r. 612. XXXIV. Jahrgang

Abend-Ausgabe.

Freitag, 1. Dezember 1905

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Die Töff-Töff-Steuer.

Der Gesetzentwurf gegen den Verkehr, der den offiziellen Titel „Gesetz wegen Abänderung des Stempelsteuergesetzes" führt, enthält als vierte und letzte Verkehrssteuer eine Besteuerung der Automobile. Auf Motorräder sollen 10 Mark, auf Motorwagen mit einem oder zwei Sitzplätzen 100 Mark, auf Motorwagen mit mehr als zwei Plätzen 150 Mark Jahressteuer gelegt werden. Dazu tritt noch eine Jahresgebühr von 2 Mark für jede Pferdekraft, wenn der Motor des Fahrzeuges nicht mehr als vier Pferdekräfte hergibt, und eine Jahresgebühr von 3 Mark für jede Pferdekraft, wenn der Wagen einen mehr als vierpferdigen Motor besitzt. Teile einer Pferdekraft werden einer vollen Pferdekraft gleichgestellt. Die Abgabe ermäßigt sich um die Hälfte, wenn die Genehmigung für Benutzung des Autos nur für einen vier Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird. Dagegen tritt keine Rückvergütung der Steuer ein, wenn der Besitzer das Fahrzeug gleich nach der Lösung der Jahreskarte wieder veräußert, oder wenn das Auto durch einen Unfall verloren geht. Ist dieses Prinzip schon höchst fiskalisch, so treibt der Entwurf den Fiskalismus noch weiter, indem er fordert, daß auch jeder neue Erwerber eines Autos — ob er es nun durch Schenkung, Erbgang oder Kauf erworben hat — die volle Jahresabgabe zahlen muß, ohne Rücksicht darauf, daß auch der Vorbesitzer den vollen Betrag für das Kalenderjahr entrichtet hat. Ein Auto also, das innerhalb eines Kalenderjahres zwei- oder dreimal den Besitzer wechselt, bringt der Reichskasse den doppelten oder dreifachen Betrag der Steuer ein. Nur wenn der letzte Erwerber es in den letzten vier Monaten des Kalenderjahres an sich gebracht hat, braucht er nicht den vollen Steuerbetrag, sondern nur die Hälfte zu erlegen.

Wer ein Auto von dem Besitzer auf Zeit mietet, soll seinerseits zur Zahlung der Steuer verpflichtet sein. Durch diese Bestimmung soll verhütet werden, daß etwa jemand von einem Fuhrwerksbesitzer ein zu gewerbsmäßiger Personenbeförderung dienendes Automobil, das steuerfrei ist, auf längere Zeit für eigenen Gebrauch mietet und so die Steuer umgeht. Nach dem Entwurf müßte dieser Mieter, auch wenn er das Auto nur auf einige Tage mietet, den vollen Jahresbetrag der Steuer für das Auto zahlen, es wäre denn, daß er es im letzten Drittel des Kalenderjahres mietete. In diesem Falle hätte er nur die Hälfte der Jahressteuer zu entrichten.

Für ausländische Kraftfahrzeuge, die in den innerdeutschen Verkehr eintreten, gelten folgende Sätze: Ein Auslandsmotorrad, das sich nicht länger als dreißig Tage in Deutschland aufhält, zahlt 3 Mark Steuer, ein Auslandsauto mit mehr als zwei Sitze hat, 15 Mark Steuer. Wenn es mehr als fünf Sitze hat, 15 Mark Steuer. Wenn es mehr als fünf, höchstens aber dreißig Tage sich in Deutschland aufhält, zahlt ein zweisitziges Auslandsauto 30 Mark, ein mehrsitziges 45 Mark. Ausländische Motorräder und Automobile, die sich länger als dreißig Tage in Deutschland aufhalten, haben dieselben Sätze zu entrichten wie einheimische. Die Aufenthaltstage brauchen nicht unmittelbar aufeinander zu folgen.

Steuerfrei sind nur staatliche und städtische Kraftwagen, Lastautomobile und die zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung benutzten Autos. Durch die Einführung der Steuer soll „die Erhebung landesgesetzlicher Gebühren für die polizeiliche Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge nicht ausgeschlossen" werden.

