

Der Hande!sgärtner.

Verantwortlicher Redakteur:
Hermann Pilz,
Leipzig.

Handels-Zeitung für den deutschen Gartenbau.

Verlag von Bernhard Thalacker, Leipzig-Gohlis.

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

„Der Hande!sgärtner“ kann direkt durch die Post bezogen werden.

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

Was bringt uns die neue Eisenbahnverkehrsordnung?

Die neue Eisenbahnverkehrsordnung ist vereinfacht worden. Es ist manches, was in der alten stand und besser in das Betriebsreglement oder die Tarife gehörte, in diese verwiesen worden. Am 1. April ds. Js. wird die neue Verkehrsordnung in Kraft treten und es ist für jedermann interessant, zu wissen, was sie uns Neues bringt.

Zunächst ist das Beschwerdeverfahren neu geregelt. Es gibt kein Beschwerdebuch mehr! Beschwerden können mündlich und schriftlich angebracht werden und es ist auf dieselben so bald wie möglich Bescheid zu erteilen. Gehen wir nun auf

die Beförderung von Personen ein, so ist zunächst hervorzuheben, dass die Warteräume auf den Stationen auch für die bei Nacht ankommenden Reisenden, die weiterfahren wollen, geöffnet sein müssen, wenn die Zeit von der Ankunft des letzten, bis zur Abfahrt des ersten der in Frage kommenden Züge weniger als 4 Stunden beträgt. Betrunkene Personen oder Leuten, die sich ungebührlich benehmen, Personen, die wegen Krankheit oder aus anderen Gründen lästig hängen, kann der Aufenthalt in den Warteräumen untersagt werden. Die Eisenbahnen sind ermächtigt Rauchverbote zu erlassen.

Die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen erfolgt nicht mehr durch Abläuten, sondern durch Abrufen und zwar nur auf größeren Stationen.

Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und jede mit ihm reisende Person, die nicht mehr ein „Angehöriges“ zu sein braucht, je einen Platz belegen. Wer seinen Platz verlässt, ohne ihn zu belegen, verliert sein Anrecht darauf.

Eine „Verböserung“ ist es, dass die Vorschrift gefallen ist, dass bei Meinungsverschiedenheiten über Heizung und Beleuchtung der Schaffner zu entscheiden hat. Soll man denn jedesmal erst den Zugführer herbeizitiert? Ebenso wenig ist ein praktischer Grund ersichtlich, warum der Aufenthalt einer Station nur noch ausgerufen werden soll, wenn er mehr als 4 Minuten dauert. Der kürzere Aufenthalt ist oft viel interessanter als der längere. Auch will man Zugverspätungen künftig nur noch bekannt machen, wenn deren Dauer 15 Minuten übersteigt. Die Vorschriften über

die Fahrtunterbrechung sind in die Tarife verwiesen, wohl deshalb, weil sie dort leichter einer Aenderung unterworfen werden können, als in der Verkehrsordnung.

Die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen eines Zuges begründen nach wie vor keinen Anspruch auf Entschädigung. Es kann eventuell nur das Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchgeführte Strecke zurückgefordert werden. Gibt der Reisende die Weiterfahrt auf und kehrt mit dem nächsten, günstigsten Zuge ohne Fahrtunterbrechung zur Abgangsstation zurück, so ist ihm Fahrgeld und Gepäckfracht zu erstatten, auch freie Rückbeförderung in der für die Hinreise bezahlten Wagenklasse zu gewähren, führt der Zug diese nicht, in der nächsthöheren Klasse. Der Reisende kann aber auch verlangen, dass er mit dem nächsten besten Zuge, sei es auch auf einer anderen Strecke, befördert wird.

Wenn Naturereignisse oder andere zwingende Umstände die Fahrt auf einer Strecke verhindern, so hat die Eisenbahn für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke tunlichst auf andere Weise zu sorgen.

Eine ganze Reihe von Vorschriften, welche das Verhalten des Publikums während der Fahrt, den Verkehr der Eisenbahnbeamten mit dem Publikum usw. betreffen, sind gestrichen worden, da sie ebenfalls in die Verkehrsordnung nicht gehören. Man hat sie zum Teil der Betriebsordnung überwiesen.

