

Der Handeldsgärtner.

Verantwortlicher Redakteur:
Hermann Pilz,
Leipzig-Oetzsch, Mittelstrasse 4.

Handels-Zeitung für den deutschen Gartenbau.

Verlag von Bernhard Thalacker, Leipzig-Gohlis

Für die Handelsberichte und den fachlichen Teil verantwortlich:
Otto Thalacker,
Leipzig-Gohlis.

Organ des „Gartenbau-Verbandes für das Königreich Sachsen E. G.“

„Der Handeldsgärtner“ kann direkt durch die Post unter No. 3222^a der Postzeitungsliste bezogen werden.

Der Abonnementspreis beträgt pro Jahr: für Deutschland und Oesterreich-Ungarn Mark 5.—; für das übrige Ausland Mark 8.—. Das Blatt erscheint wöchentlich einmal Sonnabends. — Inserate kosten im „Handeldsgärtner“ 30 Pfg. für die fünfgespaltene Pettzeile.

Werden die Gärtner unter dem neuen Eisenbahntarif billiger oder teurer fahren?

Der 1. Mai 1907 wird ein bedeutungsvoller Tag für die Entwicklungsgeschichte im Eisenbahnwesen sein, denn an ihm treten, wie wir schon kurz berichtet haben, die neuen Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung in Kraft. Es ist eine Verständigung mit allen Bundesstaaten, welche Staatsbahnen unterhalten, erzielt worden, so wird denn in Einmütigkeit vom wunderschönen Monat Mai nächsten Jahres ab in Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Anhalt, Oldenburg, Mecklenburg und den Reichslanden — teurer gefahren werden! Dass die Verteuerung des Reisens ein böser Missgriff für die Entwicklung von Handel und Verkehr ist, haben wir schon früher an dieser Stelle betont, jetzt ist aber die Zeit gekommen, einmal zu beleuchten, wie sich künftig der Eisenbahnverkehr unter der Herrschaft des neuen Tarifs gestalten wird. Der Personentarif bringt als Einheitssatz in I. Klasse II. Klasse III. Klasse IV. Klasse 7 Pfg. 4,5 Pfg. 3 Pfg. 2 Pfg.

Baden und Bayern (mit Ausschluss der pfälzischen Bahnen) nennen die IV. Klasse geschmackvoll Klasse III b. Die Privateisenbahnen wollen sich diesen Tarifen, wenn auch mit anderen Einheitssätzen, anschließen. Die Sätze entsprechen der Hälfte des Preises für die preussischen Rückfahrkarten. Die Rückfahrkarten fallen in Zukunft fort, doch kann man sich bei der Hin- und Rückfahrt gleich eine besonders gezeichnete Rückfahrkarte in Sachsen mit lösen. Ob dies auch in anderen Bundesstaaten der Fall sein wird, haben wir noch nicht in Erfahrung gebracht. Auch die früheren Schnellzugzuschläge z. B. in Sachsen und die Platzkarten in den D-Zügen fallen in Wegfall, dafür aber treten feste Schnellzugzuschläge in Kraft, die bei je 1—75 km betragen:

| | |
|-----------|---------|
| I. Klasse | 50 Pfg. |
| II. „ | 25 „ |
| III. „ | 25 „ |

bei je 76—150 km 1 Mk. in den ersten beiden und 50 Pfg. in der III. Klasse, und bei über 150 km. in der zweiten Klasse 2 Mk., in der dritten 1 Mk. betragen.

Aufgehoben werden neben den Rückfahr-

karten: die Rundreisekarten, die festen Fahr-scheine, die Preisermässigungen bei zusammen-stellbaren Fahr-scheinheften, die Preisermäs-sigungen für Gesellschaftsfahrkarten, die in Württemberg, Bayern, und Baden eingeführten Fahr-scheinbücher, die württembergischen und oldenburgischen Landeskarten, die badischen Kilometerhefte, die Preisermässigungen zum Besuch von öffentlichen Veranstaltungen, Aus-stellungen usw. Es fallen also mit einem Schlage alle jene Vergünstigungen weg, die man im Interesse der Hebung und Erleichterung des Verkehrs in den einzelnen Bundesstaaten nach und nach eingeführt hatte. Ob das zur Rentabi-lität des Eisenbahnwesens beitragen wird, möch-ten wir bezweifeln.

