

Erscheint täglich, mit Ausnahme der Tage nach den Sonn- und Festtagen. Preis wöchentlich 1 Sgr. 9 Pf., vierteljährlich 2 Sgr., monatlich 7 Sgr. 6 Pf., mit Posten 8 Sgr. 6 Pf.

Volks-Beitrag.

Vierteil. 22 Sgr. 6 Pf., m. Posten. 25 Sgr. 6 Pf. — D. Abenn. Preis ist bei allen Postanstalten des Ost. 25 Sgr.; d. West. 1 Thlr. 6 Sgr. — Inser. d. gespalt. Beitzelle 2 Sgr.

Organ für Jedermann aus dem Volke.

N^o 172.

Berlin, Sonntag den 26. Juli.

1857.

Die Verbesserung der Finanzen.

III.

(Schluß.)

Weil es eben so schwierig ist, die Verbesserung der Finanzlage von der richtigen Seite anzugreifen, von der Seite der Reorganisation der Verwaltung, deshalb fürchten wir, daß auch die einberufene Kommission mit dem besten Willen von der Welt nur sehr geringfügige Ersparnisse vorschlagen können, und deshalb moralisch gezwungen sein wird, ein neues Steuer-Projekt zu ermitteln.

Mehr aber noch als eine neue Steuer fürchten wir Vorschläge der Sparsamkeit auf einem Gebiete, wo es gar leicht ist, sie eintreten zu lassen, auf dem Gebiet der produktiven Ausgaben.

Schon auf dem letzten Landtag haben wir es vernehmen müssen, daß der Bau von Eisenbahnen, Landstraßen, Chaussees und Telegrafien dem Staat viel Geld koste, und daß es ein Unrecht sei, wenn man zu diesem Zwecke das Salz besteuern wolle. Diese Redensart, von der äußersten Rechten ausgehend, verstieg sich sogar bis zu der Behauptung, daß es ein Raub an dem Ostpreußen sei, wenn man mit Hilfe seiner Steuer in Köln eine Brücke über den Rhein baue, daß es auch dem Rheinländer nichts angehe, wenn man bei Dirschau eine Brücke über die Weichsel herstelle, daß es das einzig richtige sei, wenn man jeder Provinz es überlasse, in solchen Punkten für sich selbst zu sorgen, und jedem Kreis anheimgebe, sich selber Straßen und Chaussees zu kaufen; denn: wir bedürften der Selbstregierung.

Der Wohlklang dieses Verlangens hat etwas Verführerisches, und in der That sahen wir, daß auch von Seiten der Linken ähnlichen Ersparnissen das Wort und gegen die Bevormundung durch den Staat geredet wurde.

Obwohl wir nicht minder gegen Bevormundung und für Selbstregierung gestimmt sind, halten wir doch unter den gegebenen Verhältnissen eine Beschränkung jener produktiven Ausgaben gerade für sehr gefährlich.

Der Staat soll keine Geschäfte machen, die er füglich Privatgesellschaften überlassen könnte! Das ist an sich ein richtiger Grundsatz. Aber dem Staat als solchen muß die Sorge obliegen, daß Unternehmungen, welche Privatgesellschaften rein des Gewinnes halber in's Leben rufen würden, auch dort hingelenkt werden, wo nicht ein schneller Gewinn in Aussicht steht, und sich nicht in Gegenden häufen, wo sie weniger ein Bedürfnis sind.

Und gerade mit den Mitteln zur Hebung und Belebung des Verkehrs hat man in dieser Beziehung am meisten dem Staat die Pflicht aufzuerlegen, daß er für eine möglichst gleichmäßige Hebung des Landes Sorge und es verhüte, daß nicht eine Provinz im Uebermaß damit versehen werde, während eine andere dadurch der Verkümmern preisgegeben wird.

Privat-Gesellschaften bauen Chaussees, Landstraßen und Eisenbahnen hauptsächlich dort, wo der Verkehr lebhaft ist, weil hier die Spekulation lohnend ist; sie werden es vermeiden den Bau dort zu unternehmen, wo der Verkehr darniederliegt; denn die Privatgesellschaft mag nicht Jahre lang warten, bis das Unternehmen den Verkehr gehoben hat, und schließlich eine Dividende abwirft. Daher kam es denn auch, daß Privatgesellschaften, welche wirklich Bahnen gebaut haben, die für die erste Zeit wenig einträglich sind, durch künstliche und oft schwindlerische Spekulationen ein unnatürliches Steigen der Aktien hervorzurufen suchten, das das Unternehmen bis an den Abgrund des Verfalles brachte. Die Geschichte der Kosel-Oderberger Bahn ist ein schlagender Beleg dafür.

Wer mit Unbefangenheit solche Zustände betrachtet, dem leuchtet es ein, daß, wie alle Dinge in der Welt, auch die „Selbstregierung“ ihre Grenzen und die „Bevormundung“ ihre Berechtigung hat. Die Selbstregierung im Bau von Verkehrsstraßen würde ganz unzweifelhaft bei uns die Eisenbahnen dort zahlreich gemacht haben, wo sie nicht dringend nothwendig sind, während sie gefehlt haben würden, wo der Verkehr erst gehoben werden muß. Die Bevormundung, die nun dafür sorgt, daß der Verkehr nicht gesteigert wird in der einen Gegend auf Kosten der andern, daß die eine Provinz nicht auslebe, um die andere absterben zu lassen, ist daher wohlthätiger als die Selbstregierung, die dergleichen Uebel hervorbringen würde; und da alle Prinzipien nur insoweit richtig sind, als sie das allgemeine Wohl befördern, so ist es eine Prinzipienreiterei, aus Liebe für Selbstregierung sie auch dort zu wünschen, wo sie schädlich wirkt, und aus Abscheu vor der Bevormundung ihr auch dort entgegen zu treten, wo sie wohlthätig ist.

Ist es wirklich dem Rheinländer gleichgiltig, wie es in Ostpreußen aussieht, nun so muß gerade die Regierung dafür auftreten, daß in Ostpreußen Eisenbahnen entstehen. Es ist eine Thorheit zu sagen: der Ostpreuße möge für sich selber sorgen. Der ostpreussische Kapitalist — und von ihm kann ja nur die Rede sein — ist nicht so patriotisch sein Geld in Aktien anzulegen, die wenig Dividende ver-