

IV.

Tarife der Schmalspurbahnen.

Mit Rücksicht darauf, daß diese kleinen Bahnen mehr ein Expeditions-geschäft wie eine „Eisenbahn“ sind, ist es auch nothwendig die Tarife und insbesondere die Classificirung der Güter ganz selbstständig und unabhängig von der Art zu bilden, wie es bei den Hauptbahnen geschieht.

Es ist das eine der vielen Schattenseiten der „Normalspur“ für locale Verhältnisse, daß sofort mit der normalen Spurweite auch all die vielen Schreibereien und Abrechnereien kommen, die in Folge der directen Tariffätze und der umfangreichen Classificirung der Güter nothwendig werden.

Das Alles fällt fort, wenn man die normale Spurweite verläßt und wird die Sache dann höchst einfach. Bezüglich der Classificirung der Güter dürfte es genügen drei Klassen zu machen und zwar Stückgüter, sperrige Güter und Wagenladungsgüter, ohne sich indeß bei den weiterschweifigen Definitionen der sperrigen Güter aufzuhalten.

An der Uebergangsstation zur Hauptbahn stellt der Beamte der Schmalspurbahn den Frachtbrief für die Hauptbahn aus und giebt den Frachtbrief der Schmalspur als Begleitschein mit bei; umgekehrt geht bei Gütern, die von der Hauptbahn auf die Schmalspur übergehen, der Frachtbrief der Hauptbahn als Begleitschein auf der Schmalspur mit und so ist das ganze Verfahren ein höchst einfaches und geregeltes.

Wenn man bedenkt, daß sich die Züge der Schmalspurbahn in Pausen von mindestens 2–3 Stunden folgen, so ist klar, daß der