Sieht man sich die Erhöhung der Verkehrsziffern in Mitteldeutschland näher an, und das ist wichtig, weil daraus wieder Schlüsse für den künftigen Kanalverkehr gezogen werden können, so ergibt sich, daß die Hauptsteigerung nicht etwa im lokalen Verkehr der einzelnen Bezirke, sondern vielmehr im Wechselverkehr mit den anderen Verkehrsbezirken zu finden ist. Prüft man weiter, welche Güterarten an der Verkehrssteigerung Mitteldeutschlands hauptsächlich beteiligt sind, so ergibt sich, daß hierbei in erster Linie die Braunkohlenbriketts zu nennen sind, die im Versand und Empfang gegenüber 1912 eine Zunahme von 10,3 Mill. t erfahren haben. Stark beteiligt an der Steigerung sind auch die natürlichen und künstlichen Steine. Ihr Gesamtverkehr im Jahre 1927 beträgt 4 Mill. t mehr als 1912. Eine weitere Steigerung im Verkehr in diesen Bezirken gegenüber 1912 haben ferner erfahren: Rohbraunkohle, Düngemittel, Eisen- und Stahlbruch, Stabeisen und Platten, Bleche, Eisen und Stahlwaren, Erde, Felle und Häute, Bau- und Nutzholz, gebrannter Kalk, Mineralöle, Fette und Tran, Rüben, Salz, Koks, Wolle sowie Zucker.

Der Gesamtverkehr an Steinkohle ist zwar zurückgegangen, was aus der gewaltig gestiegenen Verwendung der Braunkohle in Mitteldeutschland ohne weiteres erklärlich ist. Der Rückgang des Steinkohlenverkehrs wird aber wieder wettgemacht durch die Zunahme des Koksverkehrs, der gegenüber 1912 eine Steigerung von 1,2 Mill. t erfahren hat.

Nach alledem läßt sich also feststellen, daß der Eisenbahngüterverkehr in Mitteldeutschland gegenüber der Vorkriegszeit außerordentlich stark gestiegen ist und es läßt sich auch an Hand der Stationsstatistiken der Reichsbahndirektionen Dresden und Halle, die ja am mitteldeutschen Verkehr am stärksten beteiligt sind, nach-