

Verhulst, H.

Article

Der Antwerpener Hafen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Verhulst, H. (1951) : Der Antwerpener Hafen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 8, pp. 46-49

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/131363>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der Antwerpener Hafen

Drs. H. Verhulst, Antwerpen

Als nationaler Hafen Belgiens, der 90 km von der Nordsee entfernt liegt, bietet Antwerpen seinem Hinterland alle Vorteile seiner besonderen geographischen Lage. Die Schelde, die bis Antwerpen für die größten Seeschiffe befahrbar ist, gestattet eine Güterzufuhr bis in die unmittelbare Nähe des Kerns des westeuropäischen Verbrauchs- und Industriegebietes. Die eigene industrielle Tätigkeit Belgiens bietet heute Antwerpen dieselbe Basis, wie es sie früher als von englischen Merchant Adventurers und kölnischen Händlern aufgebauter wichtigster Markt Europas hatte. Nach der Epoche der Entdeckungsreisen übernahm Antwerpen rasch, vor allem wegen seiner freien Handelspolitik den fremden Handelssiedlungen gegenüber, die Rolle, die bisher Brügge gespielt hatte. Viel mehr als die Versandung des Zwins, des Brüggener Meeresarms, arbeitete der Wirklichkeitssinn der Antwerpener Stadtverwaltung zugunsten dieser Stadt. Während in Brügge die frühere straffe Politik der Korporationen entgegen den strukturellen Änderungen der Weltwirtschaft fortgeführt wurde, leitete Antwerpen eine Periode der Handelsfreiheit und der Gleichberechtigung ein. Dadurch wurde es durch eine bemerkenswerte Blüte und Konzentration des Geldhandels in seinen Mauern unterstützt. Neben der außerordentlich günstigen Lage an einem zentralen Punkt der Straßen nach den alten nordfranzösischen Märkten von Champagne, Compiègne, Saint Quentin, den flämischen von Ypern und Brügge und dem mehr nördlich gelegenen Markt von Bergen op Zoom, konnte es durch seine realistische Politik aus der Entwicklung des Welthandels vollen Nutzen ziehen. So entfaltete sich Antwerpen schnell im Rahmen der Hansehandelsorganisation zum wichtigsten Marktplatz und Hafen Westeuropas.

Wenn auch politische Faktoren diese Entwicklung in der Folgezeit mitunter hemmten, brachte die Gründung neuer Industrien wieder einen Aufschwung der Hafentätigkeit. So wuchs im 19. Jhd. und in der ersten Hälfte des 20. Jhdts. der Hafenkomplex, wie er sich jetzt am rechten, tiefen Scheldeufer erstreckt.

HAFENANLAGEN

Die städtischen Hafenanlagen Antwerpens bieten heute der See- und Binnenschifffahrt eine Wasserfläche von 1400 ha. Für die Seeschifffahrt stehen 19 Docks mit einer Gesamtfläche von 370 ha, für die Binnenschifffahrt 8 Docks mit einer Fläche von 40 ha zur Verfügung.

Der Gezeitenstrom der Schelde mit einem Abfall zwischen Hoch- und Niedrigwasser von 4,50 m hat zum Bau von Schleusen gezwungen. Die Verbindung des Stroms mit den Docks geschieht durch 5 Schleusen. Die Kruisschansschleuse, Royersschleuse und Kattendijk-schleuse sind für die Seeschifffahrt geeignet. Die Bonaparteschleuse und die Südschleuse kommen nur

