



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Die Verwaltung der Strassenbahngesellschaften*

Forrás:

Pester Lloyd Albl

Bn

(Hely)

1922. 12. 18

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385. 85

Hely

Idő

"1922"

Személy

Helyszám

Die Vergewaltigung der Strassenbahngesellschaften.

Von Dr. Theodor Szende.

Neben dem vielumstrittenen „Ordnungs-Gesetzesentwurf“, durch den die Regierung die Rechtsordnung mit verschärften Maßregeln stützen will, mündet der Gesetzesentwurf des Handelsministers über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Budapestener Vereinigten Stadtbahnen etwas Sonderbar an. Denn dieser Entwurf funktioniert einen gewaltsamen Eingriff in wohl-erworbene Privatrechte, in der Weise, daß er alle daraus erwachsenen Schädigungen auf die derzeit ihres Eigentums beraubten Privatunternehmungen überwälzt. Wie damit der Rechtsordnung gedient werden soll, möge dahingestellt bleiben.

Wie bekannt, wurden gleich in den ersten Tagen der unruhigen Oktoberrevolution sämtliche Budapestener Strassenbahnen, die Lokalbahnen mitinbegriffen, trotz Protestes der Eigentümer, diesen weggenommen und unter der Firma „Vereinigte Budapestener Stadtbahnen“ der Hauptstadt — nebst deren Eintragung als Firmeninhaberin ins Firmenprotokoll — übergeben. Die Regierung Károlyi hat diesen Gewaltakt in eine Verordnung, ja sogar in ein „Volksgesetz“ eingekleidet, das allerdings noch von einer den Besitzern zu gewährenden Vergütung sprach. Diese Einheit der Bahnen blieb bis zum heutigen Tag bestehen. Sie wurde durch die Näteregierung übernommen, durch die gegenrevolutionäre Regierung Friedrich aufrechterhalten, und durch die Regierung Bethlen im Vorjahre in eine handhabbare „offene Handelsgesellschaft“ (Société malgré elle), mit den einzelnen widerstrebenden Unternehmungen als Zwangsgesellschaften, umgestaltet, gleichzeitig aber wurde deren Liquidation angeordnet. Diese zerfahrenen Rechtsverhältnisse sollen nun durch den Regierungsentwurf „geordnet“ werden. Sehen wir uns einmal diese „Ordnung“ näher an.

Gleich in § 1 erklärt der Entwurf sehr richtig, daß die Wegnahme der Eisenbahnen seinerzeit „gewaltsam, rechts- und gesetzwidrig“ erfolgt sei. Nach diesen versöhnungsvollen Auftakt möchte man erwarten, daß den also vergewaltigten Unternehmungen die Gesetzgebung eine Genugtuung bieten würde. Aber in § 2 soll es gleich anders kommen. Darin heißt es nämlich: für die Wegnahme und für die seither im „öffentlichen Interesse“ geführte Verwaltung der Bahnen kann weder der Staat, noch die an der Wegnahme werftätig beteiligte gewesene Hauptstadt verantwortlich gemacht werden. Wie sich diese beiden Paragraphen zusammenreimen, ist für den beschränkten Untertan verstand unfaßbar. Denn wenn die Wegnahme der Bahnen ein rechts- und gesetzwidriger Gewaltakt war, so müßten für dessen Folgen Staat und Kommune von Rechts wegen aufkommen. Man könnte hierauf erwidern, der Staat sei für einen revolutionären Akt nicht haftbar. Darüber ließe sich streiten. In Deutschland gibt es ein Tumultschadengesetz, das auch auf revolutionäre Ereignisse Anwendung findet. Es liegt eben unlenkbar in der Linie der modernen Rechtsentwicklung, daß ein Schaden, der dem einzelnen durch unrichtiges Funktionieren oder Versagen der öffentlichen Gewalten verursacht wird, durch die Gesamtheit zu tragen ist. Wenn sich auch der Staat vielleicht noch auf das zweifelhafte Argument zu stützen vermag, die Regierung Károlyi könne nicht als die gesetzliche Vertreterin der Staatsgewalt betrachtet werden, so würde dieses Argument völlig versagen, wenn die Hauptstadt sich darauf berufen wollte. Denn die Hauptstadt hat die Bahnen durch ihre rechtmäßigen Funktionäre ohne Widerspruch übernommen und sich als Firmeninhaberin protokollieren lassen.