Und wie gestaltet sich der Tarif für Aufgabe des Gepäcks? Heute besteht ein kilometerischer Sendungstarif, d. h., es wird das gesamte Gewicht der von den Reisenden gleich-zeitig aufgegebenen Gepäckstücke festgestellt und hiernach der Preis, oft nicht ohne Weiter-ungen und Schwierigkeiten. Jetzt soll die Fracht nur noch für je angefangene 25 kg, statt 10 kg, berechnet werden. Ausserdem kann ein Gepäck-Zonentarif eingeführt werden mit folgenden Sätzen:

| | | |
|--------------------|------------|----------|
| Nahzone | 1—25 km | 0,20 Mk. |
| Zone I | 25—50 „ | 0,25 „ |
| „ II | 51—100 „ | 0,50 „ |
| u. so fort bis „ X | —500 „ | 2,50 „ |
| Zone XI | 501—600 „ | 3,00 „ |
| „ VII | 601—700 „ | 3,50 „ |
| „ XIII | 701—800 „ | 4,00 „ |
| „ XIV | über 800 „ | 5,00 „ |

Bei geringeren Entfernungen tritt bei den höheren Gewichtsstufen eine erhebliche Verteue- rung ein. Schon von 35 km ab ist dagegen der neue Tarif billiger als der bisherige. Das aber wird wenig helfen, da das bisher in Norddeutsch- land (ausgenommen Oldenburg) eingeführte Freigepäck von 25 kg aufgehoben worden ist. Man wird wahrscheinlich, um dieser Verteue- rung zu entgegen, künftig die Wagen, wie das heute schon beispielsweise auf den öster- reichischen Bahnen der Fall ist, mit Handge- pack vollplastern, was keineswegs zur An- nehmllichkeit des Reisens beitragen wird.

Das sind die Grundzüge der neuen Tarif- reform. Welche Wirkung wird sie haben? Wir sagten schon eine Verteuerung, und da die Fahrpreise erhöht werden, wird auch die

Fahrkartensteuer eine höhere. Wenn z. B. der Preis eines Billets I. Klasse von 48 Mk. auf 51 Mk. steigt, so erhöht sich die Steuer von 5,40 Mk. auf 7 Mk. Der Gesamtpreis wächst um 4,60 Pfg., das ist eine Erhöhung um 9,5%!

Wie die Verteuerung sich fühlbar machen wird, ist am besten an Beispielen zu sehen.

1. Ein Handeldsgärtner fährt von Ber- lin nach Leipzig = 162,9 km. das kostet ohne Fahrkartensteuer:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse | IV. Klasse |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Heute: 13,05 Mk. | Heute: 7,80 Mk. | Heute: 6,85 Mk. | Heute: 3,30 Mk. |
| Später: 11,50 Mk. | Später: 7,50 Mk. | Später: 4,40 Mk. | Später: 3,30 Mk. |
| Mit Steuer | | | |
| 13,10 Mk. | 7,90 Mk. | 5 Mk. | 3,30 Mk. |

Mit der Fahrkartensteuer ist also eine Verbilli- gung nur in der vierten Klasse vorhanden, wenn man den Personen-Zug benutzt. Wer aber fährt in unser Zeit, wo das Geschäft- leben im Eilschritt dahibraust, mit dem Bummel- zug, wenn er nicht unbedingt muss? Sicherlich so leicht keiner. Wie stellt sich also nun die Rechnung beim Schnellzug? Heute kostet die Fahrt:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|-----------|------------|-------------|
| 14,70 Mk. | 10,90 Mk. | 6,65 Mk. |