Bedauerlich ist es, dass für die Reisenden, welche aus irgend einem Grunde nicht in der Lage sind, sich eine Fahrkarte zu lösen, der Strafschlag aufrecht erhalten worden ist, auch wenn sie rechtzeitig Schaffner oder Zugführer davon benachrichtigen. Aber die Sache kann noch besser kommen. Wer den sofortigen Zuschlag verweigert, wird auf der nächsten Station, sie mag heißen wie sie wolle, ausgesetzt und hat keinen Anspruch, dass ihm das Reisegepäck auf einer anderen als der Bestimmungsstation zur Verfügung gestellt wird. Er wird an die Luft gesetzt und das Gepäck reist weiter. Diese drakonische Massregel ist namentlich für die von verhängnisvoller Wirkung, welche die eine Mark nicht bei sich führen. Es fehlt nur noch, dass nach amerikanischem Muster der Zug auf freiem Felde hält und der Fahrgast dort abgesetzt wird.

Auch in den Vorschriften über die Beförderung von Reisegepäck sind einige Aenderungen zu verzeichnen, die

Verkehrserleichterungen bezwecken. Das Reisegepäck muss sicher und dauerhaft verpackt sein, sonst kann es zurückgewiesen werden. Wird es gleichwohl auf Wunsch angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, auf den Gepäckschein ein Vermerk zu setzen, dass die Haft ausgeschlossen wird. Ältere Zeichen müssen von den Gepäckstücken entfernt werden, doch kann die Eisenbahn bei Verschleppungen, die hierdurch entstehen, die Haftbarkeit nicht mehr ablehnen.

Gelingen ist es endlich, die Aufgabe des Gepäcks ohne Lösung einer Fahrkarte zu ermöglichen, denn nach § 32, Abs. 1 soll der Tarif bestimmen, ob bei der Ablieferung des Gepäcks die Karte vorzuzeigen ist oder nicht. Dieser Vorschrift hätte es nicht bedurft, wenn man an der lästigen Massregel festhalten wollte. Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung, besonders aber wird Gepäck auf Stationen ohne Gepäckabfertigung angenommen, so gilt es gleichwohl mit dem Zeitpunkt der Annahme als zur Beförderung übernommen, so dass der frühere Ausschluss der Frachtführerhaftung in solchen Fällen nicht mehr besteht.

Neu ist ferner die Bestimmung, dass die Reisenden verpflichtet sind, der Zoll- oder steueramtlichen und der polizeilichen Abfertigung ihres Gepäcks selbst beizuwohnen. Für eine durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift verursachte Ueberschreitung der Lieferfrist wird kein Schadenersatz gewährt.

Die Frist, innerhalb welcher die Eisenbahn für den Verlust von Reisegepäck nur haftet, wenn es nicht rechtzeitig abgeholt wird, ist von 8 auf 14 Tage entsprechend dem modernen gesteigerten Verkehr erhöht worden. Das etwa wieder aufgefundene Reisegepäck ist dem Reisenden nicht nur auf der Aufgabe- oder Bestimmungsstation, sondern auf jeder inländischen Station nach seinem Wunsch kostenfrei auszuliefern. Wird die Rückgabe auf der Abgangsstation verlangt, so ist die Fracht zu erstatten.

Eine wesentliche Neuerung bringt in § 37 die Vorschrift über die Haftung der Eisenbahn bei Ueberschreitung der Lieferfrist. Es soll nämlich nach Abs. 2 auch eine Vergütung gewährt werden, wenn ein Schaden nicht nachzuweisen, ja gar nicht entstanden ist. Es heisst daselbst:

„Wenn Schaden nicht entstanden oder nicht nachzuweisen, so hat die Eisenbahn zu zahlen:

- a) Wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist, für je angefangene 24 Stunden der Fristüberschreitung — höchstens aber für 3 Tage — 10 Pfg. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen 15 Mk. für jedes ausgebliebene Fahrzeug.
- b) Wenn das Interesse an der Lieferung angegeben ist, für je angefangene 24 Stunden der Fristüberschreitung — höchstens aber für 3 Tage — 20 Pfg. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen 30 Mk. für jedes ausgebliebene Fahrzeug, jedoch nicht mehr als den angegebenen Betrag. Ist dieser niedriger als die unter a bestimmte Entschädigung, so kann letztere beansprucht werden.

Die Haftung der Eisenbahn ist natürlich ausgeschlossen, wenn die Fristüberschreitung von einem Ereignis herrührt, das die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Im übrigen ist es dabei geblieben, dass weitergehender Ersatz nur geleistet wird, nämlich der volle Schaden, wenn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn nachgewiesen werden kann. Da dieser Nachweis fast nie glückt, ist in vielen Fällen der gewährte Schadenersatz im Hinblick auf den Schaden gleich Null.

