

Steigerung des Binnenwasserstraßenverkehrs teilgehabt hätte.

Die für 1912 errechneten 1,6 Mill. t würden also hier- nach mindestens für 1927 auf 1,8 Mill. anzunehmen sein.

Betrachtet man aber die Verkehrssteigerung der mitteldeutschen Verkehrsbezirke im Eisenbahn- güterverkehr, so kommt man zu der Überzeugung, daß diese Zahl eher zu niedrig als zu hoch gegriffen ist. Es soll ausgegangen werden von den Verkehrsbezirken 19a Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, 19b Thüringen, 20 Land Sachsen und 20a Leipzig und Umgebung. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß im Jahre 1912 die Verkehrs- bezirke Merseburg und Erfurt sowie Thüringen noch nicht untergeteilt, sondern in einem Verkehrsbezirke, nämlich im Verkehrsbezirk 19, zusammen enthalten waren. Die genannten Verkehrsbezirke hatten in Jahre 1912 einen Gesamtverkehr von 94,7 Mill. t. 1927 betrug der Gesamt- verkehr dieser Bezirke 123,6 Mill. t. Das ergibt also eine Steigerung von 28,9 Mill. t oder von 31 Proz. Daraus folgt, und das ist bei der gewaltigen wirtschaftlichen Ent- wicklung, die in Mitteldeutschland seit dem Kriege vor sich gegangen ist, gar nicht anders zu erwarten, daß auch der Eisenbahngüterverkehr in diesem Gebiete gewaltig gestiegen ist.

Interessant ist eine entsprechende Berechnung für Rheinland-Westfalen, wobei die Verkehrsbezirke 22, 23, 24, 25, 26, 26a und 28 zugrunde gelegt werden sollen. In diesen Verkehrsbezirken betrug der gesamte Eisenbahn- verkehr im Empfang und Versand im Jahre 1912 297,6 Mill. t. Im Jahre 1927 stieg er auf 326,5 Mill. t. Der Gesamtverkehr stieg also um 28,9 Mill. t, die gleiche Menge wie in Mitteldeutschland. Die Steigerung in Rhein- land-Westfalen beträgt jedoch gemessen am Gesamtver- kehr nur 9,7 Proz.