

[Kohlentariife und Kohlenzufuhr nach Wien.] Von einer Wiener Kohlenhandelsfirma erhalten wir die nachstehende Zuschrift: „Bei der mit 1. Februar d. J. in Kraft tretenden 30prozentigen Tarifierhöhung sollen auch die Kohlentariife in diesem Ausmaße hinaufgesetzt werden, und es entsteht die Frage, inwieweit dadurch der Verkehr mit Kohle berührt werden dürfte. Oesterreich ist mit seinem Reichtum an Stein- und Braunkohlenfeldern vollkommen in der Lage, den Bedarf zu befriedigen. Nur durch die anderweitige Inanspruchnahme der Transportgelegenheiten kann die Kohle von den Schächten nicht in die Bahnwege geleitet und die dennoch einlangende Kohle zugestellt werden. Namentlich in Wien wirkt diese schwierige Zustellungsmöglichkeit schwer auf die Verbraucher ein, und es fragt sich, ob hier nicht gewisse Erleichterungen im Zusammenhange mit der neuen Regulierung der Kohlentariife geschaffen werden könnten. In Wien befindet sich nur ein maßgebender Kohlenbahnhof, und zwar der Nordbahnhof. Ganz Wien ist fast ausschließlich auf diese Kohlenankunftsstelle verwiesen. Begründet ist diese Tatsache nicht nur durch die lokalen Anlagen zur Kohlenlagerung auf dem Nordbahnhofe, sondern auch durch die Tarife, die für den Nordbahnhof bis zu 20 S. per 100 Kilogramm niedriger erstellt sind als auf manchen übrigen Wiener Bahnhöfen. Diese Bevorzugung des Nordbahnhofes in den Kohlentariifen stammt noch aus jener Zeit, als die Nordbahn als Privatbahn das ausschließliche Recht der Kohlenbeförderung für Wien für sich in Anspruch nahm. Dadurch entsteht die Folge, daß alle Verbraucher genötigt sind, in den für sie weit entfernten Nordbahnhof um Kohle zu senden, was für die Bewohner, zum Beispiel vom 11., 12. und 13. Bezirk, keine so leichte Aufgabe ist, namentlich bei den gegenwärtigen Fuhrwerkskalamitäten. Viele dieser Konsumenten hätten es viel näher zu dem Ost-, West-, Süd-, Nordwest- und Heiligenstädter Bahnhof, wo auch Ablagerungsstellen für Kohle, wenn auch im bescheidenen Maßstabe, vorhanden sind und auf welchen auch die Gemeinde Wien nun Kohlenablagerungsstellen für die ärmere Bevölkerung errichtete, doch hindern sie die hohen Tarife, die diesen Bahnhöfen für Kohle erstellt sind, sich die Kohle in ausreichenderem Maße dahin leiten zu lassen. Liegt es nun nicht nahe, bei der neuen hohen Regulierung der Kohlentariife Veranlassung zu nehmen, in großzügiger Weise diese Kohlentariife so auszugleichen, daß für alle Wiener Bahnhöfe, die für die umliegende Bevölkerung den bequemeren Abholungs-ort bieten, gleiche Tarife erstellt werden? Man kann ja einwenden, daß diese Bahnhöfe wegen ihres beschränkten Anlageraumes nicht imstande wären, den dahin zu erwartenden größeren Kohlentransport abzuwickeln, es bestehen aber dort bereits heute Kohlenablagerungsplätze, die jedoch infolge der geschilderten Tatsachen nicht voll ausgenützt werden können, und es kann nicht daran gedacht werden, durch Anlage neuer Kohlenabladestellen, wie es in Kriegszeit auf so manchen Bahnhöfen schon geschehen ist, diesem Umstande in Zukunft Rechnung zu tragen. Es wäre so manchen Kohleninteressenten schon geholfen, wenn diese Frachtsätze für die genannten Bahnhöfe nur bedingte Geltung haben, das heißt, wenn die Bahn sich bereit erklären würde, die Kohle zu dem allgemeinen Tarife dahin gelangen zu lassen, wenn die Abladeverhältnisse auf diesem Bahnhofe den Transport gestatten. Daß dies sehr oft der Fall sein wird, ist sicher, weil in der gegenwärtigen Zeit des unregelmäßigen Bezuges der Güter manche Bahnhöfe von den regelmäßig eintreffenden und Platz beanspruchenden Gütern ganz entlastet sind. Schon die jetzt bestehenden Kohlenrutschen auf diesen Bahnhöfen könnten bei Gleichheit der Tarife ganz anders ausgenützt werden und den umliegenden Konsumenten dann im Kohlenbezuge eine große Erleichterung bieten. Man wende nicht ein, daß man auf dem Nordbahnhofe einen mit technischen Mitteln ausgestatteten Kohlenbahnhof herstellen wolle, der durch die erleichternde Ab- und Ausladungsmöglichkeit wieder eine Verbilligung des Kohlenbezuges schaffen werde, das liegt erstens noch in der Zukunft und zweitens würde eine solche Verbilligung per 100 Kilogramm höchstens 4 S. betragen, während durch die heutigen Tarife, wie schon erwähnt, für die übrigen Bahnhöfe eine Erhöhung bis zu 20 S. entsteht. Man stelle sich aber vor, welche Erleichterung im Kohlenbezug eintreten würde, wenn nur ein großer Teil der Kohle, der heute auf dem überlasteten Nordbahnhofe einlangt und bei der gegenwärtigen Fuhrwerkskalamität von Menschen mit Handwagen in die entferntesten Bezirke geschleppt werden muß, auf dem nächstgelegenen Bahnhofe abgeholt werden könnte. Wenn die Tarife schon um 30 Prozent erhöht werden,

dann kann auch in großzügiger Weise die Gleichstellung der Tarife für die Wiener Bahnhöfe gegeben und damit eine Kalamität sofort, wenigstens teilweise, gelindert werden, was auch bei den Wiener Kohlenkonsumenten, die von der hohen Tarifreform gewiß empfindlich getroffen werden, wieder eine verständlichere Stimmung auslösen würde.“