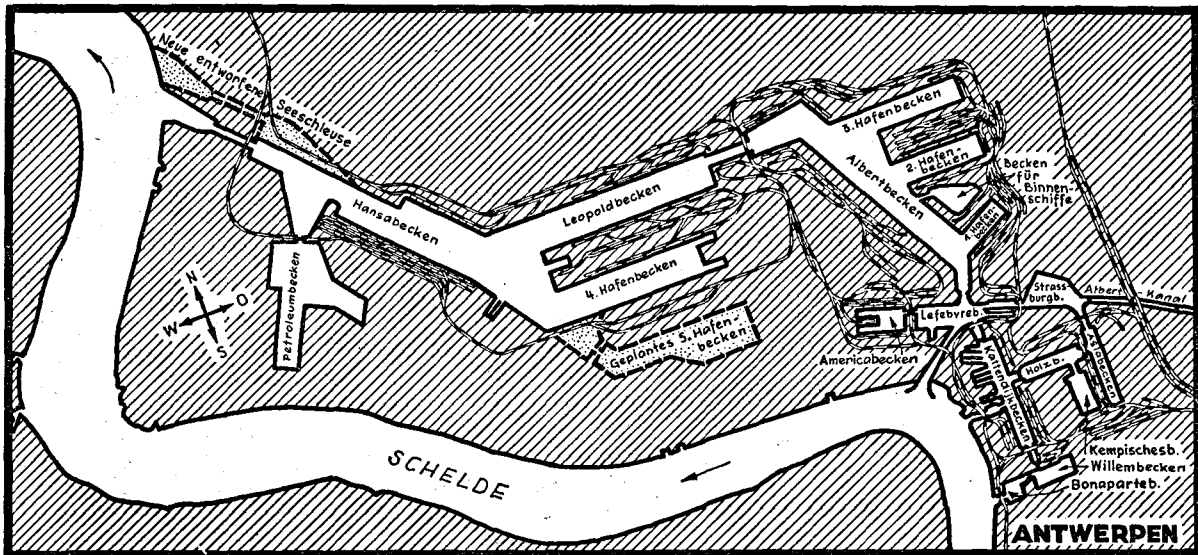
für die Binnenschifffahrt in Betracht. Praktisch bedient die Kruisschansschleuse die ganze große Seeschifffahrt. Die Royersschleuse und die Bonaparteschleuse stehen der Küstenschifffahrt, der Rheinfahrt und der Binnenschifffahrt zur Verfügung.

Seit langem wurde von der Hafenverwaltung auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine zweite Kruisschansschleuse zu errichten. Der Schifffahrt soll dadurch beim Ein- und Ausfahren nicht nur eine größere Schnelligkeit geboten werden, sondern auch vom Sicherheitsstandpunkt aus ist dieser Neubau notwendig. Bisher bestand die Gefahr, obschon sie sehr gering war, daß die ganze große Seeschifffahrt im Antwerpener Hafen bei einem Defekt dieser Schleuse lahm gelegt werden konnte. Seit Anfang Mai d. J. wurde mit dem Bau der zweiten Kruisschansschleuse begonnen. Während die vorhandene Schleuse eine Länge von 270 m und eine Breite von 35 m hat, sind die Abmessungen der neuen Schleuse auf 360 m und 45 m vorgesehen.

Wenn auch die lebenswichtigen Anlagen des Hafenbetriebs von Kriegszerstörungen verschont blieben, war der entstandene Schaden nicht unbedeutend. Die Kruisschansschleuse und die Royersschleuse wurden beschädigt. Auch verschiedene Brücken, besonders ihre elektro-mechanische Ausrüstung, wurden beschädigt oder zerstört. Ein Drittel der Schuppen wurde völlig vernichtet oder unbrauchbar gemacht. Schwere Verluste trafen die elektro-mechanische Ausrüstung: 57 Kräne, davon 7 hydraulische und 50 elektrische, gingen verloren oder wurden schwer beschädigt. Von den 16 Schwimmkränen wurden 8 außer Betrieb gesetzt, darunter befanden sich ein Schwimmkran von 150 t und einer von 40 t. Von den 24 Getreidehebern gingen 2 Elevatoren verloren, 12 von 35 Schleppern wurden gebrauchsunfähig, wovon 5 völlig verloren gingen. Unter Berücksichtigung der Preiserhöhungen

