hat das Reichseisenbahnamt auf Grund des § 2 Abs. 4 EisenbVerfO. unter dem 10. August 1914 folgendes verfügt:

Mit Rücksicht auf die jetzige militärische Inanspruchnahme der Eisenbahnen werden für den zugelassenen Privatverkehr bis auf weiteres sämtliche Lieferfristen der Eisenbahn-Verkehrsordnung außer Kraft gesetzt. Ebenso wird die Vorschrift im § 6 Abs. 5 über die Veröffentlichung der Tarife insoweit außer Kraft gesetzt, als es sich um die Vorschriften der Tarife über Lieferfristen und Bestellung offener oder bedeckter Wagen handelt (Bekanntmachung, betreffend vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RSBl. 09 93 ff.), vom 10. August 1914 — RSBl. 368).

Da die Durchführung einzelner für das deutsche Wirtschaftsleben wichtiger Tarifmaßnahmen es im gegebenen Falle notwendig machen kann, von den Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife vorübergehend abzuweichen, so sind durch eine weitere Bekanntmachung des Reichseisenbahnamts vom 24. Oktober 1914 die Vorschriften im § 6 EisenbVerfO. vorübergehend dahin ergänzt worden, daß in Betreff der Veröffentlichung der Eisenbahntarife die Landesaufsichtsbehörden mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts Ausnahmen in Einzelfällen zulassen können (Bekanntmachung, betreffend vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RSBl. 09 93 ff.), vom 24. Oktober 1914 — RSBl. 455).

2. Aus Anlaß des Krieges sind auf den deutschen Eisenbahnen wichtige Frachtermäßigungen und Frachtbefreiungen eingeführt (D. 42, D. N. I 6 ff., D. N. II 21 ff.).

An anderen Verkehrserleichterungen sind auf den deutschen Eisenbahnen durchgeführt worden:

1. die frachtfreie Beförderung von Liebesgaben, die zur Linderung des Notstandes in Ostpreußen und Elsaß-Lothringen an Behörden, gemeinnützige öffentliche Ausschüsse und Sammelstellen zur unentgeltlichen Verteilung abgegeben werden, ebenso von Lebensmitteln, Kleidern, Decken, Betten und Hausgeräten, wenn sie von Behörden oder den vorgenannten Stellen aus staatlichen oder aus freiwillig gespendeten Geldern beschafft und bezogen werden;
2. der Erlass des Lager- oder Wagenstandgeldes sowie der Ladegebühren für die infolge der Mobilmachung unterwegs angehaltenen Güter.

Im Anschluß hieran wird noch als weitere Verkehrserleichterung, die auf den deutschen Eisenbahnen auf dem Gebiete des Güterverkehrs durchgeführt ist, erwähnt: die frachtfreie Beförderung aller Sendungen für die freiwillige Krankenpflege:

3. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs fallen insbesondere ins Gewicht:

1. Gewährung des halben Fahrpreises II./IV. Kl. (in Schnellzügen voller tarifmäßiger Zuschlag) zum Zwecke des Besuches kranker oder verwundeter deutscher Krieger, die sich innerhalb Deutschlands oder Österreich-Ungarns in ärztlicher Behandlung befinden, bei Reisen von über 50 km Streckenlänge. Die Ermäßigung wird nur an Angehörige (Eltern, Kinder, Geschwister, Ehefrauen, Verlobte) gewährt. (Die Ausdehnung der Ver-

günstigung auf Reisen zu Lazarettbesuchen im besetzten feindlichen Ausland war aus militärischen Gründen noch nicht angängig.)

2. Ausgabe von Arbeiter-Rückfahrkarten nach Bedarf an jedem beliebigen Wochentage und auf Entfernung von über 50 km, sowie Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Arbeiter-Wochenkarten auf 14 Tage in solchen Verbindungen, in denen wegen Arbeitseinschränkungen ein Bedürfnis hierzu vorliegt, längstens für die Dauer des Krieges.
3. Gewährung des Militärfahrpreises für Zwecke der militärischen Vorbereitung der Jugend von mehr als 16 Jahren — längstens für die Dauer des Krieges.
4. Gewährung des halben Fahrpreises II. und III. Klasse an in der Genesung befindliche Kriegsteilnehmer, die auf Kosten des Roten Kreuzes in Kurorte und Bäder entsandt werden.

Ferner die Freifahrtbewilligungen für Erntehilfe-Arbeiter und Flüchtlinge sowie die Fahrpreismäßigungen für gemeinschaftliche Reisen von Industriearbeitern.