

weisen, daß auch in diesen beiden Reichsbahndirektionsbezirken die Verkehrssteigerung gegenüber der Zeit vor dem Kriege etwa 30 Proz. beträgt.

Wenn es sich bei dieser etwa 30proz. Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs in den mitteldeutschen Verkehrsbezirken natürlich auch um das ganze große Gebiet handelt und dabei Verkehrsmengen mit erfaßt sind, die für den Verkehr auf dem Elster-Saale-Kanal und auf dem Südflügel nicht in Betracht kommen, so kann doch daraus gefolgert werden, daß die angenommene 15proz. Steigerung des Kanalverkehrs bestimmt keine Übertreibung darstellt. Dabei ist außerdem noch zu beachten, daß bei allen diesen Berechnungen der Lastkraftwagenverkehr, der ja gerade in Mitteldeutschland eine große Rolle spielt, nicht mit berücksichtigt worden ist. Es kann aber erwartet werden, daß nach Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals auch ein Teil der jetzt mit Lastkraftwagen beförderten Güter für die Wasserstraße mit nutzbar gemacht werden wird.

Natürlich ist bei den vorgetragenen Berechnungen, um diesem Einwand von vornherein zu begegnen, auf die Verschiebungen, die im Tarifsysteem der Deutschen Reichsbahn gegenüber 1912 stattgefunden haben, keine Rücksicht genommen worden. Da aber der Anteil der Binnenschiffahrt am deutschen Gesamtverkehr, der 1913 24,2 Proz. und 1927 24 Proz. betrug, konstant geblieben ist, so kann daraus gefolgert werden, daß die Änderung der Eisenbahntarife jedenfalls keine besondere Rolle spielen kann.

Wendet man dieselben Berechnungen, die hier für den Elster-Saale-Kanal angestellt worden sind, auf den gesamten Südflügel an, für den nach den Unterlagen des Reichsverkehrsministeriums ein Gesamtverkehr von 4248000 t zugrunde gelegt worden ist, so ergibt sich,