

Bei der Verkehrsdarstellung wird nur der Güterverkehr nach beiden Richtungen unterschieden, weil die Frequenz-ergebnisse je nach der Richtung sehr von einander abweichen können. Beim Personenverkehre beeinflussen die vorherrschenden Tagesbillets beide Richtungen gleichmässig, so dass im allgemeinen zwischen beiden kein so bedeutender Unterschied besteht. Deshalb sind die Personenverkehrsergebnisse beider Richtungen im Zusammenhange dargestellt worden.

Bei der Pirna-Berggiesshübler Linie war der Personen- und Güterverkehr auf der Strecke zwischen Pirna und Rottwerndorf am stärksten mit 92930 Personen und 89643 Tonnen Güter in beiden Richtungen zusammen. Der Güterverkehr stufte sich in der Richtung von Pirna nach Berggiesshübel von 11547 auf 8098 Tonnen ab. In der umgekehrten Richtung begann er in Berggiesshübel mit 14705 Tonnen und endete in Pirna mit 78096 Tonnen. Den grössten Zuwachs erhielt der Güterstrom in Rottwerndorf im Umfange von 62558 Tonnen.

Auf der Johannegeorgenstadt-Schwarzenberger Linie war der Personenverkehrsstrom ziemlich gleichmässig. Der geringste Personenverkehr fiel auf die Strecke zwischen Schwarzenberg Haltestelle und Schwarzenberg Station, über welche 43908 Personen gefahren sind. Die stärkste Frequenz fand auf der Strecke zwischen Erla und Schwarzenberg Haltestelle mit 58276 Personen statt. Der Güterverkehr begann in Schwarzenberg mit 47977 Tonnen und verminderte sich in ziemlich gleichmässigen Abstufungen an den Zwischenstationen bis Johannegeorgenstadt auf 10828 Tonnen. In der Richtung von Johannegeorgenstadt nach Schwarzenberg war der Güterstrom im Vergleich zur Gegenrichtung schwach und wenig abstufend; er begann in Johannegeorgenstadt mit 1835 Tonnen und endete in Schwarzenberg mit 4231 Tonnen. In beiden Richtungen

zusammen fiel der stärkste Güterverkehr auf die Bahnstrecke zwischen Erla und Schwarzenberg Station mit 52208 Tonnen.

Die Wilkau-Saupersdorfer Linie hatte zwischen Wilkau und Kirchberg einen starken und ziemlich gleichmässigen Personenverkehr; er betrug zwischen Wilkau und Cunnersdorf 126451 Personen und zwischen Cunnersdorf und Station Kirchberg 119821 Personen. Auf der Strecke zwischen Kirchberg Station und Kirchberg Haltestelle sank er auf nur 17483 Personen. Die Endstrecke zwischen Kirchberg Haltestelle und Saupersdorf frequentirten nur 13357 Personen. Der Güterverkehr in der Richtung von Wilkau nach Kirchberg mit 19348 t war stärker als in der Gegenrichtung mit 11473 t. Auch im Güterverkehr war die Strecke Kirchberg-Saupersdorf schwach; es entfielen auf dieselbe nur 3954 t. In der umgekehrten Richtung begann der Güterstrom in Saupersdorf sogar nur mit 1253 t. An der Steinverladestelle in Saupersdorf setzten sich 5729 t an; bis Kirchberg hatte der Verkehr alsdann einen Umfang von 6982 t.