Die Nichterfüllung der Steuerpflicht soll mit Geldstrafe im fünf- bis zehnfachen Betrage der Jahressteuer geahndet werden; mit dem zehnfachen Steuerbetrag soll jeder gepönt werden, der die Steuer nicht rechtzeitig entrichtet. Läßt sich nicht mehr feststellen, wie hoch der hinterzogene Steuerbetrag war, so soll den Sünder eine Geldstrafe von 150 bis 4000 Mark treffen. Das Auto soll zur Sicherstellung von Jahressteuer, Strafe und Kosten beschlagnahmt werden können.

So sieht die neue Steuer aus. Zur Begründung des Entwurfs wird wieder auf das Ausland und auf Hessen hingewiesen. Aber die im Entwurf angeführten ausländischen Steuersätze bleiben, wie die hessischen, weit hinter denen des Herrn v. Stengel zurück. Wenn weiter gesagt wird, der Automobilverkehr nehme die öffentlichen Wege „in einem das gewöhnliche Maß weit übersteigenden Umfang" in Anspruch, so ist das eine komische Anschauung bei Leuten, die im Zeitalter des Verkehrs leben. Das Auto ist und bleibt nun einmal das Fahrzeug der Zukunft, und je mehr diese Zukunft Gegenwart wird, desto befriedigter sollten die Männer am Staatsruder sein. Höchst schnurrig ist auch die weitere Begründung, daß die Autofahrten besteuert werden müßten, da ja auch der Eisenbahnverkehr besteuert werden soll, und da die steigende Verwendung des Autos zu Tourenfahrten den Eisenbahnen Ausfälle verursache! Solche rückständigen verkehrspolitischen Anschauungen bedürfen keiner Widerlegung.

Wir sind grundsätzlich gegen jede Besteuerung und Verteuerung des Verkehrs. Aber mit Rücksicht darauf, daß die Besitzer großer Automobile durchgängig schwer reiche Leute sind und die Steuer für sie kein großes Opfer bedeutet, könnte man sich allenfalls mit einer Steuer auf Luxuswagen abfinden. Diesem Steuerplan gegenüber ist das unmöglich. Denn er trifft auch das billige und, wie der Entwurf zugibt, großenteils für das Erwerbsleben benutzte Motorrad, und er trifft besonders schwer die vielen kleinen und billigen Gebrauchswagen, die er mit den Luxuskarossen über einen Kamm schert. Wie der Entwurf in dieser Beziehung schädlich wirkt, erhellt aus folgender Zuschrift eines Landarztes, der wir durchaus beipflichten:

Die Automobilsteuer soll eine Luxussteuer sein. Es sind daher zwar die Lastautomobile und die zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienenden Motorwagen von Steuer befreit, nicht aber die Gebrauchswagen der Aerzte, Kaufleute und anderer Berufsarten, die das Automobil anstelle des bisher benutzten Pferdefuhrwerks in ihrem Berufe benutzen. Man mag über eine Automobilbesteuerung denken wie man will, daß diese Gebrauchswagen — durchweg Wagen geringer Pferdestärke, die fast ausnahmslos ohne Chauffeur von den Besitzern selbst gefahren werden — mit gleichem Steuersatze wie die eigentlichen Luxusautomobile gemessen werden sollen, ist eine große Ungerechtigkeit und wird die Fabriken sowie Wagen Lahmlegen, wie Sie aus Folgendem ersehen mögen.

Von den Aerzten, die die Hauptabnehmer für kleine Gebrauchswagen sind, benutzen heute hunderte das Automobil, insbesondere zur Besorgung der Landpraxis, nicht weil die Kosten gegen Pferdefuhrwerk etwa sich billiger stellen — denn die jährlichen Kosten für Unterhaltung und Abnutzung sind bei einem sechspferdigen Wagen etwa dieselben ohne Chauffeur, wie die eines Einspännerwagens mit Kutscher — sondern wegen der raschen Bereitschaft und besonders der Zeitersparnis, die wieder der Praxis, dem Kranken und der eigenen Familie des Arztes zu Gute kommt. Jetzt soll nun ein kleiner Viersitzer von sechs Pferdekräften jährlich 150 und 30 gleich 180 Mark Steuern zahlen. Dieser Betrag steht zunächst in schreiendem Mißverhältnis zu den sonstigen Kosten. Er bildet zirka fünf Prozent des Anschaffungspreises und mehr als zehn Prozent der jährlichen Gesamtunkosten. Demgegenüber zahlt ein 24pferdiger Landauer, also ein wirkliches Luxusgefährt eines sehr wohlhabenden Besitzers, 150 + 120 = 270 Mark jährlich, was nur ca. 1½ Prozent des Anschaffungspreises und etwa 3–5 Prozent der jährlichen Gesamtunkosten entspricht.