Umschlags- und Lagereinrichtung

Position	1940	1950
1. Länge der Kai-mauern:		
a) für die Seeschifffahrt	41,5 km	41,5 km
b) für die Binnenschifffahrt	7,5 km	7,5 km
2. Kalkkräne und Schwimmkräne		
a) bis 2,5 t	385	354
b) von 3 t bis 50 t	234	219
3. Ladebrücken:	6	6
4. Getreideheber:		
a) schwimmende	24	21
b) Landelevatoren	3	3
5. Schlepper:	35	36
6. Schuppen:	670 000 m ²	700 000 m ²
7. Lagerhäuser:		
a) Königliches Lagerhaus	68 000 m ²	68 000 m ²
	110 000 t	110 000 t
b) Gemeindelagerhäuser	200 000 m ²	200 000 m ²
c) Getreidesilos	725 000 hl	725 000 hl
d) Kallianlagen	150 000 t	150 000 t
e) Kühlanlagen	24 378 m ²	50 000 m ²
f) Tankanlage für Mineralöle	570 959 m ²	611 780 m ²
g) Tankanlage für Speiseöle	—	9 500 m ²
8. Trockendocks:		
a) Gemeindedocks	10	10
b) Privattedocks	2	3



kann der gesamte Kriegsschaden in den Hafenanlagen auf 800 Mill. bfrs. veranschlagt werden. Heute ist die Lage wieder völlig normal geworden, und praktisch sind alle Zerstörungen beseitigt und wieder ersetzt worden. Die Gemeindehafenanlagen verfügen wieder über die gleiche Ausrüstung wie vor dem Kriege.

INDUSTRIALISIERUNG

Seit Kriegsende wird im Antwerpener Hafen eine Industrialisierungspolitik getrieben, um das allerdings jetzt schon günstige Verhältnis zwischen Stückgut und Massengut durch neue Industrien zu verbessern. Das wichtigste Vorhaben auf diesem Gebiet war der Bau eines neuen Petroleumdocks im Nördlichen Hafengebiet. Die bestehenden Tankanlagen für Mineralöle im Süden an der Schelde entlang genügten seit langem den Bedürfnissen dieses Verkehrs nicht mehr. Andererseits bot sich die Möglichkeit einer Neugründung von Raffinerien. Deshalb wurde im Jahre 1949 mit dem Bau des neuen Petroleumdocks begonnen, das jetzt vollendet worden ist. Am linken Ufer wurde von der „Société Industrielle Belge des Pétroles“ auf einer Fläche von 150 ha eine Raffinerie mit einer jährlichen Produktionskapazität von 1 250 000 t errichtet. Sie soll noch vor Ende dieses Jahres in Betrieb genommen werden. Am rechten Ufer des Petroleumdocks wird von der „Esso Standard Refinery“ gleichfalls eine Raffinerie mit etwa gleicher Leistung gebaut.

Unter Berücksichtigung des Massengutverkehrs hat sich die Stadtverwaltung kürzlich entschlossen, ein fünftes Hafendock zu bauen. Die relative Knappheit an Liegeplätzen für regelmäßige Linien hat die Stadtverwaltung zum Bau eines Docks für Massengüter veranlaßt. Die durch die Konzentration des Massengüterverkehrs freigesetzten Liegeplätze in den schon bestehenden Docks sollen dem Stückgutverkehr zugewiesen werden. Bei der Besprechung dieses Projektes wurde darauf hingewiesen, daß die Lage des projektierten fünften Hafendocks südlich vom vierten Hafendock die Möglichkeit bietet, später einmal die Verbindung mit dem Amerikadock herzustellen und eine

zweite Royersschleuse zu bauen. Hierdurch wird nicht allein der Verkehr in den Docks, sondern vor allem die Verbindung mit dem belgischen Hinterland bedeutend erleichtert werden. Die Bedeutung dieser Verbindung zwischen den zwei Docks wird vor allem klar, wenn man bedenkt, daß rund 90 % der Produktion der zwei neuen Raffinerien durch Binnenschifffahrt abgefahren werden.

