

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

14. Juli 1948.

192/A.E.A n f r a g e b e a n t w o r t u n g .

zu 146/J

Auf eine Anfrage der Abg. Dr. Scheff und Genossen vom 5. November 1947 betreffend das aus Österreich verbrachte und zurückbehaltene Eisenbahnmaterial, teilt Bundesminister für Verkehr Ubleis mit:

Die in verschiedenen Zeitungen erschienenen Pressemeldungen über den Güterwagenpark und die Ursachen des grossen Güterwagenmangels in Österreich enthielten grobe Entstellungen und Unrichtigkeiten.

Der Sachverhalt ist folgender: Nach dem Kriegsende wurden von den Alliierten alle in Österreich befindlichen Wagen den Österreichischen Bundesbahnen zur treuhändigen Verwaltung übergeben.

Jede Verminderung oder Vermehrung von Wagen wird von den Österreichischen Bundesbahnen seit Betriebsbeginn 1945 im Saldoverfahren festgehalten. Zu diesem Zweck werden in den Übergangsbahnhöfen alle Wagen, die Österreich verlassen oder nach Österreich kommen, aufgeschrieben und gemeldet. An Hand dieser Aufschreibungen kann jederzeit festgestellt werden, ob Österreich gegenüber einem Nachbarlande ein Wagenguthaben oder eine Wagenschuld hat.

Über den Ausgleich des Wagensaldos sind Verhandlungen mit allen Nachbarbahnverwaltungen im Gange. Die Österreichischen Bundesbahnen drängen ununterbrochen darauf, dass die Wagen, die uns das Ausland schuldet, zurückgegeben werden.

Da die Verhandlungen zwischen den Bahnverwaltungen bisher zu keinem Ergebnis führten, haben sich die Österreichischen Bundesbahnen am 12.5.1948 an die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf mit der Bitte um Vermittlung gewendet.

Hier soll nur festgestellt sein, dass Österreich an die vereinigte britisch-amerikanische Zone Deutschlands am 13.6.1947 6476 Wagen schuldet. Diese Güterwagenschuld musste bis 1.8.1947 abgezahlt sein, andernfalls die Kahlenlieferungen von der Ruhr nach Österreich eingestellt worden wäre.

Gegenüber Ungarn hatte Österreich am 20.8.1947 ein Wagenguthaben von insgesamt 14610 Güterwagen. Bei der am 17., 18. und 19.9.1947 in Wien stattgefundenen Besprechung zwischen Vertretern der Österreichischen Bundesbahnen und der Ungarischen Staatsbahnen erklärten sich die Vertreter der Ungarischen Staatsbahnen bereit, auf diese Schuld 2015 Wagen zurückzuerstatten. Für die restlichen Wagen, erklärten sie, keinen Ersatz stellen zu können.

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

14. Juli 1948.

Nach der Sachlage wird ein Gesamtausgleich des Güterwagensaldos zwischen Österreich und seinen Nachbarbahnen nur unter dem Protektorat der alliierten Besatzungsmächte möglich sein.

Der Güterwagensaldo, von dem bisher die Rede war, betrifft alle von den Österreichischen Bundesbahnen treuhändig verwalteten Wagen, also auch jene Wagen, die über Bewilligung des Alliierten Rates mit "Österreich" beschriftet wurden und den provisorischen österreichischen Wagenpark bilden.

Die 25.000 Güterwagen des provisorischen ^{österreichischen} Güterwagenparkes sind zwar noch nicht Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen, dürften es aber aller Voraussicht nach bei der endgültigen Aufteilung des europäischen Wagenparkes werden. An diesen Wagen sind die Österreichischen Bundesbahnen daher besonders interessiert. Aus diesem Grunde wird über diese Wagen noch eine besondere Evidenz geführt. Ein Grossteil der mit "Österreich" beschrifteten Wagen befindet sich ständig im Ausland, weil z.B. Kohle von Polen und Überseegüter von Triest mit Österreich-Wagen ^{abgeholt} werden.

Der von den Österreichischen Bundesbahnen erstellte Saldo über die Österreich-Wagen ist nicht das Gleiche wie der Gesamtsaldo, der alle Wagen umfasst. Die widersprechenden und unrichtigen Pressemeldungen sind darauf zurückzuführen, dass der Gesamtsaldo über alle Wagen und der Saldo über die Österreich-Wagen nicht auseinandergehalten werden.

Hinsichtlich des in der Anfrage erwähnten anderen Eisenbahnmateri- als wird bemerkt, dass im Jahre 1945 nach Beendigung der Kampfhandlungen die gesamten Werkzeugmaschinen der Oberbauwerkstätte Wörth beschlagnahmt und bis auf wenige Stücke, die nach Protest wieder zurückgegeben wurden, mit zwei vollen Güterzügen ins Ausland geschafft worden sind. Weiter sind auch Oberbaumaterialien (hauptsächlich Schwellen), Gräte und Werkzeuge, Motor-Draisinen und Motor-Bahnwagen, Baracken usw. beschlagnahmt und wahrscheinlich zum Teil ins Ausland gebracht worden.

Anfangs 1947 wurden über Aufforderung des Bundeskanzleramtes - Auswärtige Angelegenheiten die Werte ermittelt, welche nach Abschluss der Kampfhandlungen den Österreichischen Bundesbahnen durch die Besatzungsmächte entzogen wurden.

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

14. Juli 1948.

In diese Ermittlung wurden alle Entnahmen (Requisition, Beschlagnahmen, Materialbeistellungen etc.) einbezogen, für welche keine Bezahlung geleistet wurde. Nicht zu erfassen waren jene Werte, welche auf Grund der Potsdamer Beschlüsse als deutsches Eigentum in Anspruch genommen wurden. Unter Zugrundelegung des Wertniveaus Jänner 1947 ergab sich eine Summe von 30,8 Millionen Schilling. Im Hinblick auf die besonderen Umstände, welche hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel obwalten, wurde das rollende Material bei diesen Ermittlungen ausser Betracht gelassen und einer gesonderten Behandlung vorbehalten.

Es ist zu bedauern, dass die Öffentlichkeit durch die unrichtigen Pressemeldungen beunruhigt wurde, die auch den Österreichischen Bundesbahnen nur Unannehmlichkeiten brachten.

Aus diesen und anderen naheliegenden Gründen würde ich daher bitten, dass von den vorstehenden Mitteilungen kein weiterer Gebrauch gemacht werde, als dies aus der Behandlung der vorliegenden Anfragebeantwortung erforderlich ist.

-.-.-.-.-