

Erhält täglich mit Ausnahme der Tage nach den Sonn- und Festtagen. Preis 10 Sgr. 10 Pf. m. Posten. 2 Sgr. monatlich 7 Sgr. 6 Pf. mit Posten. 8 Sgr. 6 Pf.

Volks-Zeitung.

Verlag: 10 Sgr. 10 Pf. m. Posten! 25 Sgr. 6 Pf. D. Adm. Ver. in allen Postanstalten des Inl. 20 Sgr. 6 Pf. 1 Zehr. 2 Sgr. 6 Pf. 2 Zehr. 4 Sgr. 6 Pf. 3 Zehr. 6 Sgr. 6 Pf.

Organ für Jedermann aus dem Volke.

Nr 267.

Berlin, Sonnabend, den 6. Dezember.

1866.

Eine neue Steuer.

II.

(Schluß.)

(Vorbemerkung.) Wir bitten unsere Leser um Entschuldigung, daß sich in dem gestrigen Leitartikel unserer Zeitung nicht bloß im ersten Satz eine Verflüchtigung durch einen Druckfehler eingeschlichen, sondern auch der Schluß des Leitartikels aus Versehen der Druckerei fortgelassen ist. Im ersten Satz muß es heißen: „Bei den Plänen, das Staatseinkommen zu vermehren u. s. w. gehört auch noch vor — (nicht die) — die Frachtbriefe mit einer Abgabe zu belegen. Der Schluß des Leitartikels lautet wie folgt: „Mit Fabrikaten geht es ganz eben so. Die kleinen Fabriken machen kleine Sendungen und deshalb häufige Sendungen und würden durch die projektirte Steuer schwer belastet werden; die großen Fabriken machen große Sendungen und würden verhältnißmäßig von der Frachtbriefsteuer weniger belästigt. Die Ungerechtigkeit dieses Verhältnisses liegt am Tage, und darf um so weniger übersehen werden, als ohnehin der kleine Fabrikant eine schwere Konkurrenz gegen den großen Kapitalisten zu bestehen hat, die man zu erleichtern, nicht aber durch neue Lasten noch zu erschweren hat.“)

Wir behaupten aber auch, daß der Staat die Summe, welche ihm die projektirte Frachtbriefsteuer einbringen kann, durch anderweitige Anfälle, Ausgaben und entstehende Nachtheile wiederum verlieren würde.

Es ist eine ausgemachte finanzielle Wahrheit, daß jede Steuer, welche als eine Last auf die Staatsangehörigen fällt, die Steuerfähigkeit derselben vermindert, jede Maßregel, welche das Einkommen der Staatsangehörigen erhöht, auch auf die Staatskassen günstig einwirkt und deren Einkommen mehrt.

Wenn es nun wahr ist, daß gerade der kleine Verkehr durch die Frachtbriefsteuer leiden würde, so ist es nicht minder wahr, daß die Staatskassen anderweit dieses Uebel mit empfinden werden.

Diesem allgemeinen Uebel reiht sich aber noch Folgendes an:

Zu den Einnahme-Quellen des Staates gehört auch der Verkehr auf den Eisenbahnen, und dieser Verkehr ist gerade durch die sehr häufigen kleinen Sendungen sehr belebt. Beschränkt man diesen oder macht man ihn, wie es bei unzähligen Fällen wirklich eintreffen muß, ganz unmöglich, so bringt man sich auf der einen Seite das aus, was man auf der anderen einzubringen vermeint. Der Verkehr im Kleinen ist für Eisenbahnen außerordentlich einträglich und weit einträglicher, als der im Großen. Ein kleines Colli, das pro Pfund Fracht bezahlt wird, bringt größeren

Ertrag, als ein großes, wo der Zentner in Rechnung kommt. Der Staat besitzt nun theils selbst Eisenbahnen, theils bezieht er aus der Eisenbahn-Steuer eine Abgabe von der Dividende; mähtigt sich nun der Verkehr im Kleinen, und verwandeln sich nothgedrungen die kleinen häufigen Sendungen in große seltenere, so bringt dies einen Anfall des Ertrages auf ganz anderer Seite. Die Staatskasse verliert auf dieser vielleicht eben so viel, wie sie auf der einen gewinnt.

Hierzu aber kommt noch eine Reihe anderer Umstände, die auf ein gleiches Resultat hinauslaufen.

Wenn die Frachtbriefe besteuert werden sollen, so hat man das Einkommen aus dieser Steuer nicht nach dem Maßstab der jetzigen Versendungen berechnen, sondern muß auf das in Abzug bringen, was eben durch die Steuer an Veränderungen herbeigeführt wird, und diese Veränderung wird selbst in jenen Fällen nicht unbeträchtlich sein, wo man trotz der Steuer die Sendungen nicht unterlassen wird.

Der Kaufmann ist gegenwärtig durch die sehr lebendige Konkurrenz genöthigt, auf einen kleinen Verdienst ausschließlich Rücksicht zu nehmen, eine kleine ätere Ausgabe, die ihm lästig wird, muß er womöglich ganz meiden und den Weg aussfindig machen, wie er billiger davon kommt. Berechnet man nun die Einträglichkeit der projektirten Steuer nach den jetzt versendeten Colli's und gebrauchten Frachtbriefen, so begeht man einen Rechenfehler. Versender und Empfänger werden sich leicht dahin verständigen, lieber alle Monat eine Sendung größerer Art zu expediren als allmähentlich wie bisher zwei Sendungen zu machen. Statt der acht Frachtbriefe, die jetzt verbraucht, würde dann nur einer genommen werden, statt des projektirten Einkommens nach jetzigem Maßstab, das sich auf vierundzwanzig Silbergrofschen belaufen würde, käme dann nur die Steuer eines Frachtbriefes, also nur drei Silbergrofschen heraus. Der Ertrag dieser Steuer würde also schon darum weit geringer sein, als man jetzt annimmt.

Hierzu kommt noch der Umstand, daß überhaupt der Verkehr sich andere Wege suchen wird. Gegenwärtig bezieht der kleine Kaufmann in Aöthen, in Dessau seine Waaren in kleinen Colli's aus Berlin, aus Magdeburg; belastet man diese jedesmal mit drei Silbergrofschen Steuer, so wird er besser thun, sie aus Leipzig zu entnehmen. Ganze Lüge unserer Bahnen gehen in gleicher Weise wie die Anhaltische durch fremdes Gebiet. Die Bahn nach Köln durchschneidet Braunschweig und Hannover, und die Zoll-