VERKEHR

Charakteristisch für den Antwerpener Hafen ist die schnelle Wiederbelebung des Verkehrs sofort nach Kriegsende. Der belgische Verkehrsapparat hatte jedoch schweren Schaden erlitten. Von den 1572 km Wasserwegen waren Ende 1944 nur noch 1105 km schiffbar. Von dem gesamten Eisenbahnnetz von 5118 km standen nach Kriegsende nur noch 2916 km zur Verfügung. Die größten Schwierigkeiten verursachte aber der Mangel an Eisenbahnwagen. Vor dem Kriege zählten die belgischen Eisenbahnen ca. 108 000 Wagen, nach dem Kriege war der Wagenpark auf 60 000 taugliche Wagen zusammengeschmolzen.

Während die Jahre 1945 und 1946 noch völlig unter dem Einfluß der militärischen Begebenheiten standen, war ab 1947 der Antwerpener Hafen wieder dem freien Handelsverkehr offen. Natürlich zeichneten sich in diesem ersten Jahr des Normalverkehrs bedeutende strukturelle Änderungen ab. Während vor dem Kriege praktisch ein vollkommenes Gleichgewicht zwischen Zufuhr und Abfuhr bestand, betrug 1947 die Zufuhr 71 % des Gesamtverkehrs. Allmählich hat sich zwar dieser Zustand wieder normalisiert. Diese Normalisierung brachte aber notwendigerweise mit sich, daß die Masseneinfuhren, die für die Versorgung der belgischen Industrie und des belgischen Verbrauchsmarkts bestimmt waren, bedeutend abnahmen. Der Schiffsverkehr machte eine gleiche Entwicklung durch. Zwar standen in der Nachkriegszeit durchschnittlich noch 94 % des Verkehrs unter ausländischer Flagge (das Verhältnis vor dem Kriege hatte 95,6 % betragen), aber

die amerikanische Flagge nahm im Jahre 1947 die früher stets von England besetzte erste Stelle ein. Auch die niederländische Flagge beteiligte sich in größerem Maße am Verkehr, als dies vor dem Krieg der Fall gewesen war. Diese besondere Lage erklärt sich durch die Abwesenheit der deutschen Flotte, die stets eine hervorragende Stelle eingenommen hatte.

Ankommende Seeschiffe in Antwerpen

Jahr	Anzahl	N.M.T.	Jahr	Anzahl	N.M.T.
1938	11 762	24 144 705	1949	9 535	21 796 622
1947	8 013	20 256 908	1950	9 687	22 603 852
1948	8 472	20 445 154			

Anteil fremder Flaggen am Antwerpener Hafenverkehr (in %)

1937		1950	
deutsche	26,7	englische	24,33
englische	24,1	niederländische	16,5
französische	8,3	amerikanische	8
niederländische	6,5	norwegische	11,12
		deutsche	1,99

Bedeutend für die Rolle Antwerpens bleibt noch immer im westeuropäischen Hafenverband der Anteil des nationalen Güterverkehrs am gesamten Hafenverkehr. Vor allem in der Ausfuhr der nationalen Industriegüter findet Antwerpen eine für seine wirtschaftliche Lage besonders wichtige Stütze.

