

schiedenen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen schon wegen der abweichenden finanziellen Interessen ein gewisser Wettbewerb bestehe, daß aber dieser Wettbewerb dank der erfolgreichen Bestrebungen der Regierungen sich in durchaus loyalen und verständigen Grenzen halte; übrigens erhöhe er die Anstrengungen der Verwaltungen und bringe für das Publikum vielfach Verbesserungen mit sich. Dieses erfreuliche Ergebnis beruhe im Güterverkehre hauptsächlich auf dem im Jahre 1905 zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Abereinkommen, betreffend die Leitung der Gütertransporte, wonach in Deutschland grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg zu wählen ist, der selbstverständlich nicht immer der kürzeste zu sein braucht. Die hiernach sich ergebende günstige Beurteilung der Verhältnisse muß nach Ansicht der Regierung auch jetzt noch als durchaus zutreffend aufrecht erhalten werden, und insbesondere kann die Entwicklung des Durchgangsverkehrs im allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden. Dem Antrage Göpfert und Genossen liegt hinsichtlich des Durchgangsverkehrs scheinbar die gegenteilige Ansicht zugrunde, doch sind die dort gegebenen statistischen Unterlagen nicht geeignet, die diesseits vertretene Ansicht zu widerlegen. Die Antragsteller haben darauf hingewiesen, daß im sächsischen Durchgangsverkehr ein Rückgang

im Personenverkehr von 5,3 % im Jahre 1901
auf 3,6 % im Jahre 1911

und

im Güterverkehr . . von 19 % im Jahre 1901
auf 8 % im Jahre 1911

stattgefunden habe.

Nun sei zunächst hervorgehoben, daß diese Art der Berechnung und Darstellung leicht irreführen kann. Es kann nämlich vorkommen, daß bei einem Eisenbahnunternehmen der Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr in einem bestimmten Jahre mit einem niedrigeren Prozentsatz beteiligt ist, als in einem früheren Jahre, ohne daß deshalb der Durchgangsverkehr gegen früher gefallen ist. Angenommen z. B., eine Eisenbahnverwaltung nimmt aus dem Personenverkehr in einem Jahre 1 000 000 M ein, wovon 100 000 M auf den Durchgangsverkehr entfallen; dann beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr 10 %. Wenn nun einige Jahre später eine Gesamtjahreseinnahme von 2 000 000 M erzielt wird, von denen aber wiederum nur 100 000 M auf den Durchgangsverkehr entfallen, so beträgt der Anteil des letzteren am Gesamtverkehr nicht mehr 10, sondern nur 5 %. Hieran schließt sich nun häufig die irreleitende Behauptung, daß der Durchgangsverkehr abgenommen habe (um 5 %), obgleich er doch dem Betrage nach (100 000 M) derselbe geblieben ist. Das, was sich geändert hat, ist aber lediglich das prozentuale Verhältnis zum Gesamtverkehre. Auf dieses Verhältnis kommt es jedoch weniger an, denn der Binnenverkehr, der direkte Verkehr und der Durchgangsverkehr unterliegen verschiedenen Einflüssen und entwickeln sich unabhängig voneinander; die Annahme, daß diese drei Verkehre sich im gleichen Verhältnis entwickeln müßten, ist nach den bei allen Eisenbahnverwaltungen gemachten unumstößlichen Erfahrungen nicht aufrecht zu erhalten.

Die Nutzenwendung dieser Ausführungen ergibt sich nun auch für die zum Antrage Göpfert angeführten statistischen Zahlen von selbst. Was zunächst den Personenverkehr betrifft, so müßte man nach diesen Zahlen einen Rückgang der