

Grenze) unmittelbar nur sehr geringe Mehrkosten hervorgerufen und von den übrigen (nicht nur den Kosten der allgemeinen Verwaltung) darf höchstens ein ganz verschwindender Betrag hinzugeschlagen werden. Bei einer Durchschnittsrechnung tritt dieser günstige Einfluß der Verkehrssteigerung dadurch hervor, daß *caeteris paribus* die Betriebskosten einen geringeren Prozentsatz der Roh-einnahme bilden. Aber selbst wenn diese prozentuale Reduction gar nicht eintritt, sondern der Prozentsatz derselbe bleibt, so steigt doch der Betriebsüberschuß, da er denselben Prozentsatz einer höheren Roh-einnahme darstellt. Ja man kann unbedenklich — wenn auch Vorsicht geboten ist — weiter gehen und im Interesse der Erhöhung des Überschusses Verkehrszuwachs so billig bedienen, daß der Prozentsatz der Betriebskosten, selbst im Durchschnitt, steigt und das Ergebnis doch Gewinn ist. Voraussetzung ist nur, daß der hinzutretende Verkehr für sich allein betrachtet mehr einbringt, als er kostet. Eine berechnete Betrachtung der Selbstkosten, welche namentlich den Kanalprojekten gegenüber sich geltend macht, ist daher die, daß man nicht zu fragen habe, was die Kilometertonne Bahntransport koste, sondern wie viel Mehrkosten die Kilometertonne einem vorhandenen Bahnunternehmen verursache. Die Eisenbahnverwaltungen und ihre Organe handeln täglich bewußt und unbewußt nach diesem Prinzip. Bald wird, wo es sich um Beförderung eines Extrazuges handelt, gerechnet, daß derselbe in der That nur so und so viel Kohlen und so viel Kilometer-gelder für das Personal koste, bald der Durchschnittsbetrag der Leistung unter Anrechnung der besonderen Belästigung durch die außerordentliche Inanspruchnahme. Daraus entsteht auch die häufige Begriffsverwirrung über den Umfang