Dem ohnehin nicht auf Rosen gebetteten Landarzte, der seine Praxis mit dem Motorwagen versieht, werden also dadurch 180 Mark Betriebskosten mehr aufgebürdet, ein Betrag, der ganz ohne Zweifel die meisten veranlassen wird, wieder zum Pferdefuhrwerk zurückzukehren und dem Automobil neue Anhänger fernhalten wird. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei Kaufleuten und sonstigen Berufsarten, die ein Gebrauchsautomobil benutzen; die Steuer stellt eine so unverhältnismäßige Erhöhung der Betriebskosten dar, daß die Benutzung kleiner Wagen zu Gebrauchszwecken sofort enorm zurückgehen wird.

Wenn überhaupt eine Automobilsteuer zustande kommt, so sollten entweder alle kleinen Wagen etwa bis 10 Pferdekräfte, oder wenigstens die Gebrauchswagen ganz unbesteuert bleiben, oder mindestens sollte bei diesen die Grundtaxe, 100 beziehungsweise 150 Mark, wegfallen. Dann herrschte einigermaßen Gerechtigkeit.

Das ist so einleuchtend, daß man nicht begreift, wie die Regierung diesen Sachverhalt unberücksichtigt lassen konnte. Noch eine andere Unbilligkeit enthält der Entwurf: Warum sollen, wenn man überhaupt den Autoverkehr besteuert, die Kraftdroschken unbesteuert bleiben? Sie werfen den Fuhrwerksunternehmern reiche Erträge ab. Selbstverständlich wäre eine so hohe Besteuerung der Kraftdroschken, wie der Entwurf sie für Privatautomobile vorschlägt, unmöglich; sie müßten besteuert werden, wie die obige Zuschrift es für die Gebrauchswagen vorschlägt. Am besten freilich wäre es, man träfe nur die Luxusautomobile und stufte bei diesen die Steuersätze nach der Höhe des Anschaffungspreises ab. Das wäre allenfalls eine Verteilung der Steuerlast, die man sich gefallen lassen könnte. In diesem Sinne sollte der Reichstag das Steuerprojekt des Herrn v. Stengel unmodeln, wenn er es nicht vorzieht, die wenig ergiebige Verkehrsbesteuerung überhaupt zu verwerfen. Was das beste wäre.

Das russische Chaos.

Die Lage in Rußland ist möglichst verworren. Zuversichtliche und hoffnungslose Nachrichten wechseln täglich miteinander ab, und der Wechsel der Stimmungen ist das einzig Beständige in der gegenwärtigen Bewegung. Während gestern noch Symptome vorherrschend waren, die die Lage von neuem äußerst drohend und die Stellung Wittes als stark erschüttert erscheinen ließen, läßt ein heute, übrigens wieder mit dem üblichen Hughes-Telegraphen an uns gelangtes Telegramm unseres Petersburger ✕-Korrespondenten darauf schließen, daß noch nicht alle Hoffnung auf endliche Klärung aufgegeben zu werden braucht. Unser Korrespondent telegraphiert:

Trotz aller alarmierenden Symptome ist in der nächsten Umgebung Wittes die Hoffnung vorhanden, daß mit Ende des Jahres die Situation in Rußland sich wesentlich geändert hat. Das Kabinett ist entschlossen, das demnächst erscheinende Recht und Pflichten der Bürgerumschreibende Gesetz aufs strengste anzuwenden. Die revolutionäre Partei in Petersburg besteht aus 3500 Sozialisten und 1600 Umstürzlern anderer Observanz. Siefängt an Mangel an Waffen und Geldmitteln zu spüren, während die liberale Ordnungspartei sich immer fester zusammenschließt. Die liberalen Grundbesitzer stehen teilweise auf dem Standpunkt, daß, wenn die Regierung nicht vermag, der Bauern Herr zu werden, sie es vorziehen, diesen selber das Land auszuhändigen und dann mit ihnen gegen die Revolutionäre zu ziehen.

