

2b. Betriebsmittel der vollspurigen Eisenbahnen

Am Endedes Rechen-jahres	Lokomotiven und Triebwagen	Personen-wagen <sup>1)</sup>	Gepäck-wagen <sup>1)2)</sup>	Güterwagen <sup>1)</sup>						Auf je 100 km Betriebslänge entfielen		
				bedeckte		offene		zusammen		Lokomotiven	Personen-wagen	Gepäck-u. Güter-wagen
				Zahl	Ladegewicht 1 000 t	Zahl	Ladegewicht 1 000 t	Zahl	Ladegewicht 1 000 t			
1913	29 990	65 961	18 673	207 762	2 903	459 286	6 780	667 048	9 683	48	111	1 121
1921	31 849	68 338	21 085	212 174	3 152	461 415	7 342	673 589	10 494	57	127	1 252
1922	31 368	69 454	23 050	215 700	3 209	469 256	7 479	684 956	10 688	56	129	1 283

<sup>1)</sup> Die zur Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung eingerichteten Triebwagen sind an den entsprechenden Stellen nachgewiesen. — <sup>2)</sup> Hierzu werden auch die Postwagen gerechnet, soweit sie Eigentum der Bahnverwaltung sind.

2c. Leistungen und Personal der vollspurigen Eisenbahnen

Rechnungs-jahr	Von eigenen und fremden Lokomotiven (einschl. Triebwagen) sind auf eigenen Betriebsstrecken geleistet worden		Von den im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven einschl. Triebwagen sind auf eigenen und fremden Strecken geleistet worden		Auf eigenen und fremden Strecken sind geleistet worden von den eigenen		Vondiesen Wagen wurden durchschn auf 1 Wagenachse geleistet	Beamte und Arbeiter (Jahresdurchschnitt)			
	in Schnell-, Eil- und Personenzügen	in Güter-zügen	über-haupt	durchschn auf 1 Lokomotive	Personen-wagen	Gepäck-u. Güter-wagen		plan-mäßige Beamte	außer-planmäßige Beamte und Angestellte	Arbeiter	Beamte und Arbeiter zusammen
	Nutzkilometer <sup>1)</sup> in 1 000		Nutzkilometer <sup>1)</sup> in 1 000		Wagenachskilometer <sup>2)</sup> in Mill.						
1913	489 097	283 992	814 800	27,7	9 114	24 399	21,1	283 767	16 165	482 799	782 731
1919	204 858	197 793	424 682	12,5	5 083	15 835	.	.	.	.	1 132 185
1920	238 518	209 749	471 179	14,8	6 081	16 983	.	.	.	.	1 105 557
1921	286 587	223 541	531 423	16,6	6 841	18 082	15,3	374 960	63 397	629 080	1 067 437
1922	303 059	226 176	552 447	17,5	7 194	18 118	15,0	386 008	60 432	588 222	1 034 662

<sup>1)</sup> D. h. die Zahl der mit Zügen verknüpften Lokomotiven vervielfältigt mit der Zahl der von ihnen gefahrenen Kilometer. — <sup>2)</sup> D. h. die Zahl der Achsen vervielfältigt mit der Länge des von ihnen zurückgelegten Weges. Für 1919 und 1920 lagen nur unvollständige Angaben vor.

2d. Personenverkehr der vollspurigen Eisenbahnen

(Einschließlich der Fahrten auf Rückfahrkarten, Fahrscheinhefte, Zeitkarten usw. sowie in Sonderzügen)

Rechnungs-jahr	Personenbeförderung										Militärbeförderung	
	im ganzen		I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		IV. Klasse		Personen	Personen-kilometer
	Personen	Personen-kilometer	Personen	Personen-kilometer	Personen	Personen-kilometer	Personen	Personen-kilometer	Personen	Personen-kilometer		
	in Millionen											
1905	1 116,0	25 632	3,9	370	99,0	3 121	613,5	12 270	384,5	8 732	15,1	1 139
1912	1 743,5	39 933	2,5	363	131,3	3 862	731,4	16 147	857,8	17 911	20,5	1 650
1913	1 797,7	41 210	2,3	365	132,1	3 901	760,4	16 993	881,3	18 169	21,6	1 732
1922	2 979,3	75 180	1,9	644	208,6	6 945	1 133,7	25 852	1 623,3	40 928	11,8	811

2e. Güterverkehr der vollspurigen Eisenbahnen

Rechnungs-jahr	Güterbeförderung											
	im ganzen einschl. der frachtfreien		gegen Frachtberechnung									
			insgesamt		Eil- und Expreßgut		Frachtgut					
	t	tkm	t	tkm	t	tkm	Stückgüter		Wagenladungen			
						der allgemeinen Stückgutklasse		der ermäßigten Stückgutklasse und nach Ausnahmetarifen		der regelrechten Nebenklassen für 5 Tonnen		
		t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	
1905 <sup>1)</sup>	444,0	44 567	422,5	41 936	<sup>2)</sup> 3,4	<sup>2)</sup> 376	12,9	1 547	<sup>2)</sup> 4,8	<sup>2)</sup> 539	17,6	1 750
1912 <sup>1)</sup>	667,7	66 021	612,4	60 947	<sup>2)</sup> 5,5	<sup>2)</sup> 533	16,8	2 052	<sup>2)</sup> 7,2	<sup>2)</sup> 821	24,9	2 450
1913 <sup>1)</sup>	676,6	67 515	618,4	61 744	<sup>2)</sup> 5,7	<sup>2)</sup> 510	16,5	1 998	<sup>2)</sup> 7,5	<sup>2)</sup> 935	25,2	2 463
1922	470,2	68 652	429,0	62 943	2,9	320	10,4	1 363	2,4	287	17,7	2 993

Fortsetzung)

Rechnungs-jahr	Güterbeförderung											
	gegen Frachtberechnung											
	Frachtgut					Militärgut		Viehbeförderung		Dienstgut		
	Wagenladungen		nach Ausnahmetarifen			t	tkm	t	tkm	t	tkm	
der regelrechten Nebenklassen für 10 Tonnen		der regelrechten Hauptklassen			t	tkm	t	tkm	t	tkm		
t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	
Tonnen (t) und Tonnenkilometer (tkm) in Millionen												
1905 <sup>1)</sup>												
	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm
1905 <sup>1)</sup>												
1912 <sup>1)</sup>	131,3	11 323	235,7	25 359	0,5	70	4,0	514	12,3	458		
1913 <sup>1)</sup>	199,7	17 087	331,4	36 553	1,1	127	4,7	653	21,1	671		
1913 <sup>1)</sup>	221,0	19 274	313,3	34 852	1,2	168	4,8	654	23,2	890		
1922	26,2	4 549	169,9	26 823	<sup>2)</sup> 188,4	<sup>2)</sup> 126 264	0,6	83	2,3	134	8,2	127

<sup>1)</sup> Gegenüber 1922 sind die Angaben über die beförderten Tonnen in den Vorkriegsjahren zu hoch, da eine Sendung bei Benutzung mehrerer der damals selbständigen Staatsbahnen auch mehrere Male angeschrieben wurde. — <sup>2)</sup> Ohne nach Ausnahmetarifen. — <sup>3)</sup> Ohne Eil- und Expreßgut. — <sup>4)</sup> Darunter Kohlen, Koks und Preßkohlen (in Millionen) 146,2 t mit 20 179 tkm.