Später: 15,10 „ 9,90 Mk. 6,— „ mit Zuschlag. Daran ist ja eine Verbilligung vorhanden, wird man ausrufen. Diesen Sand streuen die Re- gierungen auch gern dem Publikum in die Augen! Heute werden ja einfache Fahrkarten so gut wie nicht benutzt. Nur von 10—20% der Reisenden. Es darf also die einfache Fahrkarte überhaupt nicht zu Grunde gelegt werden, wenn man zu einer gerechten Be- urteilung kommen will, sondern, da eben nicht Rückfahrkarten benutzt werden, die halbe Rückfahrkarte. Sie bildet das wirkliche Krite- rium! Danach gestaltet sich die Berechnung folgend-rmassen:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|--------------------|------------|-------------|
| 1. Heute: 9,80 Mk. | 8,80 Mk. | 4,90 Mk. |
| D-Zug: 11,80 „ | 10,80 „ | 5,90 „ |
| 2. Später: 13,10 „ | 7,90 „ | 6,— „ |
| 15,10 „ | 9,90 „ | 6,— „ |

Das ergibt sofort eine Verteuerung im allge- meinen und nur in der zweiten Klasse eine Verbilligung den jetzigen D-Zügen gegenüber.

2. Ein Handeldsgärtner fährt nach Dresden (über Zossen) = 177,1 km. Er fährt im Schnellzug für:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|------------------|------------|-------------|
| Heute: 16,20 Mk. | 12,10 Mk. | 8,50 Mk. |
| D-Zug 18,20 „ | 14,10 „ | 9,50 „ |

Rückfahrt beträgt da bei Schnellzügen heute: 11,20 Mk. 8,40 Mk. 5,70 Mk.

D-Zug 13,20 „ 10,40 „ 6,70 „
Später: 16,— „ 10,40 „ 6,55 „
mit Steuer und Zuschlag.

Es tritt auch hier eine Verteuerung hervor, wenn man die halbe Rückfahrkarte zur Grund- lage der Berechnung macht.

3. Ein Handeldsgärtner fährt die Strecke Berlin—Hamburg im Schnellzug = 286 km: Es kostet ihn heute die halbe Rückfahrkarte:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|-----------|------------|-------------|
| 17,40 Mk. | 13,05 Mk. | 8,70 Mk. |

Später mit Steuer und Zuschlag: 21,00 „ 15,85 „ 10,10 „

4. Ein Handeldsgärtner benutzt den Schnell- zug Hamburg—Stuttgart (über Frankfurt a. M.) = 747 km: Heute kostet die halbe Rückfahrkarte:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|-----------|------------|-------------|
| 46,00 Mk. | 34,55 Mk. | 23,45 Mk. |

Später: 53,40 „ 38,35 „ 25,— „
mit der Steuer.

Das gibt eine Verteuerung bis zu 16% des bisherigen Fahrpreises der Rückfahrkarten.

5. Er benutzt weiterhin den Schnellzug Berlin—Königsberg = 590,2 km. Er bezahlt dafür:

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|-----------|------------|-------------|
| 53,60 Mk. | 39,70 Mk. | 27,80 Mk. |

Im D-Zug 55 10 „ 41,70 „ 28,80 „
die halbe Rückfahrkarte kostet heute: 35,70 „ 26,80 „ 17,85 „
Im D-Zug 37,70 „ 28,80 „ 18,85 „
Später: 38,90 „ 30,20 „ 19,40 „

Also eine Verteuerung auf allen Linien, wie wir sie auch auswählen, wenn wir den Rück- fahrkartenverkehr zur Basis machen. Gegen die Ziffern an sich lässt sich nichts einwenden, denn sie stammen aus den amtlichen Berechn- ungen.

Das Ergebnis ist also das, dass die Per- sonenzugtarife billiger, die Schnellzugtarife teurer werden als heute. Nun ist allerdings auch von der Einführung von Eilzügen ge- sprochen worden, welche in der Preisbemes- sung den Personenzügen gleichstehen sollen. Aber sie kommen doch auch nur für den Nah- verkehr in Frage. Für den grossen Handels- verkehr nationaler und internationaler Art sind sie ohne Belang. Dieser Verkehr aber wird

Dalmatien eine Konkurrenz für die Riviera.

