

Es ist wesentlich, zu erwähnen, dass unsere Eisenbahnen in den von uns beregten Fällen nicht immer die nothwendigen Massregeln treffen können, damit die Einnahmen für Fracht dem Säckel der russischen Transportunternehmungen und nicht demjenigen der ausländischen zu gute kommen. Höhere, beschränkte, in den Eisenbahnbestimmungen adoptirte Tarifnormen stellen sich einer solchen mit den Landesinteressen in vollem Einklange stehenden Thätigkeit als Hinderniss entgegen. Hievon wollen wir nur ein Beispiel anführen. Die Waare kann von Kischinew nach einem ausländischen Punkte, z. B. Galatz, entweder vorwiegend mittelst russischer Bahnen (via Bendery) oder vorwiegend mittelst ausländischer Bahnen (via Jassy) befördert werden. Dem Waareneigenthümer ist es ganz einerlei, auf welchem Wege seine Waare nach Galatz gelangt, wenn die Transportbedingungen in der einen und in der anderen Richtung gleich sind. In Folge dessen kann er seine Waare entweder vorwiegend mittelst russischer oder vorwiegend mittelst ausländischer Bahnen expediren lassen, ohne auch im Geringsten daran zu denken, dass im letzteren Falle die russische Eisenbahn einen Entgang an Arbeit erleidet. In einem solchen Falle soll unsere Eisenbahn berechtigt sein, die Waare auf ihrer längsten Strecke zu befördern, doch steht ihr diese Möglichkeit nicht zu, weil die Tarifnormen den Frachtsatz auf die geringste Strecke beschränken. In Folge dessen ist es nothwendig, die Tarifsätze für die längere Strecke bedeutend zu reduciren, um auf diese Weise zu verhindern, dass die Arbeit den concurrirenden ausländischen Eisenbahnunternehmungen zufalle.