Der soeben aus dem Exil zurückgekehrte liberale Führer Struve wird von den Sozialisten aufs gemeinste angefallen, weil er sich auf die Seite der Ordnungspartei gestellt hat. Man glaubt, das Schlimmste sei überstanden.

Dem widersprechen freilich die Meldungen von der teilweisen Unzuverlässigkeit des Heeres und der Marine, für die neuerdings nicht nur die unerhörten Vorgänge in Sewastopol, sondern auch eine hochbedeutsame Kundgebung Petersburger Generalstabsoffiziere Zeugnis geben. Eine Depesche aus Petersburg berichtet uns:

In der Stadt allgemein verbreiteten Gerüchten zufolge fand vorgestern in der Nikolaus-Generalstabsakademie mit Genehmigung des Akademiedirektors eine Offiziersversammlung statt, in der die Versammelten ihre Sympathie mit der

Aus Oper und Konzert.

Von

Dr. Leopold Schmidt.

Heute wird noch einmal im Opernhause „Leonore", die ursprüngliche Fassung des „Fidelio", gegeben. Ob es das letzte Mal sein wird? Das wäre schade; denn die Zahl derer, die sich dafür interessieren, wird durch zwei Aufführungen schwerlich befriedigt sein, und, ganz abgesehen von dem musikhistorischen Interesse, bietet das Werk so viel Schönes, daß man gelegentlich immer darauf zurückkommen sollte. Jedenfalls wäre das eher ratsam, als etwa die eine oder die andere Nummer in die „Fidelio"-Partitur aufzunehmen. Beethoven hat seiner Oper eine endgültige Fassung gegeben, die wir zu respektieren haben. Daneben aber dürfen wir uns wohl der Urgestalt freuen; von einem Verdrängen des „Fidelio" kann ja nicht die Rede sein. Ich kann aber nicht in das Urteil derer einstimmen, die immer die letzte Fassung eines Werkes für die beste halten und sich auf das „Vermächtnis" des Autors berufen. Im Gegenteil nehme ich lieber unleugbare Schwächen in Kauf, um der Frische und Einheitlichkeit willen, die der später verbessernde Verfasser selten unangetastet läßt, da er sich gewöhnlich in die gleiche Stimmung nicht mehr versetzen, seinen inzwischen veränderten Stil nicht verleugnen kann. Ein betrübsames Beispiel dafür ist die sogenannte Pariser „Tannhäuser"-Bearbeitung. Wagner stand seiner Schöpfung entfremdet gegenüber, als er es fertig brachte, ihr die neue Venusbergszene aufzubürden. So ist mir auch die erste Fassung des H-dur-Trios von Brahms die weitaus liebere. Der spätere Brahms hatte mit dem jugendlichen Stürmer, dem Sprossen Schumannscher Romantik, zu wenig mehr gemeinsam, als daß nicht Brüche in der Verschmelzung des Alten und Neuen sich bemerkbar machen sollten. Trotzdem bevorzugen unsere Musiker jetzt ausschließlich die zweite Bearbeitung. Auch die Brüder Mark, Jan und Boris Hambourg spielten sie neulich in ihrem Trioabend. Die drei sind übrigens alle tüchtige Künstler, wenn auch der Pianist seine Partner bei weitem überragt. Wie prachtvoll gab er wieder den Klavierpart bei Brahms, und wie delikat behandelte er den Flügel in dem vollen A-dur-Trio („Concert royal") von Couperin, fast mit der Wirkung des alten Clavecins! Der Geiger greift nicht immer rein, der Cellist trat oft zu wenig hervor; in der musikalischen Auffassung jedoch war das Zusammenspiel recht erfreulich.

