

Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1911 von 5,3 auf 3,6 %, also um 1,7 % annehmen.

Tatsächlich sind aber im genannten Zeitraume die Personenverkehrseinnahmen von 2 046 648 *M.* auf 2 219 586 *M.*, also um 8,45 % gestiegen. Legt man die Personenkilometer zugrunde, so ergibt sich sogar eine Steigerung um 21,24 %. Wenn diese Zunahme etwas gering erscheinen sollte, so mag darauf hingewiesen werden, daß im Jahre 1911 in Dresden die Hygieneausstellung stattfand und infolgedessen, da die Reisenden wegen dieser Ausstellung meist Aufenthalt in Dresden nahmen, gerade im Jahre 1911 der Durchgangsverkehr sich nicht besonders stark entwickelt hat. Dies war jedoch für Sachsen kein Nachteil, sondern ein Vorteil. Denn volkswirtschaftlich ist es für ein Land selbstverständlich von Nutzen, wenn die Reisenden das Land nicht lediglich durchfahren, sondern im Lande längeren Aufenthalt nehmen (welchenfalls die betreffenden Reisenden regelmäßig unter dem direkten Verkehr erscheinen) und hier der Bevölkerung Gelegenheit zum Verdienen geben sowie Geschäftsverbindungen anknüpfen.

Was den Güterverkehr anlangt, so ist die zum Antrag Göpfert und Genossen gegebene Gegenüberstellung nicht zutreffend. Im Jahre 1901 hat nämlich der Durchgangsverkehr nicht 19, sondern nur 7,54 % vom Gesamtverkehr betragen; im Jahre 1911 stellt sich dieser Anteil auf 8,16 %. Man kann also nicht mit dem Antragsteller einen Rückgang um 11 % (19 gegen 8 %) annehmen, vielmehr ist — wenn man sich der von Göpfert und Genossen angewandten, aber oben bereits angefochtenen Darstellungsweise anschließen will — sogar ein Zuwachs von 0,62 % (von 7,54 auf 8,16 %) eingetreten. Zu einem der Wirklichkeit entsprechenden Ergebnis aber gelangt man erst, wenn man sich vergegenwärtigt, daß im Güterdurchgangsverkehr vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1911 die Einnahmen von 5 299 319 auf 8 949 628 *M.*, also um 68,88 % und die Tonnenkilometer von 203 566 700 auf 320 298 515 *M.*, also um 57,34 % gestiegen sind. Näheres ergibt folgende Gegenüberstellung.

Es sind in der Zeit von 1901 bis 1911 im Güterverkehr gestiegen:

	die Tonnenkilometer	die Einnahmen
im Binnenverkehr um	52,01 %	52,91 %
im direkten Verkehr um	44,25 %	56,29 %
im Durchgangsverkehr um	57,34 %	68,88 %

Hieraus geht hervor, daß der Durchgangsverkehr prozentual sogar stärker angewachsen ist, als der Binnen- und der direkte Verkehr. Dieser Vergleich deutet also auf eine günstige Entwicklung des Durchgangsverkehrs hin.

Wie die Verwaltung bisher bemüht gewesen ist, den Vorteil Sachsens zu wahren, so wird sie auch künftig keine Gelegenheit vorübergehen lassen, die sächsischen Interessen in möglichst weitem Umfange zur Geltung zu bringen.

Die aus der Rede des Abgeordneten Dertel in der Reichstags Sitzung vom 26. Februar 1914 entnommene Bemerkung (daß sich die sächsische Regierung über nichts zu beklagen habe) hat sich offenbar auf folgende Äußerung des sächsischen Gesandten Grafen v. Hohenthal in der Reichstags Sitzung vom 19. März 1900 bezogen:

S. 4803. „Es versteht sich von selbst, daß bei der geographischen Lage des Königreichs Sachsen einzelne preußische Linien in einen Wettbewerb mit unseren Linien treten, das ja manchmal nicht sehr bequem