Nationaler Güterverkehr und Durchfuhr

Jahr	Nationaler (in t) Verkehr	in % des Gesamtkverkehrs	(in t) Durchfuhr	in % des Gesamtkverkehrs	Gesamtgüterverkehr (in t)
1938	14 158 224	60	9 420 725	40	23 578 949
1947	18 494 911	83,1	3 761 961	16,9	22 256 872
1948	16 702 987	79,3	4 367 832	20,7	21 070 819
1949	14 620 480	73	5 229 247	27	19 849 727
1950	14 718 052	69,3	6 527 617	30,7	21 245 669

Verkehr von und nach Frankreich (in t)

Jahr	Anfuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
1938	1 526 422	799 272	2 325 694
1947	704 751	1 422 489	2 147 240
1948	952 320	832 281	1 784 601
1949	1 606 596	769 580	2 376 176
1950	2 373 195	770 588	3 143 783

Verkehr von und nach der Schweiz (in t)

Jahr	Anfuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
1938	79 800	467 528	547 328
1947	73 707	997 205	1 070 912
1948	92 261	946 462	1 039 205
1949	56 188	845 307	901 445
1950	66 064	949 737	1 015 801

Es ist ja klar, daß die Durchfuhr gegenüber dem Vorkriegsstand noch bedeutend zurückbleibt. Dies ist vor allem, wie es aus den folgenden Tabellen klar hervorgeht, den Beziehungen mit dem deutschen Hinterland zuzuschreiben. Die große Anzahl regelmäßiger Linien, die vor dem Kriege Antwerpen anliefen, übten eine bedeutende Anziehungskraft auf die fremde Flagge aus. Der wichtige Anteil des nationalen Güterverkehrs brachte es mit sich, daß Antwerpen als Komplementär-

hafen für die deutsche Ausfuhr eine sehr wichtige Rolle spielte. Von nicht geringer Bedeutung war dabei, daß für die deutschen Reedereien Antwerpen devisaaktiv war. Die Anziehungskraft auf die regelmäßigen Linien hat nichts an Wert eingebüßt. Schon heute verfügt Antwerpen wieder über ein Netz von mehr als 230 regelmäßige Linien aller Herkunfts- und Bestimmungsländer.

Verkehr von und nach den Niederlanden (in t)

Jahr	Anfuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
1938	1 101 889	806 300	1 908 189
1947	514 190	3 585	517 775
1948	512 938	3 143	516 081
1949	637 432	170 168	807 600
1950	1 030 286	299 840	1 330 126

Verkehr von und nach Deutschland (in t)

Jahr	Anfuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
1938	3 389 572	2 356 155	5 745 727
1947	466 499	401 389	867 838
1948	518 287	679 121	1 197 408
1949	1 151 758	1 094 986	2 246 744
1950	1 911 800	921 619	1 833 410

Ein bedeutendes Handicap für die Wiederbelebung des Transits waren auch die Schwierigkeiten monetärer Art, die sich für Belgien ergaben. Mehrere Jahre hindurch hat der Antwerpener Hafen der Tatsache Rechnung tragen müssen, daß nicht mehr das Rendement oder die Hafenkosten den Lösungs- oder Ladungshafen bestimmten, sondern die Art der Münze, in der diese Kosten zu bezahlen waren. Die Hartwährung Belgiens ist in großem Maße für die langsame Wiederbelebung des Transits verantwortlich, vor allem was Frankreich und die Niederlande betrifft.

Auch in dem Verhältnis Massengut-Stückgutverkehr hatten sich sofort nach Kriegsende bedeutende Änderungen vollzogen. Aus der späteren Entwicklung — die sich allerdings sehr allmählich durchsetzte —, zeigte sich auch hier die Rückkehr zum Normalen. In Kürze wird sich das heutige Bild unter den Einfluß der zwei neuerrichteten Raffinerien grundlegend wandeln. Der Stückgutverkehr wird aber nicht wesentlich an Bedeutung verlieren.

Der Bau des fünften Hafendocks wird übrigens die Entwicklung des Stückgutverkehrs fördern, indem eine größere Anzahl Liegeplätze den regelmäßigen Schiffsfahrtslinien zur Verfügung gestellt werden können. Der ausgedehnte Verkehrsapparat des Antwerpener Hafens wird diese Tendenz unterstützen. Wenn auch Antwerpen ein Eisenbahnhafen genannt wird, sind tatsächlich alle vier Verkehrsmittel gut vertreten.

