

## 15. Verkehr, Nachrichtenwesen, Binnenhandel

Jahr Bulgarien DDR Kuba Mongolei Polen Rumänien Tschecho- UdSSR Ungarn RGW-

Slowakei

Länder  
insgesamt \*)

## Betriebslänge der Eisenbahnstrecken — km

|      |       |        |       |       |        |        |        |         |        |         |
|------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|
| 1950 | 3 967 | 15 945 | .     | 670   | 26 312 | 10 853 | 13 124 | 116 875 | .      | 187 746 |
| 1955 | 4 091 | 16 134 | .     | 1 800 | 26 985 | 10 967 | 13 168 | 120 672 | 10 101 | 203 918 |
| 1960 | 4 111 | 16 174 | .     | 1 360 | 26 904 | 10 981 | 13 139 | 125 822 | 10 041 | 208 532 |
| 1965 | 4 094 | 15 930 | .     | 1 423 | 26 862 | 10 979 | 13 301 | 131 388 | 9 650  | 213 627 |
| 1968 | 4 157 | 15 237 | .     | 1 423 | 26 628 | 11 016 | 13 317 | 133 561 | 9 353  | 214 692 |
| 1969 | 4 196 | 14 909 | .     | 1 423 | 26 574 | 11 006 | 13 315 | 134 578 | 9 260  | 215 261 |
| 1970 | 4 196 | 14 658 | .     | 1 423 | 26 678 | 11 012 | 13 308 | 135 190 | 9 168  | 215 633 |
| 1971 | 4 231 | 14 525 | 5 227 | 1 423 | 26 717 | 11 012 | 13 296 | 135 430 | 9 000  | 215 634 |
| 1972 | 4 243 | 14 384 | .     | 1 423 | 26 737 | 11 023 | 13 299 | 136 294 | 8 904  | 216 307 |
| 1973 | 4 246 | 14 317 | 5 343 | 1 421 | 26 587 | 11 019 | 13 293 | 136 767 | 8 819  | 221 812 |

## Gütertransportmenge der Eisenbahn — Mio t

|      |      |       |      |     |       |       |       |         |       |       |
|------|------|-------|------|-----|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| 1950 | 14,0 | 128,5 | .    | 0,3 | 160,4 | 35,1  | 96,0  | 834,3   | 41,5  | 1 310 |
| 1955 | 23,7 | 207,5 | .    | 1,1 | 236,4 | 59,0  | 140,2 | 1 267,0 | 70,0  | 2 005 |
| 1960 | 38,4 | 237,8 | .    | 3,9 | 286,9 | 77,5  | 194,1 | 1 884,9 | 96,0  | 2 820 |
| 1965 | 56,0 | 260,4 | 46,7 | 2,4 | 341,3 | 114,4 | 218,5 | 2 415,3 | 114,3 | 3 523 |
| 1968 | 62,8 | 252,9 | .    | 3,4 | 377,8 | 148,1 | 227,3 | 2 705,6 | 115,0 | 3 893 |
| 1969 | 62,7 | 252,0 | .    | 3,7 | 373,7 | 155,4 | 225,6 | 2 758,7 | 112,4 | 3 944 |
| 1970 | 68,2 | 262,9 | .    | 4,7 | 382,3 | 171,3 | 236,9 | 2 896,0 | 117,4 | 4 140 |
| 1971 | 70,2 | 268,5 | 47,5 | 5,2 | 398,1 | 184,8 | 249,6 | 3 048,8 | 119,2 | 4 344 |
| 1972 | 72,9 | 274,4 | 42,7 | 5,2 | 415,9 | 193,7 | 259,5 | 3 171,5 | 118,7 | 4 555 |
| 1973 | 75,7 | 280,6 | 45,3 | 6,1 | 431,5 | 206,0 | 260,6 | 3 346,4 | 122,6 | 4 775 |

## Gütertransportleistung der Eisenbahn — Mio Tariftoimenkilometer

|      |        |        |       |       |         |        |        |           |        |           |
|------|--------|--------|-------|-------|---------|--------|--------|-----------|--------|-----------|
| 1950 | 2 580  | 15 064 | .     | 1     | 35 139  | 7 606  | 16 193 | 602 282   | 5 421  | 684 286   |
| 1955 | 4 118  | 25 222 | .     | 329   | 51 969  | 14 079 | 28 237 | 970 893   | 8 802  | 1 103 649 |
| 1960 | 6 981  | 32 860 | .     | 3 036 | 66 547  | 18 825 | 43 904 | 1 504 251 | 13 338 | 1 689 742 |
| 1965 | 10 784 | 38 868 | .     | 900   | 81 013  | 28 700 | 53 250 | 1 950 205 | 17 293 | 2 181 013 |
| 1968 | 12 198 | 38 506 | .     | 1 062 | 92 637  | 37 429 | 52 698 | 2 274 756 | 18 336 | 2 527 622 |
| 1969 | 12 618 | 39 445 | .     | 1 152 | 95 025  | 39 832 | 53 195 | 2 367 080 | 18 417 | 2 626 764 |
| 1970 | 13 858 | 41 513 | .     | 1 528 | 99 261  | 43 721 | 55 909 | 2 494 721 | 19 818 | 2 770 329 |
| 1971 | 14 918 | 44 033 | 2 282 | 1 730 | 104 334 | 46 449 | 58 409 | 2 637 342 | 20 318 | 2 927 533 |
| 1972 | 15 825 | 44 710 | 2 120 | 1 834 | 109 777 | 47 994 | 59 850 | 2 760 823 | 20 057 | 3 062 990 |
| 1973 | 16 640 | 46 829 | 2 345 | 2 180 | 116 442 | 51 244 | 59 380 | 2 957 986 | 21 313 | 3 274 359 |