Der Verkehr der Hainsberg-Kipsdorfer Linie läuft — ebenso wie bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie — nach dem Endpunkte Kipsdorf schwach aus. Ein ausserordentlich starker Personenverkehr fiel auf die Strecke zwischen Hainsberg und Rabenau mit 140430 Personen. Bis Dippoldiswalde war der Verkehrsstrom noch 109109 Personen stark; nach Kipsdorf verflachte er sich zu 41186 Personen. Der Güterverkehr war in der Richtung von Hainsberg stärker als umgekehrt. In Hainsberg begann er mit 17103 t; in Rabenau verlor er 5631 t; in Dippoldiswalde war er noch 9773 t stark, fiel dort auf 4335 t und verlief bis Kipsdorf bis zu 1107 t. In der umgekehrten Richtung begann er in Kipsdorf mit 1640 t, wuchs in Schmiedeberg auf 5970 t, in Dippoldiswalde auf 7358 t und in Rabenau auf 9404 t, in welchem Umfange er in Hainsberg eintraf.

IX. Die finanziellen Ergebnisse.

Der wirtschaftliche Erfolg der Eisenbahnen hängt, wie derjenige aller andern Unternehmungen, bekanntlich ab von der Zusammenwirkung der Erträgnisse und der Bedürfnisse ihres Betriebs.

Der Umfang dieses Erfolgs, welchem als Betriebsgewinn die Verzinsung des Anlagekapitals obliegt, wird beeinflusst durch die günstigere oder ungünstigere Einwirkung der beiden genannten Faktoren auf das Endergebniss.

Nicht bei allen Linien des Sächsischen Bahnnetzes wird ein Ueberschuss erzeugt, es giebt darunter auch Bahnen, selbst aus früheren Bauperioden, deren Einnahmen die Kosten ihres Betriebs nicht decken; abgesehen von der Zahl derjenigen Linien, die ihr Anlagekapital nur schwach verzinsen. Die Entwicklungsgeschichte der Sächsischen Staatseisenbahnen im allgemeinen zeigt, dass namentlich die in den neueren Jahren erbauten Hauptbahnen ihrer Mehrzahl nach zu den vorgenannten gehören. Zur Hebung des Handels und der Industrie sowie im Interesse möglichster Gleichstellung aller Landestheile betreffs der Produktionsfähigkeit sind Eisenbahnen auch in solchen Gegenden erbaut worden, in welchen ein rentabler Verkehr zunächst nicht vorauszusetzen war.

Durch die Vereinfachung des Betriebs auf den Sekundärbahnen und durch die Beschränkung aller Ausgaben auf das zulässig geringste Mass suchte man zunächst überhaupt einen Ueberschuss zu erlangen und denselben durch ein günstiges

Zusammenwirken der massgebenden Faktoren möglichst vortheilhaft zu gestalten. Infolge dessen ist es auch gelungen, bei allen bisher in Betrieb gesetzten Sekundärbahnen, je nach der verschiedenen Ertragsfähigkeit derselben, ein grösseres oder kleineres Plus über die Betriebskosten zu erlangen.

Die normalspurige Pirna-Berggiesshübler Sekundärbahn liefert einen sehr hohen Ueberschuss, er betrug im vergangenen Jahre 67,18 pCt. der Gesamteinnahme und verzinste das Anlagekapital mit 10,13 pCt. Dagegen verzinste der schwache Verkehr auf der zweiten normalspurigen Sekundärbahn Johannegeorgenstadt-Schwarzenberg deren Anlagekapital nur gering (1,17 pCt.). Dieser Unterschied ist allerdings zum Theil auch darauf zurückzuführen, dass das Anlagekapital der Johannegeorgenstadt-Schwarzenberger Linie sich pro Kilometer mehr als noch einmal so hoch stellt, als dasjenige der Pirna-Berggiesshübler Linie (näheres hierüber siehe Abschnitt III).

Zieht man dagegen weiter die Gesamtheit der normalspurigen Bahnen für sich in Betracht, so ergibt sich, dass der Ueberschuss derselben im Mittel deren Anlagekapital, wenn auch nicht in derselben Höhe, wie es beim Gesamtnetz der Sächsischen Staatsbahnen der Fall ist (im Jahre 1884 4,57 pCt.), so doch immer nicht schlecht verzinst, insbesondere, wenn man gewisse Voraussetzungen in Berücksichtigung zieht, die weiter unten erwähnt werden.