

Die Wirkung des Währungszerfalls in der Nachkriegszeit war bekanntlich in den verschiedenen Zweigen des Wirtschaftslebens eine verschiedene. Das erkennt man auch deutlich aus der Statistik der Kraftfahrzeuge, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, in der die Personenkraftwagen und die mittleren und großen Lastkraftwagen (das sind solche mit mehr als 2000 kg Eigengewicht) nach dem Verwendungszweck gegliedert worden sind.

Übersicht 6.

Der Verwendungszweck der Kraftfahrzeuge.

Jahr	Zahl der Kraftfahrzeuge									
	Personenkraftwagen			Lastwagen mit mehr als 2000 kg Eigengewicht						
	die hauptsächlich Verwendung fanden									
im Dienste öffentl. Behörden	im öffentl. Fuhrverkehr	für gewerbl. u. sonst. Zwecke	im Dienste öffentl. Behörden	im Transportgewerbe	im Brauereigewerbe	im Kältegewerbe	im Baugewerbe	in land- u. forst-wirtsch. Betrieben	für sonstige Zwecke	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1921	361	615	5 918	426	609	80	46	90	29	939
1922	313	771	8 253	339	799	119	72	130	46	1 772
1923	292	726	10 215	349	400	149	94	168	77	2 582
1924	313	787	11 932	378	437	156	78	158	75	2 897
1925	298	1 113	16 303	487	604	201	104	190	80	3 327

Es ist zunächst bemerkenswert, daß die Zahl der Kraftwagen, die hauptsächlich im öffentlichen Fuhrverkehr bzw. im Transportgewerbe Verwendung fanden, von 1921 zu 1922 zu-

nahm, sodann fiel und bei den letzten Erhebungen eine Zunahme zeigte. In den übrigen in der vorstehenden Tabelle besonders aufgeführten Gewerben bzw. Betrieben stieg die Zahl der mittleren und großen Lastkraftwagen entweder durchgängig oder nur bis 1923 und fiel bis 1924. Diese Beobachtungen stimmen mit den bekannten Erfahrungen überein, daß auf gewisse Zweige des Wirtschaftslebens das Fortschreiten der Entwertung der Papiermark belebend einwirkte, solange das Geschwindigkeitsmaß der Entwertung unter einem gewissen Höchstmaß blieb, dagegen hemmend wirkte, sobald dieser kritische Punkt überschritten war. Weiter zeigt die Übersicht 6 auch, daß es Wirtschaftszweige gab, die während der ganzen Inflation eine günstige wirtschaftliche Fortentwicklung zu verzeichnen hatten, und daß sich bei einem Teil dieser Wirtschaftszweige nach der Durchführung der Stabilisierung der Währung zunächst eine rückläufige Bewegung einstellte. Vom 1. Juli 1924 bis 1. Juli 1925 stieg die Zahl der Kraftwagen in allen Gruppen mit Ausnahme der Zahl der Personenkraftwagen, die vorwiegend im Dienste öffentlicher Behörden Verwendung finden. Die beträchtliche Steigerung der Zahl der Kraftwagen im letzten Jahresabschnitt in allen oben gebildeten Wirtschaftsgruppen deutet mit darauf hin, daß nunmehr, wie auch aus anderen konjunkturstatistischen Zahlen hervorgeht, die Hemmungen, die die Stabilisierung der Währung in verschiedenen Zweigen des Wirtschaftslebens anfangs auslöste, zum größten Teil wieder beseitigt sind.

Der Fremdenverkehr in Sachsen.

Von Oberregierungsrat Dr. Georg Lommaßig, Abteilungsleiter im Statistischen Landesamte.