In § 39 wird jetzt bestimmt, dass nicht nur auf „grösseren Stationen“, sondern auf allen Stationen, wo Gepäck abgefertigt wird, Einrichtungen für seine Aufbewahrung zu treffen sind. Auch über die

Beförderung von Expressgut machten sich neue Vorschriften notwendig, da seit einiger Zeit Expressgut auf allen deutschen Eisenbahnen nur gegen Eisenbahn-Paketadresse abgefertigt wird. Die bisherigen Bestimmungen über die Abfertigung auf Gepäckschein sind daher veraltet und gestrichen worden. Im übrigen ist der Verkehr mit Expressgut auch in der neuen Verkehrsordnung nicht eingehender geregelt worden.

Jedes Frachtstück muss die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Empfängers tragen. Soll die Sendung dem Empfänger nicht zugeführt werden, so muss der Adresse jedes Frachtstückes noch der Vermerk „Zur Selbstabholung“ oder „Bahnlagernd“ beigefügt sein. „Expressgut“ ist bei dem von der Eisenbahn bestimmten Abfertigungsstellen während der durch Aushang bekannt zu machenden Dienst-

Versammlung

der Obst- und Weinbauabteilung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft.

Von Richard Stavenhagen-Rellingen.

Die Tagesordnung der Versammlung wurde in der Hauptsache durch zwei, nachstehend besprochene Vorträge ausgefüllt, denn selbst die sonst übliche Vortragbesprechung fand nicht statt. Der Vortrag von Landes-Oekonomierat Goethe-Geisenheim über die Hausspalierzucht zur Erhöhung der Einnahmen in der Landwirtschaft diente etwa denselben Bestrebungen wie der am nächsten Tage von Generalleutnant von Bredow gehaltene Vortrag über den Obstbau im Hausgarten der landwirtschaftlichen Kleinbetriebe. Mittelbar wird gewiss selbst diese Art von Obstbau das Ziel, einen grossen deutschen Erwerbsobstbau zu schaffen, mit erreichen helfen; in das Programm der Berliner Obstbauversammlungen passen aber derartige Themata nicht recht hinein. Sie eignen sich weit besser für den engeren Kreis der Gartenbaugesellschaften.

Goethe berechnet den Bruttoertrag älterer Spalieranlagen mit 60 Pfg. bis zu 1 Mk. für den Quadratmeter Wandfläche. Die Unkosten würden etwa 30 Pfg. auf die gleiche Fläche betragen, so dass unter Umständen mit einem Reingewinn von 70 Pfg. gerechnet werden könne. Manche Hauswand könne somit einen nicht unwesentlichen Ertrag bringen, gleichzeitig aber mit grünem Schmuck bekleidet werden, wenn die Anpflanzung von Spalieren bei uns mehr Beachtung fände. Um die Bäume vor dem Tropfenfall zu schützen, seien vorstehende Dächer oder dementsprechende Schutzvorrichtungen zu empfehlen. Als Spaliergerüst sei den Drähten vor dem Holz der

Vorzug zu geben, nicht nur wegen der Dauerhaftigkeit, sondern mit Rücksicht auf die Fehhaltung von Insektenschädlingen. Die Sortenfrage finde in der Weise ihre Erledigung, dass in ungünstigem Klima und in rauherer Lage die Auswahl auf frühreifende, unempfindliche Sorten zu beschränken ist. Eine besondere Hervorhebung verdient die Tatsache, dass das Pfaster der Hofräume oder Strassen, wo Spalierbäume stehen, deren Entwicklung nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern sogar begünstigt. An den Vortrag schloss sich die Vorführung einer Reihe von Lichtbildern. Goethe zeigte nicht nur eine Reihe von Spalieranlagen, die in regelmässiger Form gehalten und nach strengen Grundsätzen im Schnitt behandelt waren, sondern auch solche, wo man Formerziehung und Behandlung weniger puritanisch gehandhabt hatte. Es ist dies als ein besonderes Verdienst des Vortrages anzuerkennen. Goethe zeigte damit, dass die strenge Form nicht das Wesentliche an der Sache ist. Der Spalierobstzucht wird dadurch der Nimbus einer „schwierigen Kunst“ etwas genommen; das kann aber ihrer Ausbreitung nur förderlich sein. Die vorgeführten Lichtbilder veranschaulichten in der grossen Hauptsache Anlagen aus Luxemburg, Geisenheim, der Schweiz etc., also aus West- und Süd-Deutschland. Im Interesse der Sache wäre es erwünscht gewesen, durch eine Reihe von Bildern aus dem Norden oder dem Osten die Möglichkeit einer erfolgreichen Spalierzucht selbst in weniger günstigen Gegenden darzutun. Auch einige statistische Zahlen über die Lebensdauer der Spalierbäume oder die Zu- und Abnahme des Ertrages mit den Jahren wären willkommen gewesen. Der angegebene Ertrag von 60—70 Pfg. auf den Quadratmeter Fläche soll doch zweifellos den Höchstertrag darstellen; man muss aber auch wissen, wann

