

VIII. Die Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs.

In dem 16jährigen Zeitraum von 1869 bis mit 1884, für welchen ein zuverlässiges statistisches Material vorliegt, hat die Zunahme des Verkehrs mit dem Wachstum der Länge der Sächsischen Staatsbahnen ziemlich gleichen Schritt gehalten. Allerdings sind in diesem Zeitraum meist Linien mit geringerem Verkehr — im Vergleich zu den älteren Strecken — gebaut worden, gleichwohl haben diese aber für das Gesamtnetz einen namhaften Verkehrszuwachs mit sich gebracht. Dieser Zuwachs resultirt einestheils aus dem Lokalverkehr der neu hinzugekommenen Strecken, andernteils aus den Transporten, welche von den neuentstandenen Linien auf das ältere Netz bzw. von diesem auf jene Strecken übergegangen sind. Der befruchtende Einfluss der neuen Linien in dieser letzteren Beziehung musste um so intensiver hervortreten, als die Transporte auf der Bahnlinie, wo sie originirten oder endeten, nachgewiesenermassen im Durchschnitt nur die kürzeren Entfernungen durchliefen, während die längeren Wegestrecken auf die Gesamtheit der übrigen Staatsbahnlinien entfielen.

Infolge des fortschreitenden Ausbaues des Sächsischen Eisenbahnnetzes und der hiermit verbundenen Abkürzung der einzelnen Verkehrsrelationen hat die durchschnittliche Länge der Eisenbahntransporte abgenommen. Es war mithin schon ein beträchtlicher Verkehrszuwachs erforderlich, um den hierdurch bedingten Ausfall in den Einnahmen der Staatsbahnen nicht zur Erscheinung kommen zu lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Verkehrszuwachs lediglich bei den eigenen Verkehrsstellen der Sächsischen Staatsbahnen entstanden ist, denn der Durchgangsverkehr hat bei jener Ausgleichung nicht nur nicht mitgewirkt, sondern ist vielmehr schon seit einer Reihe von Jahren infolge der Ablenkung auf nichtsächsische Routen stetig zurückgegangen. So ist der Durchgangsverkehr beispielsweise vom Jahre 1879 bis 1884 von 197,8 auf 140,7 Millionen Tonnenkilometer, also um 57,1 Millionen Tonnenkilometer ge-

sunken. Auch diesen Ausfall hat der Verkehrszuwachs der eigenen Stationen nahezu wieder ersetzt — ein Beweis dafür, dass mit der Erweiterung des Bahnnetzes, selbst durch minder verkehrsreiche Linien, die Entwicklung des Verkehrs — soweit er die eigenen Stationen der Staatsbahnen betrifft — entsprechend zugenommen hat.

Das Verhältniss gestaltet sich im speziellen folgendermassen:

- Seit dem Jahre 1869 ist gewachsen
- a) die mittlere Bahnlänge von 804 auf 2 116 km
oder um 163 Prozent,
 - b) der Personenverkehr von 192,6 auf 554,2 Millionen Personenkilometer
oder um 188 Prozent
und
 - c) der Güterverkehr von 325,3 auf 825,6 Millionen Tonnenkilometer
oder um 154 Prozent.

In den hiernach neu hinzugekommenen Linien sind sowohl die normal- als auch die schmalspurigen Sekundärbahnstrecken mit enthalten; ihr Einfluss auf den Gesamtverkehr des Staatsbahnnetzes unterliegt denselben Gesichtspunkten, wie solche bezüglich der neu entstandenen Bahnlinien im allgemeinen zu statuiren waren; infolge der durchschnittlichen kürzeren Entfernung der Sekundärbahnen tritt hier jedoch zumeist die Einwirkung auf den Gesamtverkehr der übrigen Bahnlinien — wie oben beschrieben — besonders auffallend im Verhältniss zum eigenen Lokalverkehr hervor.

In der nachstehenden Uebersicht wird ein Nachweis gegeben über den Personen- und Güterverkehr der im Jahre 1884 voll im Betrieb gewesenen vier Sekundärbahnen unter Vergleichung der Durchschnittsergebnisse mit denen der Gesamtheit der Staatsbahnen:

Personen- und Gepäckverkehr.		Normalspurige Bahnen		Schmalspurige Bahnen		Durchschnittsergebnisse der Gesamtheit der Staatsbahnen
		Pirna-Berggiesshübel	Johanngst.-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	
Absolute Zahlen.						
Beförderte Reisende:						
II. Wagenklasse	Anzahl	8 871	10 257	10 504	26 282	—
III. „	„	96 170	69 008	123 772	185 379	—
	zusammen Anzahl	105 041	79 265	134 276	211 661	—
Extrazüge	Anzahl	—	—	—	2	—
Gepäcküberfrachten	Tonnen	42	56	68	112	—
Hunde	Stück	282	166	270	540	—
Durchschnittsergebnisse.						
Reisende pro Kilometer mittlere Bahnlänge	Anzahl	7 040	4 574	13 361	8 223	10 379
Zurückgelegte Personenkilometer:						
II. Wagenklasse	„	112 053	114 964	72 660	315 066	—
III. „	„	1 068 143	864 469	859 357	2 238 687	—
	zusammen Anzahl	1 180 196	979 433	932 017	2 553 753	—
Personen pro Personenwagenachskilometer	Anzahl	5,39	5,76	3,00	3,88	4,28
Jede Person hat durchfahren:						
II. Wagenklasse	Kilometer	12,63	11,21	6,92	11,99	38,30
III. „	„	11,11	12,53	6,94	12,08	24,24
überhaupt	„	11,24	12,36	6,94	12,07	25,66
Durchschnittlich von jeder Person durchfahrene Strecke in Prozenten der Bahnlänge		75,34	71,32	69,05	46,89	1,23
Personenkilometer pro Kilometer mittlere Bahnlänge		79 102	56 517	92 738	99 213	259 766