In Parenthese: Ich kenne nur eine Oper, die durch Umarbeitung lediglich gewonnen hat, das ist Glucks „Orpheus". Als Gluck aus der Kastraten- eine Tenorpartie machte, war sein Werk innerlich noch nicht entfremdet, noch durch keine langen Jahre von ihrer Entstehungszeit getrennt. Diese „Pariser" Fassung sollte wirklich die bühnenübliche, die ja doch nicht einmal den ursprünglichen Intentionen des Meisters entspricht, endlich verdrängen. Es ist doch eigentlich schmählich, daß seit dem Erfolge der Viardot auch bei uns den Sänger der Gattenliebe eine weibliche Hosenrolle aus dem Sänger der Gattenliebe eine weibliche Hosenrolle gemacht ist. Doch zurück zur „Leonore"! Ich glaube, daß das Verdienst Dr. Erich Prieger's, der uns diese Partitur zurückgewonnen hat, noch nicht allgemein genugsam geschätzt ist. Die Sache liegt nicht so, wie sie vielfach dargestellt wird: als ob es sich um den schwachen Vorgänger des „Fidelio" handelte. Aus Schindlers, des treuen Famulus, Mitteilungen wissen wir, daß Beethoven auf seine „Leonore" große Stücke hielt, daß er sie widerwillig und nur durch die Verhältnisse gezwungen umgearbeitet hat, und daß er sich sehr wohl bewußt war, wie schwer es ihm wurde, sich 1814, wo er bereits vielfach ein anderer geworden war, wieder ganz in die ältere Arbeit zurückzufinden. Tatsächlich ist denn auch der „Fidelio" nicht überall eine Verbesserung. Die „Leonore" hat den Vorzug größerer Einheitlichkeit, sie enthält auch im einzelnen Schönheiten, die wir im „Fidelio" vermissen. Sich davon zu überzeugen, gibt der bei Breitkopf u. Härtel erschienene Priegersche Klavierauszug jedem die Gelegenheit. Warum sollen nicht beide Fassungen nebeneinander bestehen? Man muß sich hüten, aus dem schiefen Gesichtswinkel der Tradition und Gewohnheit die uns weniger vertraute zu beurteilen. Die Rezitative, die Leonorens große Arie und das Erkennungsduett einleiten, sind unerseht geblieben; daß die Florestan-Arie von größerer dramatischer Wahrheit ist, wird gleichfalls niemand bestreiten, und das Chorfinale enthält wahrhaft ergreifende Stellen. Offen bleibt die Frage nach dem Melodram. Selbst wenn bei der ersten Aufführung eines vorhanden war, glaube ich nicht, daß es schon die uns bekannte Gestalt hatte. Die Aufspielung auf die erst 1814 komponierte F-dur-Arie macht das zum mindesten sehr unwahrscheinlich.

Der besagte Auszug der Beethovenschen Oper ist in klaristischer Beziehung gegen die früheren ein Fortschritt; er gibt ein viel klareres und vollständigeres Bild der Instrumentation. Der junge Musiker, der dabei behilflich war, Konrad Ramrath, führte sich neulich im Konzert der talentvollen Geigerin Minna Bussius als Liederkomponist ein. Sein Zyklus „Stiller Gang" ist etwas zu sehr auf den gleichen Ton gestimmt, verrät aber Zeichen einer natürlichen melodischen Begabung, der man nur etwas mehr Persönliches, auch in den Begleitungen wünschte. Fräulein Bussius hatte wieder mit der Intonation zu kämpfen, zeigte sich aber als eine viel fertigere Künstlerin, als ich nach ihrem ersten Auftreten vermuten konnte, besonders in der Ciaconne von Vitali, einem Stück, das man gerne öfter sich mit der zu Tode gehetzten Bachschen Ciaconne abwechseln sehen möchte. Sängerin des Abends war Karola Hubert. Ihre Stimmbildung ist ungleich; neben schönen Tönen stehen minderwertige, der Vortrag könnte durch die Sprache belebter sein; und doch war der Eindruck nicht unsympathisch. Hier will ich gleich ihrer Kollegin Katarina Hiller denken. Ich hörte einige französische und italienische Kleinigkeiten von ihr, die sie recht intelligent und mit hübscher Stimme gab. Bei ihr stört eine dynamische Unausgeglichenheit: sie läßt einzelne Töne zu sehr fallen.