Die in der südfranzösischen und italienischen Riviera mit der Schnittblumenkultur erzielten Erfolge haben verschiedenfach im südlichen Oesterreich, zumal im Küstenland, in der Um- gebung von Görz und Triest, zu Konkurrenz- bestrebungen Veranlassung gegeben. Vor allem aber in Oesterreich selbst hat sich der be- rechtigte Wunsch grüssert, die lästige Konkur- renz von Italien und Frankreich los zu werden, und die Hunderttausende von Kronen, welche nach dem Auslande wandern, dem heimlichen Gartenbau zuzuwenden. Aber es sind nicht nur Blumen, sondern auch Pflanzen, die man ziehen möchte, und ausser dem eigenen Bedarf glaubt man auch einen erfolgreichen Versand nach den grossen Verbrauchsplätzen des Deut- schen Reichs einrichten zu können. Dabei hat man den sonnigen Süden der österreichischen Kronländer ins Auge gefasst und auf die ähnlichen klimatischen Verhältnisse gegenüber der Riviera bezug genommen. Wir bezweifeln nicht, dass ein Wettbewerb wohl möglich ist, wenn, ganz ab- gesehen von klimatischen Einwirkungen, auch manche anderen Verhältnisse hierbei zu berück- sichtigen sind, auf welche wir gleichfalls später zurückzukommen gedenken. Allerdings hat man im Küstenland bei Görz und Triest keine guten Erfolge, soweit die Freilandkulturen in Betracht kommen, erzielt. Besonders die so gefürchteten Borastürme verursachen bei ihrem plötzlichen Auftreten grossen Schaden. Ausser- dem sind auch die Temperaturen viel zu niedrig, denn oftmals fällt das Thermometer 5—6° unter den Gefrierpunkt, so dass jeder Blumenflor im Freien vernichtet wird.

Von seiten der österreichischen Regierung sind andererseits diese Bestrebungen unterstützt

worden, und zwar wurde der Direktor des bo- tanischen Gartens zu Wien, Professor Dr. von Wettstein von der „Akademie der Wissen- schaften“ beauftragt, pflanzengeographische Un- tersuchungen, sowohl in der italienischen Riviera wie am Fusse der Sealpen und in Dalmatien vorzunehmen. Er hat nunmehr kürzlich seine Resultate in einer Reihe von lehrreichen Ab- handlungen niedergelegt, auf welche wir hiermit zurückgreifen und seine Erfahrungen im Auszug wiedergeben.

Zunächst steht fest, dass er die Ueberzeugung erlangt hat, dass Dalmatien in verschiedenen Gegenden bei entsprechender Anwendung von technischen Hilfsmitteln für intelligente Gärtner durchaus geeignet ist, der sogenannten italie- nischen Riviera erfolgreich Konkurrenz zu bieten. Insbesondere während des Spätherbstes und im zeitigen Frühjahr können im freien Lande Schnittblumen wie Rosen, Nelken, Levkojen, Veilchen, Freesien etc. wie in der italienischen Riviera herangezogen werden und es lässt sich sicher der grösste Teil des Bedarfes im Inland decken. Wenn auch die Verhältnisse bei weitem nicht so günstig sind, wie sie die Umgebung von Nizza bietet, so kommt doch im südlichen Dalmatien die Durchschnittstemperatur der- jenigen der französischen Riviera nahezu gleich. Die nördlichen Teile Dalmatiens sowie Italiens eignen sich weniger zur Schnittblumenkultur, da schroffer Temperaturwechsel und vor allem das heftige Auftreten der Bora die kulturellen Erfolge in Frage stellen würde; auch die trockenen Winde während des Sommers und Herbstes erschweren die Anzucht, und die Vorkultur der Schnittblumen ganz zweifellos.