Vor 1940 hatte die Binnenschifffahrt einen hervorragenden Platz im Hafenverkehr. Während die Eisenbahn 1938 9,4 Mill. t des Gesamtverkehrs beanspruchte, beförderte die Binnenschifffahrt ca. 15 Mill. t.

Massengut- und Stückgutverkehr

Jahr	ABFUHR			ZUFUHR				
	Massengut (in t)	in % des Gesamtverkehrs	Stückgut (in t)	in % des Gesamtverkehrs	Massengut (in t)	in % des Gesamtverkehrs	Stückgut (in t)	in % des Gesamtverkehrs
1938	4 991 369	42,6	6 714 910	57,4	7 985 781	67,3	3 886 889	32,7
1947	2 072 295	33,1	4 180 473	66,9	11 564 321	72,4	4 439 783	27,6
1948	1 693 592	23,3	5 567 045	76,7	9 972 630	72,2	3 837 552	27,8
1949	1 396 716	16,0	7 142 973	84,0	8 033 232	71,0	3 277 706	29,0
1950	2 389 076	22,0	8 403 730	78,0	7 247 092	69,0	3 197 348	31,0

Qualitätsmäßige Gliederung des Antwerpener Hafenverkehrs (in t)

ANFUHR

Jahr	Getreide	Erz	Mineralöl	Kohle	Holz	Früchte	Kaffee	Zucker	Metalle	Rohwolle und Baumwolle
1938	3 117 247	2 519 008	1 125 518	394 005	643 370	142 147	58 977	224 515	391 854	276 326
1949	2 284 869	3 310 254	1 692 809	308 987	436 313	140 196	111 989	139 394	375 159	388 720
1950	2 258 141	2 498 214	1 729 756	214 768	546 411	146 874	81 674	128 185	354 689	410 496

ABFUHR

Jahr	Kohle	Kalk und Zement	Eisen und Stahl	Düngemittel	Chemische Produkte	Andere Metalle	Glas
1938	3 311 749	813 766	3 106 592	1 092 227	421 973	564 899	171 077
1949	911 907	861 734	3 661 520	894 675	324 735	190 939	120 745
1950	1 999 012	793 086	4 394 699	1 296 849	342 123	263 166	149 735

Nach dem Kriege ist die Eisenbahn stärker in den Vordergrund getreten. Auch hier ist der Einfluß der Beziehungen zu dem deutschen Hinterland fühlbar. Die Entwicklung des Rheinverkehrs wird allmählich zur Wiederherstellung der Vorkriegsverhältnisse führen. Neben Eisenbahn und Binnenschifffahrt gewinnen auch der Lastkraftwagen und das Flugzeug an Bedeutung. Leider gibt es keine zuverlässigen statistischen Angaben auf diesem Gebiet.

Verkehrsvolumen von Eisenbahn und Binnenschifffahrt im Antwerpener Hafen (in t)

Jahr	Eisenbahn	Binnenschifffahrt	Jahr	Eisenbahn	Binnenschifffahrt
1938	9 414 535	14 959 963	1949	8 071 161	11 446 483
1947	9 634 385	11 073 800	1950	7 926 631	13 925 965
1948	8 776 446	10 528 087			

DER KONGOVERKEHR

Erwähnenswert ist die Entwicklung der Beziehungen zwischen Antwerpen und dem Kongo. 1948 wurden insgesamt 788 202 t Güter nach dem oder vom Kongo via Antwerpen verschifft. Im Vergleich mit 1938 kann also eine Steigerung von 40% festgestellt werden. Trotzdem weist Antwerpen im Jahr 1947 noch nicht den gleichen Anteil am kongolesischen Außenhandel auf wie im Jahr 1938. Hierbei muß aber der Entwicklung des Kongo Rechnung getragen werden. Der Außen-

handel des Kongo hat sich gewandelt und stark zugenommen, vor allem mit den afrikanischen Gebieten und den USA. Hieraus erklären sich die niedrigen Prozentsätze.

