

Im Jahre 1888: 1 299 163 Tonnen betrug, so zeigt sich neuerdings gleichfalls eine Steigerung, welche hauptsächlich auf die starken Kohlen- und Kokstransporte zurückzuführen ist.

Der Gesamtgüterverkehr lieferte auf das Kilometer mittlerer Bahnlänge im Jahre 1885: 5373 Tonnen, im Jahre 1886: 5560 Tonnen, im Jahre 1887: 5950 Tonnen, im Jahre 1888: 6227 Tonnen. Es geht hieraus hervor, daß der Güterverkehr relativ zugenommen hat, das Erträgniß der zugewachsenen Strecken also durch eine auf allgemeinen Gründen beruhende Verkehrszunahme überragt wird.

Der Geldwerth des Güterverkehrs stellt sich:

| | Tonnen: | Tonnenkilometer: |
|----------|----------------|-------------------------------|
| 1885 bei | 11 801 036 und | 848 122 715 auf 40 974 811 M, |
| 1886 = | 12 460 361 = | 893 351 592 = 41 353 755 = |
| 1887 = | 13 740 037 = | 974 310 741 = 44 218 454 = |
| 1888 = | 14 941 760 = | 1 069 069 574 = 47 516 335 =, |

Womaneben derjenige des Leichen-, Fahrzeugs- und Viehverkehrs im Jahre 1885: 1 090 560 M, im Jahre 1886: 1 171 028 M, im Jahre 1887: 1 769 394 M, im Jahre 1888: 1 945 358 M betrug, woraus hervorgeht, daß dieser Verkehr ebenfalls eine an und für sich nicht unbeträchtliche Steigerung erfahren hat.

In Procenten ausgedrückt, stellt sich das Verhältniß der beförderten Tonnen im

| | 1885: | 1886: | 1887: | 1888: |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Localverkehr auf . . . | 47,6 | 49,5 | 50,5 | 49,3 |
| directen Verkehr auf . . . | 42,3 | 41,4 | 40,3 | 42,0 |
| Durchgangsverkehr auf . . . | 10,1 | 9,1 | 9,2 | 8,7 |

Die durchschnittliche Transportlänge betrug 1885: 71,87, 1886: 71,70, 1887: 70,91, 1888: 71,55 Kilometer, ein Beweis, daß sich der Verkehr in ziemlich festen Grenzen bewegt.

Obwohl im Güterverkehre fort und fort durch Declassificationen (z. B. für Papier und Pappe zum Export, Baryt, Kalkolith etc.) und Ausnahme-Tarifirungen (Stückgüter, Erze, Steine, Sand etc.) Frachtermäßigungen herbeigeführt worden sind, ist eine Abminderung des Gesamtfracht-Erträgnisses nicht zu constatiren. Es beweist dies, daß der damit jenen Fracht-Ermäßigungen verfolgte Zweck, den Verkehr zu heben, erreicht wird und somit das fiscalische Interesse an Steigerung des Erträgnisses der Staatseisenbahnen mit der Befriedigung volkwirtschaftlicher Bedürfnisse Hand in Hand geht. Die Staatsbahnverwaltung hat es sich fortgesetzt angelegen sein lassen, den Localverkehr zu pflegen und für den Export zu sorgen.

In diesen Beziehungen ist durch die Anlegung beziehungsweise Zulassung von Zweiggleisanlagen, durch die Eröffnung neuer Stationen, sowie durch die Eröffnung des Riesaer Masens (September 1888) und endlich durch die Einführung billiger Tarife für die Ausfuhr nach Rumänien, Serbien etc. sowie über die Deutschen Seehäfen viel geschehen.

An einigen Beispielen läßt sich am besten nachweisen, in welcher Weise sich die sächsischen Verkehrsverhältnisse gehoben haben:

Es verkehrten in Plagwitz einschließlich der 3 Ladestellen beladene Wagen 1885: 1861 829, 1886: 86 865, 1887: 109 280, 1888: 125 446 und es sind die Einnahmen der Station Plagwitz-Vindenau, für welche die Eröffnung der Leipzig-Plagwitz-Verbindungsbahn von besonderer Bedeutung war, von 756 863 M im Jahre 1886 auf 1 680 000 M im Jahre 1889 gestiegen.

Im Riesaer Elbumschlagverkehr wurden abgefertigt 1886: 186 584, 1887: 220 963, 1888: 228 406, 1889 (voraussichtlich): 300 000 Tonnen; im Jahre