

danert schon diese Aufwärtsbewegung, die der Zubericht zu verdanken ist, daß durch die seitens der österreichischen Finanzverwaltung zur Sicherung der Zinszahlung getroffenen Maßnahmen unsere Staatspapiere, die älteren wie die neuen, in der Reihe der beständigsten, pupillarlichsten zu rangieren sind.

Dr. Ritter v. Leth wird auch in seinem neuen Wirkungskreis Gelegenheit haben, nicht nur der Anstalt, an deren Spitze er tritt, sondern auch dem Staat weiterhin seine wertvollen Dienste zu leisten, denn, wie die Postsparkasse, deren Leiter er einstens war, ist auch die Bankwelt berufen, an der finanziellen Kriegführung in vorderster Reihe teilzunehmen.

Dr. Karl R. v. Leth ist im Jahre 1861 in Wien geboren, gehörte dem Postsparkassenamt schon seit dem Jahre 1884 an, wurde 1902 als Sektionsrat zum Direktorstellvertreter des Amtes ernannt und als solcher nach Ernennung Dr. Kofels zum Finanzminister interimistisch mit der Leitung des Amtes betraut. 1906 Hofrat, wurde er 1911 zum Vizegouverneur ernannt und mit dem Komturkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Stern ausgezeichnet. Nach der Ernennung des Postsparkassengouverneurs Doktor v. Schuster zum Handelsminister wurde er im September 1912 zum Leiter der Postsparkasse berufen; im März 1914 hat ihm der Kaiser den Ritterstand verliehen. Im Juli 1915 wurde Doktor R. v. Leth für seine hervorragenden Verdienste um den Erfolg der Kriegsanleihen zum Kommandeur des Leopoldordens ernannt. Zwei Monate später, September 1915, wurde er zum Gouverneur der Postsparkasse befördert. Am 30. November 1915 wurde er an die Spitze des Finanzministeriums berufen. Am 21. April 1916 wurde ihm die Würde eines Geheimen Rates verliehen. Ende Oktober 1916 trat er nach elfmonatiger Tätigkeit als Finanzminister zurück. Dr. Ritter von Leth hat sich auch mehrfach auf humanitärem Gebiet betätigt.

Erhöhung der Güter- und Personentarife auf den österreichischen Eisenbahnen.

Aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse.

Das heutige Reichsgesetzblatt wird eine Verordnung publizieren, welche die schon seit mehreren Monaten angekündigte Erhöhung der Gütertarife, ferner eine Verkehrssteuer für die Personenbeförderung vermöge Erhöhung der jetzigen Fahrkartensteuer in Geltung setzt. Gleichzeitig wird eine Reform der Personentarife in der Richtung einer Erhöhung derselben angekündigt. Die Sinaufhebung der Personen- und Gütertarife ist eine jener durch die Kriegsausgaben notwendig gewordenen Maßnahmen, welche eine Erhöhung der Staatseinnahmen bezweckt und speziell dazu bestimmt ist, die Verzinsung und Tilgung der Kriegsanleihen sicherzustellen. Als finanzielles Ergebnis der neuen Tarifanordnungen präliminiert die Staatsverwaltung eine jährliche Mehreinnahme von rund 300 Millionen Kronen; auf den L. E. Staatsbahnen überdies aus der Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifes eine Mehreinnahme von 60 Millionen Kronen, wobei allerdings namhaft gesteigerte Betriebsausgaben in Betracht kommen.

Die Durchführung der Tarifierhöhung erfolgt im Einvernehmen und in ähnlicher Weise wie in Ungarn. In Ungarn bot sich jedoch insofern ein einfacheres Verfahren dar, als dort fast ausschließlich nur die Staatsbahnen in den Kalkül zu ziehen waren, während in Oesterreich auch auf eine Reihe wichtiger Privatbahnen, von den vielen Lokalbahnen abgesehen, Bedacht zu nehmen war, wie zum Beispiel die Südbahn, die Luise-Deplizer Bahn, die Buschtiehrader Bahn, die Aspangbahn. Von diesen Privatbahnen haben einzelne vom Kriege profitiert, andere dagegen sind bemüht, mit beträchtlich erhöhten Auslagen zu rechnen, die unbedingt eine Gegenpost in einer Erhöhung der Einnahmen erforderlich machen. Hieraus ergab sich in Oesterreich die Notwendigkeit, das Staatsinteresse zu wahren, gleichzeitig aber auch Mittel und Wege zu finden, um die

obwohl grundsätzlich auch diese Verkehrssteuerpflichtig sind, von der Steuer freizulassen.