Bei vielen Erörterungen und Feststellungen über die Bevölkerungsverhältnisse eines Landes oder einer Gemeinde ist auch die Frage nach dem Fremdenverkehr angeregt worden. „Fremd“ ist theoretisch betrachtet der Gegensatz zu „heimisch“; demgemäß dürften alle Personen, die nicht ein gewisses Heimatsrecht in einer Gemeinde besitzen, als Fremde anzusehen sein. Indessen muß man diesen Begriff in seiner tatsächlichen Auswirkung wesentlich einschränken. Denn Personen, welche seit längerer Zeit ihren Wohnsitz in einer Gemeinde genommen haben und die Pflichten wie auch die Rechte der Ansässigen teilen, wird man gewohnheitsmäßig kaum noch als Fremde bezeichnen können. So hat sich denn mehr und mehr die Übung herausgebildet, diesen Begriff vorzugsweise auf Personen anzuwenden, die nur vorübergehend an einem Orte weilen und deren Aufenthalt auf kurze Zeit beschränkt ist. Statistische Aufzeichnungen solcher Fremden sind in vielen Gemeinden seit Jahrzehnten regelmäßig erfolgt, sei es aus polizeilichen oder politischen Gründen, um eine Kontrolle über die Art und Beschäftigung, wie auch über die Aufenthaltsgründe der Zugezogenen auszuüben, sei es auch zum Zwecke einer gewissen Reklame, um durch die Zahl der Fremden auf die örtlichen Vorteile der Gemeinde (landschaftliche Schönheiten, Heilquellen, finanziell günstige Verhältnisse usw.) aufmerksam zu machen.

Da die Fremden einem solchen Gemeindegewesen häufig neues Blut und Leben, vielfach auch reichliche Geldmittel und vorteilhafte Erträge des Steuerwesens zuführen, haben sich allerorts Vereinigungen gebildet, deren Bestreben auf einen regen Zugang solcher Elemente der Bevölkerung gerichtet sind, teils, um an ihnen ständige Bewohner zu erwerben, teils um durch den, wenn auch vorübergehenden Aufenthalt, wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Und diese Vereinigungen sind nicht auf irgendeine Gemeinde beschränkt geblieben, sondern sie haben sich mit anderen zu größeren

Verbänden zusammengeschlossen, die sich endlich auf weite Länder und Staaten erstreckten. Für das gesamte Deutsche Reich ist das Ergebnis dieses Zusammenschlusses die Gründung des „Bundes Deutscher Verkehrsvereine“ gewesen, der schon seit langen Jahren der Hebung des Fremdenverkehrs seine ausschließliche Tätigkeit zugewendet hat. Ihm gehören als Mitglieder zahlreiche Verkehrsverbände, Gemeindeverwaltungen, Bäderdirektionen, Sportvereine, Schiffsahrtsgesellschaften, Zeitungen usw. an, sowie auch Einzelmitglieder, in Körperschaften vereinte Landesverbände oder sonstige verkehrreiche Distrikte (Seebäderverbände, Gebirgs- und Wandervereine). — Einem Verzeichnisse, welches von diesem Bunde bereits im Mai 1912 herausgegeben wurde, ist z. B. zu entnehmen, daß ihm auch der „Sächsische Verkehrsverband, Vorort Leipzig“ angehörte, der damals 174 Einzelverbände und Vereine umfaßte, abgesehen von mancher Vereingung, die sich nicht angeschlossen hatte. Darunter waren 65 Verkehrs- und Gebirgsvereine, 59 Stadt- und 35 Gemeindeverwaltungen, neben 15 Badeverwaltungen, Hotels, Zeitungen, Schiffsahrtsgesellschaften usw.

In der berechtigten Erkenntnis, daß eine Feststellung des Fremdenverkehrs nur unter amtlicher Leitung und Mitwirkung ein ersprießliches Ergebnis haben kann, wandte sich der Bund Deutscher Verkehrsvereine im März 1912 an das damalige Kaiserliche Statistische Amt, um durch dasselbe eine einheitliche Regelung (Einführung eines amtlichen gleichförmigen Meldebogens oder einer Meldkarte) zu veranlassen. Trozdem diese Bestrebungen von vielen Seiten unterstützt wurden, auch u. a. das Sächsische Statistische Landesamt durch eine Eingabe an das Ministerium des Innern sich für eine allgemeine Regelung, hier zunächst für Sachsen, einsetzte, nahm das Kaiserliche Statistische Amt, gestützt auf einen Beschluß der Vertreter der Reichs- und Landesstatistik auf der Konferenz in Friedrichroda (30. Mai