Weit günstigere Vorbedingungen bieten sich aber, nach den Ausführungen des Professors von Wettstein, von Spalato an südlich, und es finden sich dort geschützte fruchtbare Land- strecken am Meere entlang, die im allgemeinen

einen Vergleich mit der französischen Riviera wohl aushalten können. Man findet hier nicht nur die Dattelpalme und *Phoenix canariensis* im Freien in schön entwickelten Exemplaren, son- dern auch andere charakteristische Momente der westlichen Riviera, so beweist das Vorkommen von riesigen Agaven, Opuntien etc., dass ein mildes Klima vorherrscht; Schneefälle und Tempe- raturen unter Eispankt gehören während der Wintermonate zu den Seltenheiten. In der Nähe von Ragusa in San Giacomo konnte Pro- fessor von Wettstein auch Kulturpflanzen wie Nelken, Rosen, Veilchen im Freien beob- achten, und er hält in geschützten Lagen recht günstige Kulturresultate zweifellos für möglich.

Die Bodenverhältnisse bieten im südlichen Dalmatien eher grössere Vorteile als in Nord- italien, da sich dort grosse Strecken vorzüg- lichen humusreichen Kulturlandes vorfinden, und die geschützten Täler während der Winter- zeit bei reichlichem Sonnenschein milde Tempe- raturen hervorufen. Die Windverhältnisse werden dagegen als ungünstiger gegenüber der fran- zösischen Riviera von dem Naturforscher ge- schildert. Vor allem kommt das nördliche Dal- matien wegen den Einwirkungen der Bora, gegen welche auch künstliche Vorrichtungen einen nur unvollkommenen Schutz gewähren, weniger in Frage. Es kann immer nur die Umgebung nördlich von Spalato bei Castel Vecchio, und der südliche Teil von Dalmatien zur Anlage für derartige Kulturen in Betracht kommen, wobei hauptsächlich die Gegenden süd- lich von Ragusa bei Castel Nuovo und Risano in Betracht zu ziehen sein dürften. Wenn man berücksichtigt, dass die italienische Riviera nur für wenige Quadratkilometer diese für die Blumenkultur so günstigen Verhältnisse bietet, so kann man fast annehmen, dass jene noch südlicher liegenden, und vor Nord- und Ostwinden vollständig geschützten Landstriche

und Niederungen am Adriatischen Meere sehr wohl einen Wettbewerb aufzunehmen imstande sind. Weiterhin ist hierbei von Bedeutung, dass in Süddalmatien das Land wesentlich bil- liger zu erwerben ist und wohl auch genügend Hilfskräfte zu beschaffen sind. Selbst die Herstellung von Gewächshäusern und Frühbeet- kästen lässt sich bei den niedrigen Preisen für Holz und den billigen Arbeitslöhnen viel wohl- feiler beschaffen; das sind alles unverkennbare Vorzüge gegenüber der westlichen Riviera.

In politischer Hinsicht gehört Dalmatien unmittelbar zu den österreichischen Kron- ländern, wenigstens es der Bevölkerung nach mehr zu Kroatien, bezw. zu den serbischen Landesgebieten zu rechnen ist. Die heutigen Bewohner haben erst spät nach den Völker- wanderungen, vor etwa zwölfhundert Jahren, das Land besiedelt, welches seitdem vielen poli- tischen Wechselläufen unterworfen war. Ausser diesen Serbo-Kroatiern ist noch ein geringer Prozentsatz Italiener ansässig. Mit der allge- meinen Bildungsstufe ist es im Verhältnis zu den Nachbargebieten besser bestellt, denn ausser höheren Lehranstalten in den grossen Plätzen verteilen sich die öffentlichen Volksschulen auf sämtliche Landgemeinden und es wird ange- nommen, dass gegenwärtig etwa $\frac{1}{10}$ aller schulpflichtigen Kinder Elementarunterricht ge- niessen. Die Bevölkerung ist im übrigen sehr schwach verteilt, denn es kommen auf den Quadratkilometer nur etwa 48 Einwohner.

Da die Durchschnittstemperatur in Ragusa mit 17° C angenommen wird, während beispie- lweise die mittlere Jahrestemperatur in Nizza nur 16° C beträgt, so lässt sich auch hieraus erkennen, dass alle die Produkte des europäischen Südens dort gedeihen. Die Regenmenge ist mit etwa 80 cm im Jahre festgestellt und reicht für die dortige Vegetation vollkommen aus, zumal im Sommer mit reichlichen Niederschlägen ver-