Verkehr Antwerpens mit dem Kongo

(in t)

Jahr	Gesamteinfuhr des Kongo	davon via Antwerpen	Gesamtausfuhr des Kongo	davon via Antwerpen
1938	312 446	146 260	544 962	417 932
1948	756 253	241 357	854 306	546 845
1949	912 925	271 501	828 877	485 558
1950	512 530	296 470	912 882	506 801

Aus dieser Darstellung geht deutlich hervor, daß Antwerpen seine Stärke den zahlreichen und verschiedenen Güterarten und dem ausgedehnten Netz von regelmäßigen Schifffahrtslinien verdankt. Der Umfang des nationalen Verkehrs übt eine bedeutende Anziehungskraft auf die transozeanische Schifffahrt aus und fördert die Durchfuhr. Die von der Hafenverwaltung vorgenommenen Neubauten entsprechen ganz diesem Prinzip. Die Industrialisierungspolitik, die jetzt vorangetrieben wird, soll der Auslastung des Hafens eine größere Stabilität gewähren. Gleichzeitig dient sie der von der Stadt Antwerpen geführten Vollbeschäftigungspolitik. Die geographische Lage der Antwerpener Hafenanlagen steht aber dafür ein, daß der Stückgutverkehr immer die Hauptrolle spielen wird.

Erschütterungen auf dem westdeutschen Obstmarkt

Dr. Fritz Huhle, Darmstadt

Der Deutsche Bauernverband hat wiederholt gefordert, daß der Absatz und die Preise für deutsches Obst auf dem inländischen Markt gesichert werden sollen. Aus den gleichen Motiven ist der Landwirtschafts- und Ernährungsausschuß des Bundestages damit beschäftigt, ein Gesetz über den Verkehr mit Obst, ebenso wie für Gemüse, zu beraten. Verschiedene Einfuhrschutzfristen sind bereits wirksam. Alle diese Bemühungen und Maßnahmen deuten darauf hin, daß auf dem deutschen Obstmarkt Verhältnisse gegeben sind, die dem Obsterzeuger Schwierigkeiten beim Absatz bereiten. Die Marktlage hat sich nach dem Krieg sowohl auf der Seite des Angebots wie auf der Seite der Nachfrage gewandelt.

Auf der Seite der Erzeugung hat die Zahl der Obstbaubetriebe, die Obst zum Zwecke des Verkaufs anbauen, während der letzten Jahre gegenüber der Vorkriegszeit stark zugenommen. Im Vergleich mit den Ziffern von 1933 sind heute 70 000 oder 70%

mehr Gartenbaubetriebe vorhanden. An dieser Zunahme sind in erster Linie die Obstbaubetriebe mit einer Zunahme um rund 56 000 Betriebe beteiligt. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Gartenbaubetriebe hat sich von 26% im Jahre 1933 (im gleichen Gebiet) auf 48% im Jahre 1950 erhöht.

Obstbaubetriebe im Bundesgebiet

Land	Gartenbaubetriebe		Obstbaubetriebe	
	(abgerundet)	(abgerundet)	in % der Gartenbaubetriebe	
Schleswig-Holstein	7 100	800	11	
Hamburg	3 800	400	10	
Niedersachsen	13 500	3 500	26	
Nordrh.-Westfalen	22 400	6 500	29	
Bremen	500	10	2	
Hessen	19 700	9 600	49	
Württ.-Baden	30 000	16 100	54	
Bayern	19 100	7 900	41	
Rheinland-Pfalz	17 400	4 800	28	
Baden	20 300	16 200	80	
Württ.-Hohenz.	18 100	16 600	92	
Bundesgebiet	171 900	82 400	48	
1933 gleiches Gebiet	102 100	26 300	26	

Quelle: Bundesstatistik.