Außer dem Schaden haben die Gesellschaften auch noch den Spott zu tragen, denn § 2 erklärt ganz unumwunden, die gemeinsame Verwaltung der Bahnen seit dem 5. November 1918 sei „im öffentlichen Interesse“ erfolgt. Man hat also die Bahnen den Eigentümern „gewaltsam, rechts- und gesetzwidrig“ weggenommen, um sie dann gleich vom ersten Tage der Vergewaltigung an „aus öffentlichem Interesse“ zu verwalten! Das klingt beinahe wie Hohn!

Es kommt aber noch ärger. Des weiteren wird im § 2 ausgesprochen, daß die gewaltsam vereinigten Bahnen für alle, aus der gemeinsamen Verwaltung erwachsenen Schulden — als Gesamtschuldner zu haften haben. Jedenfalls eine verblüffende Neuerscheinung auf dem Gebiete des Rechtes. Das haben wir Laien schon gehört, daß Mittäter einer unerlaubten Handlung dem Geschädigten

solidarisch haften; aus diesem Grunde würden Staat und Kommune ohne diesen famosen Entwurf den geschädigten Bahnunternehmungen solidarisch haftbar sein. Daß aber mehrere Geschädigte für die Folgen des ihnen zugefügten Unrechts zur gesamten Hand haftbar gemacht werden können: das Erwägen einer solchen Möglichkeit war dem vorliegenden Entwurfe vorbehalten. Das klingt genau, als wenn man sagte: man hat auch eure Bahnen widerrechtlich weggenommen, darum müßt ihr alle Schulden bezahlen, die fremde Leute in eurem Namen gemacht haben; noch dazu solidarisch, damit sich die Gläubiger den Zahlungsfähigsten unter euch aussuchen können. Vielleicht kann der vereinerleite Juristenstand in etwas begreifen; der gesunde Menschenverstand bäumt sich jedenfalls gegen solchen Widsinn auf.

Der ganze Aufbau des Entwurfes läßt sich nur aus der derzeit vorwaltenden fiskalischen Gedankenrichtung heraus erklären, alle Schädigungen des Umsturzes dem Fiskus abzunehmen und auf die Privatwirtschaft zu überwälzen. Man geht dabei immer von der Annahme aus, daß durch die Überwälzung kapitalstärkige Schültern belastet würden. Dem ist jedoch wenigstens in diesem Falle keineswegs so. Durch die ungerechte Überwälzung des Schadens auf die vergewaltigten Gesellschaften werden die einzelnen Aktionäre empfindlich geschädigt. Am liebsten sind aber die Aktionäre der Strassenbahnen zumeist sogenannte kleine Leute. Die Aktien der Gesellschaften sind keineswegs in einigen wenigen Händen vereinigt, sondern waren von jeher in den Kreisen der kleinen Rentner beliebt, wo sie denn auch zum großen Teile festliegen. Wie kommen alle diese fleißigen, sparsamen Bürger dazu, daß der Wert ihrer Aktien durch eine derartige Vergewaltigungspolitik dauernd niedergedrückt und ihr Vermögen geschmälert wird?

Das traurigste an der Sache ist, daß ein Mann von so hohen wirtschaftlichen Fähigkeiten, wie Handelsminister Walló, seinen Namen zu diesem Entwurf hergeben muß. Ein derartiger Eingriff in die Privatrechte muß notgedrungen eine peinliche Mißstimmung im Kreise der zahlreichen ausländischen Aktionäre hervorgerufen. Die ausländischen Kapitalisten wurden schon im Vorjahre durch die berüchtigte Kinoverordnung verärgert. Da soll dann der ausländische Kapitalist Luft bekommen, sein Kapital herzubringen und in neue Unternehmungen zu investieren.

Noch immer ist es Zeit zur Einkehr. Der Entwurf in seiner jetzigen Gestalt kann und darf nicht zum Gesetz werden, denn das würde die gesetzliche Sanktion eines unerhörten Unrechts bedeuten. Es ist selbst für die Gesetzgebung gefährlich, ein solches Spiel mit dem Privateigentum zu treiben, dessen Unversehrtheit der stärkste Grundpfeiler der heutigen staatlichen und wirtschaftlichen Ordnung ist. Das Unrecht muß geföhnt, der Schade wenigstens billigerweise ausgeglichen und verteilt werden. Genug der Bergewaltigungen! Möge endlich auch dem Privatkapital Gerechtigkeit widerfahren!
