

		1892:	1893:	1894:
Gesamteinnahmen	Millionen Mark	56,9	60,3	59,1
pro Kilometer Bahnlänge	M	21 622	22 481	21 487
Im eigentlichen Güterverkehr (ohne Fahrzeuge etc.)				
Tonnen	Millionen	17,05	18,23	17,76
Tonnen-Kilometer	Millionen	1204,76	1287,87	1234,21
Einnahme	Millionen Mark	53,78	56,87	55,67
Hiervon kommen				
1. auf Binnenverkehr:				
Tonnen	Millionen	7,67	8,02	8,27
Tonnen-Kilometer	Millionen	377,28	390,21	397,76
Einnahme	Millionen Mark	22,12	22,73	23,37
2. auf direkten Verkehr:				
Tonnen	Millionen	7,89	8,43	7,97
Tonnen-Kilometer	Millionen	640,80	680,92	649,71
Einnahme	Millionen Mark	26,90	28,51	27,37
3. auf Durchgangsverkehr:				
Tonnen	Millionen	1,48	1,78	1,51
Tonnen-Kilometer	Millionen	186,67	216,73	186,72
Einnahme	Millionen Mark	4,75	5,62	4,93
Gesamtverkehr pro Kilometer	t	6477	6799	6452
Nach Sachsen übergegangene beladene Wagen		726 544	790 333	725 057
Zurückgelegte Güterwagen-Achskilometer, Millionen		611,00	642,98	625,87.

Die bedeutendsten Stationen für Güterverkehr, ohne Durchgangsverkehr:

	1893			1894	
	Millionen	Tonnen	M	Tonnen	M
1. Zwickau	2,52	5,46	2,38	5,30	
2. Dresden-N.	1,11	3,30	1,09	3,18	
3. Meuselwitz	0,91	1,27	0,92	1,29	
4. Delsnitz	0,80	1,78	0,79	1,74	
5. Chemnitz	0,78	2,12	0,76	2,11	
6. Leipzig I	0,59	1,48	0,58	1,45	
7. Riesa	0,54	1,50	0,68	1,93	
8. Leipzig II	0,52	1,63	0,48	1,51	
9. Dresden-N. I	0,49	1,30	0,52	1,30	
10. Pötschappel	0,43	—	0,46	0,71	
11. Dresden-N. II	0,43	1,71	0,41	1,67	
12. Lugau	0,37	0,81	0,36	0,77	
13. Blagwitz-L.	0,36	—	0,38	—	
14. Wurzen	0,33	0,72	0,28	0,61	

Die Rückgänge bei Zwickau, Dresden-N., Delsnitz und Lugau im Jahre 1894 erklären sich durch den verringerten Kohlenverkehr, während die Erstarfung des Elbverkehrs bei Riesa und Dresden-N. I, der Anschluß der Leipziger Baumwollspinnerei bei Blagwitz-L. befruchtend einwirkten.