Erhöhung der Fahrkartensteuer.

Was die Verkehrssteuer für Personenbeförderung anlangt, so wurde schon bei Schaffung des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 die Eventualität, diese Steuer im Laufe der Zeit zu erhöhen, ins Auge gefaßt und in dieser Ausgestaltungsmöglichkeit ein besonderer Vorzug der Fahrkartensteuer erblickt. Diese Ausgestaltung wird nunmehr in der kaiserlichen Verordnung durchgeführt, indem sie die Abgabensätze der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen im allgemeinen von 12 auf 20 Prozent, im Verkehrs mit Ungarn, Bosnien und der Herzegovina, in welchem nach wie vor der zweiprozentige Fahrkartenstempel neben der Fahrkartensteuer aufrecht bleibt, von 10 auf 18 Prozent, für Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent und für Nebenbahnen von 3 auf 5 Prozent erhöht. Die bisherige Befreiung der nach dem Militärarif stattfindenden Personenbeförderung von der Fahrkartensteuer — eine Ausnahme, für die es schon bisher an einem zureichenden Grunde fehlte — erschien für die Zukunft um so weniger haltbar, als, wie erwähnt, auch im Güterverkehr kein Unterschied zwischen Zivil- und Militärarif bestehen soll. Diese im § 9 des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 enthaltene Befreiung wird daher in der kaiserlichen Verordnung aufgehoben.

Eine Gepäcksteuer.

Dem engen Zusammenhange, in welchem die Personen- und die Gepäckbeförderung auf Eisenbahnen miteinander stehen, entspricht es, daß schon in dem ältesten, die Verkehrsbesteuerung betreffenden österreichischen Gesetzentwurf, in der Regierungsvorlage des Jahres 1879, auf die Besteuerung beider Verkehrsarten nach gemeinsamen Grundsätzen Bedacht genommen war. Diesen Gedanken hat die kaiserliche Verordnung wieder aufgegriffen, indem sie die Einführung einer Gepäcksteuer, und zwar im wesentlichen im gleichen Ausmaß und nach gleichen Grundsätzen wie die Fahrkartensteuer, vorseht.

Die Personentarife.

Gleichzeitig und in Verbindung mit diesen legislativen Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrsabgaben ist beabsichtigt, eine Reihe von Maßnahmen ins Leben zu rufen, deren Erträgnis zunächst der Staatsbahnenverwaltung die Möglichkeit der Deckung der durch den Krieg bewirkten Betriebsmehrausgaben der Staatsbahnen bieten soll. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs soll nämlich eine Reform der Personentarife in der Art durchgeführt werden, daß die gegenwärtigen Tarife, mit Einschluß der bisherigen Fahrkartensteuer, durchschnittlich um 30 Prozent, mit Einschluß der erhöhten Fahrkartensteuer, hinaufgesetzt werden.

Ein 15prozentiger Kriegszuschlag im Güterverkehr.

Im Güterverkehr aber ist, und zwar sowohl für den Zivil- als für den Militärgüterverkehr der Staatsbahnen, die Einführung eines Zuschlages zu den Beförderungspreisen geplant, welcher unter der Bezeichnung „Kriegszuschlag“ derart bemessen wird, daß er zusammen mit der fünfzehnprozentigen Frachtsteuer bei den Staatsbahnen dreißig Prozent des Beförderungspreises ausmacht. Außerdem ist die Anhebung einiger Ausnahmetarife ins Auge gefaßt.

Der Kriegszuschlag als Mehreinnahme der Bahnen.

Diese Maßnahmen im Bereiche der Staatsbahnenverwaltung würden für sich allein einer legislativen Regelung nicht bedürfen, da derselbe Effekt im Wege einer der Administrativ anheimgegebenen Erhöhung der Staatsbahntarife erzieltbar wäre. Um jedoch die rechtliche Möglichkeit zu bieten, auf die Neuregelung der Gütertarife sowohl der Staatsbahnen als auch der Privatbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten Einfluß zu nehmen, wurde in die kaiserliche Verordnung eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Regierung ermächtigt ist, die Eisenbahnen anzuweisen, einen Kriegszuschlag zu ihren Beförderungspreisen in solcher Höhe festzusetzen, daß Kriegszuschlag und Frachtsteuer zusammengenommen höchstens dreißig Prozent des Stammtarifes ausmachen. Die Einnahmen aus diesem Kriegszuschlage stehen primär zur Verfügung der Regierung, welche nach freiem Ermessen zu bestimmen hat, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage den Eisenbahnen — sofern es mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage er-