

Budapestre vonatkozó újságcikkek



Szerző: Szende, Theodor

Cím: Die Verwaltung der Strassenbahngesellschaften

Forrás: Regler Lloyd

Bp

(Hely)

1922. 12. 10.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Tárgy 385.85

Hely

Idő

"1922"

Személy

Helyszám

Közp nyom.

Die Vergewaltigung der Strassenbahngesellschaften.

Von Dr. Theodor Szende.

Neben dem vielumstrittenen „Ordnungs-Gesetzesentwurf“, durch den die Regierung die Rechtsordnung mit verschärften Maßregeln stützen will, nutzt der Gesetzesentwurf des Handelsministers über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Budapestener Vereinigten Stadtbahnen etwas Sonderbares an. Denn dieser Entwurf sanktioniert einen gewaltthamen 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 unruhlichen 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 Firmeninhaberinnen ins Firmenprotokoll — übergeben. Die Regierung Karolji hat diesen Gewaltakt in eine Verordnung, ja sogar in ein Volksgesetz eingekleidet, das allerdings noch von einer den Besitzern zu gewährenden Vergütung sprach. Diese Einheits der Bahnen blieb bis zum heutigen Tag bestehen. Sie wurde durch die Rätere-gierung übernommen, durch die gegenrevolutionäre Regierung Friedrich aufrechterhalten, und durch die Regierung Weisler im Vorjahre in eine sonderbare „offene Handelsgesellschaft“ (Société malgré elle), mit den einzelnen widerstrebenden Unternehmungen als Zwangsgesellschaften, umgestaltet, gleichzeitig aber wurde deren Liquidation angeordnet. Diese zersprochenen 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 „gewalttham, rechts- und gesetzwidrig“ erfolgt sei. Nach diesem verheißungsvollen Aufsatze möchte man erwarten, daß den also vergewaltigten Unternehmungen die Gesetzgebung

eine Genugthuung 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 werktätig beteiligte gemessene Hauptstadt verantwortlich gemacht werden. Wie sich diese beiden Paragraphen zusammenreimen, ist für den beschränkten Untertanen-verstand mißfahbar. 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 Zumultschadengesetz, das auch auf revolutionäre Ereignisse Anwendung findet. Es liegt eben un-leugbar 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 Karolji könne nicht als die gesetzliche Vertreterin der Staatsgewalt betrachtet werden, so würde dieses Argument völlig verjagen, wenn die Hauptstadt sich darauf berufen wollte. Denn die Hauptstadt hat die Bahnen durch ihre rechtmäßigen Funktionäre ohne Widerspruch übernommen und sich als Firmeninhaberinnen 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 „gewalttham, 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 gewalttham vereinigte Verwaltung der Bahnen für alle, aus der gemeinsamen Verwaltung erwachsenen Schulden — als Gesamtschuldner zu haften haben. Jedenfalls eine verblüffende Reverscheinung 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

Székesfővárosi háziyomda 19'2

man ohne diesen famosen Entwurf den geschädigten
Unternehmungen solidarisch haftbar sein. Daß aber
mehrere Geschädigte für die Folgen des ihnen zugefügten
Unrechts zur gesamten Hand haftbar gemacht werden können:
als Erfüllen 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 auswählen
können. Vielleicht kann der verfeinerte Juristenverstand je
etwas begreifen; der gesunde Menschenverstand häumt sich
jedemfalls 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 Privatwirt-
schaft zu überwälzen. Man geht dabei immer von der
Annahme aus, daß durch die Ueberwälzung kapitalsträftige
Schultern belastet würden. Dem ist jedoch wenigstens in diesem
Falle keineswegs so. Durch die ungerechte Ueberwälzung des
Schadens auf die vergewaltigten Gesellschaften werden die ein-
zelnen Aktionäre empfindlich geschädigt. Nun
sind aber die Aktionäre der Straßenbahnen zumeist sogenannte
kleine Leute. Die Aktien der Gesellschaften sind keines-
wegs in einigen wenigen Händen vereinigt, sondern waren von
jeher in den Kreisen der kleinen Rentner beliebt, wo sie dem
auch zum großen Teile festliegen. Wie kommen alle diese
fleißigen, sparsamen Bürger dazu, daß der Wert ihrer Aktien
durch eine derartige Vergewaltigungspolitik dauernd nieder-
gehalten und ihr Vermögen geschmälert wird?

Das traurigste an der Sache ist, daß ein Mann von so
hohen wirtschaftlichen Fähigkeiten, wie Handelsminister
Walck, seinen Namen zu diesem Entwurf hergeben muß.
Ein derartiger Eingriff in die Privatrechte muß notgedrun-
gen eine peinliche Mißstimmung im Kreise der
zahlreichen ausländischen Aktionäre hervor-
rufen. Die ausländischen Kapitalisten wurden schon im Vor-
jahre durch die heriichtigte Kinosverordnung verärgert. Da soll
dann der ausländische Kapitalist Lust bekommen, sein Ka-
pital herzubringen und in neue Unternehmungen zu in-

vestieren.

Noch immer ist es Zeit zur Einkehr. Der Entwurf in
seiner jetzigen Gestalt kann und darf nicht zum Gesetz wer-
den, 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 Unber-
ehrtheit der stärkste Grundpfeiler der heu-
tigen staatlichen und wirtschaftlichen Ord-
nung ist. Das Unrecht muß gesühnt, der Schade wenigstens
billigweise ausgeglichen und verteilt werden. Genug der
Vergewaltigungen! Möge endlich auch dem Privatkapital Ge-
rechtigkeit widerfahren!