## Gütertransportmenge des Kraftverkehrs — Mio t

|      |       |       |      |      |       |       |       |         |       |       |
|------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| 1950 | 6,6   | 44,3  | .    | 0,1  | 12,5  | 1,0   | 32,2  | 46,4    | 6,7   | 150   |
| 1955 | 9,5   | 69,6  | .    | 0,1  | 52,5  | 7,3   | 75,4  | 452,1   | 36,8  | 703   |
| 1960 | 48,6  | 131,5 | .    | 3,4  | 45,0  | 56,6  | 131,6 | 1 719,1 | 70,6  | 2 206 |
| 1965 | 74,6  | 166,0 | .    | 8,9  | 65,0  | 130,9 | 195,6 | 3 287,4 | 117,7 | 4 046 |
| 1968 | 102,6 | 171,6 | .    | 9,5  | 87,7  | 203,4 | 231,9 | 3 518,2 | 130,4 | 4 455 |
| 1969 | 110,0 | 175,6 | .    | 9,5  | 97,7  | 215,6 | 219,4 | 3 619,3 | 135,4 | 4 583 |
| 1970 | 121,9 | 180,0 | .    | 9,7  | 107,7 | 239,8 | 226,0 | 3 809,6 | 146,2 | 4 841 |
| 1971 | 132,9 | 184,9 | 84,5 | 10,4 | 121,8 | 260,7 | 245,7 | 4 017,1 | 158,3 | 5 132 |
| 1972 | 140,1 | 185,8 | 89,6 | 10,3 | 131,7 | 276,2 | 263,3 | 4 251,2 | 157,6 | 5 506 |
| 1973 | 150,6 | 178,5 | 99,2 | 10,1 | 141,2 | 301,5 | 279,5 | 4 627,0 | 163,8 | 5 951 |

## Gütertransportleistung des Kraftverkehrs — Mio Tonnenkilometer

|      |       |       |       |     |       |       |       |        |       |         |
|------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|--------|-------|---------|
| 1950 | 150   | 973   | .     | 20  | 210   | 42    | 358   | 927    | 94    | 2 774   |
| 1955 | 260   | 1477  | .     | 54  | 1216  | 272   | 1 004 | 9 261  | 590   | 14 134  |
| 1960 | 889   | 2 638 | .     | 201 | 1 378 | 936   | 2 422 | 27 180 | 897   | 36 541  |
| 1965 | 1 476 | 3 994 | .     | 418 | 2 175 | 2 533 | 3 573 | 50 236 | 1 698 | 66 103  |
| 1968 | 2 119 | 4 950 | .     | 505 | 3 324 | 3 963 | 4 172 | 57 453 | 2 223 | 78 709  |
| 1969 | 2 706 | 5 569 | .     | 599 | 3 859 | 4 541 | 4 382 | 59 731 | 2 466 | 83 853  |
| 1970 | 3 355 | 6 197 | .     | 624 | 4 457 | 5 156 | 4 839 | 64 187 | 2 855 | 91 670  |
| 1971 | 3 699 | 6 484 | 5 374 | 632 | 5 063 | 5 496 | 5 262 | 68 880 | 3 168 | 98 684  |
| 1972 | 3 883 | 6 778 | 6 125 | 673 | 5 774 | 5 738 | 5 713 | 73 594 | 3 322 | 111 600 |
| 1973 | 4 311 | 6 980 | 7 017 | 684 | 6 459 | 6 003 | 6 179 | 80 906 | 3 548 | 122 087 |

## Gütertransportmenge der Seeschifffahrt — Mio t

|      |      |      |     |   |      |     |     |       |     |     |
|------|------|------|-----|---|------|-----|-----|-------|-----|-----|
| 1950 | 0,3  | —    | m   | — | 2,5  | 0,2 | —   | 33,7  | 0   | 37  |
| 1955 | 0,6  | 0,1  | .   | — | 3,0  | 0,2 | 0,1 | 53,7  | 0   | 58  |
| 1960 | 1,1  | 1,4  | .   | — | 6,0  | 0,2 | 0,5 | 75,9  | 0,1 | 85  |
| 1965 | 5,4  | 6,2  | 1,0 | — | 11,6 | 1,4 | 0,7 | 119,3 | 0,2 | 145 |
| 1968 | 11,4 | 7,4  | 2,0 | — | 15,7 | 3,5 | 0,7 | 146,6 | 0,5 | 186 |
| 1969 | 12,7 | 7,3  | 1,9 | — | 16,6 | 5,0 | 0,7 | 148,7 | 0,4 | 191 |
| 1970 | 14,5 | 8,5  | 2,1 | — | 17,6 | 4,4 | 0,9 | 161,9 | 0,4 | 208 |
| 1971 | 15,2 | 9,5  | 2,6 | — | 18,6 | 4,1 | 0,9 | 170,9 | 0,5 | 220 |
| 1972 | 15,9 | 10,3 | 3,2 | — | 21,5 | 5,2 | 0,9 | 178,0 | 0,5 | 236 |
| 1973 | 17,4 | 11,5 | 3,6 | — | 23,0 | 4,8 | 0,9 | 186,7 | 0,4 | 248 |

i) Summe der jeweils ausgewiesenen Länderangaben unter Berücksichtigung eventueller Fußnoten.