

Beamte an der Uebergangsstation Zeit genug hat, um die Ausstellung dieser Frachtbriefe zu besorgen.

Was die Höhe der Tarife anbelangt, so ist es zunächst nothwendig, daß die Kosten für das Umladen in den Tarifen mit enthalten sind und dafür nicht, wie z. B. bei der Brölthalbahn, eine besondere Gebühr erhoben wird.

Sodann empfiehlt es sich auch hier ganz von der Art der Tarifbildung der Hauptbahnen abzuweichen und die Tarife in möglichst einfacher Weise den localen Bedürfnissen entsprechend der Art zu bilden, daß jeder Ort von vorne herein mindestens 25 pCt. billiger fährt wie per Achse.

Bei der Feldbahn ist dies so gemacht, daß man die ganze Bahn, unbekümmert darum ob die Längen ganz gleich waren, in Tarifstationen eingetheilt und dann für diese Einheitsätze gebildet hat.

Daselbe Princip ist auch bei den Personengeld-Tarifen befolgt und hat man bezüglich der Höhe des Personengeldes im Allgemeinen angenommen, daß die 3. Classe etwa halb so viel kostet wie die Posttage war und die 2. Classe annähernd so viel wie die Post.

Ob Retourbillets ausgegeben werden sollen, hängt lediglich von localen Verhältnissen ab; besser ist es immer, wenn man es vermeiden kann.

Sobald man diese Grundsätze befolgt, wird die Verwaltung eine höchst einfache, die mit ganz elementaren Kräften exact und sicher ausgeführt werden kann, was mindestens erheblich schwieriger, wenn nicht unmöglich wird, sobald man mit dem bureaukratischen Schreiberapparat, der unseren Hauptbahnen nun einmal anhastet, in Verbindung tritt, wie es bei Anwendung der Normalspur sofort der Fall ist.