dieser Ertrag etwa einsetzt und wie lange er ungefähr anhält.

Der Vortrag des Obstbaubeamten Otto Schindler von der Landwirtschaftskammer der Provinz Sachsen behandelte das Thema „Der Obsthandel, die Obstverwertung und der praktische Landwirt“. Es wurde darin auf die Wechselbeziehungen zwischen Obstverwertung und Obsthandel hingewiesen. Ein günstiger Einfluss der Obstverwertung zu Wein oder Most mache sich beispielsweise in den Gegenden geltend, wo die Obstweinebereitung allgemein eingeführt sei. Eine Besteuerung des Apfelweines, wie sie angestrebt werde, sei deshalb zu verwerfen. In solchen Gegenden nehme der Markt grössere Mengen geringwertigen Obstes leichter auf und die Preise für das feinere Tafelobst werden durch einen Ueberfluss an geringerer Ware nicht so leicht beeinflusst. Weiterhin bedinge eine grosse Obstkonservenindustrie einen grossen leistungsfähigen Obstbau. Andernfalls sei die Konservenindustrie auf das ausländische Obst angewiesen. Wengleich also Schindler die Bedeutung der Obstverwertung für den Obsthandel nicht unterschätzt, sieht er darin nicht das alleinige Heil und empfiehlt in erster Linie den Frischobstabsatz. Die Tatsache, dass Deutschland noch immer grosse Mengen ausländischen Obstes zur Deckung seines Bedarfes benötige, obwohl die eigene Erzeugung stetig zugenommen habe, erkläre sich vielleicht durch ein Missverhältnis zwischen Bedarfzunahme und Produktionssteigerung! Der Obstverbrauch sei eben noch schneller gestiegen als der Obstbau zugenommen habe. Ein Vorwurf gegen den deutschen Obstbau lässt sich also aus den Zahlen der Importstatistik nicht ohne weiteres ableiten.

Besonders erfreulich in dem Schindlerschen Vortrage blieb die Unterstreichung der

Tatsache, dass die Züchter „guten“ Obstes noch immer auf leichten Absatz zu angemessenen Preisen rechnen dürfen. Nur die „Auch Obstzüchter“ sind es, die über mangelnden Absatz zu klagen haben. Sie haben entweder nur Früchte geringerer Qualität anzubieten, oder verstehen nicht, ihr Obst in marktfähiger Sortierung und Verpackung in den Handel zu bringen.

Nach den Aeusserungen einzelner Redner in der Vormittagsversammlung, ja selbst nach bestimmten Stellen des Schindlerschen Vortrages waren dem Obstbau Fernstehende zu dem Schlusse berechtigt, schon heute mache sich vereinzelt ein Ueberfluss deutschen Obstes geltend. Gerade gegenüber dieser unbegründeten Befürchtung sei aufs neue betont, dass der Obstbau, wie jeder andere Erwerbszweig, nur dann lohnend wird, wenn er als Hauptberuf und nicht nur „so nebenbei“ betrieben wird. Dies ist auch eine jener Lehren, die sich beim Studium der holländischen Verhältnisse ergeben. Deshalb verdient dieser Teil der Schindlerschen Ausführungen besondere Anerkennung.

Von Massnahmen, die bei anderen Gelegenheiten ebenfalls schon wiederholt zur Belebung und Unterstützung des Obsthandels empfohlen wurden, nannte Schindler noch die Verbilligung der Frachtsätze, die Obstmärkte, die Obstverkaufsgenossenschaften und die Obstverkaufsnachweisstellen in Verbindung mit einer gut organisierten Preisberichterstattung.

Die Verbilligung der Frachten habe mit Vorsicht Anwendung zu finden, damit davon nicht auch das Ausland Nutzen ziehe. Die Beschaffung von Kühlwagen, wie auch von Kälteschutzwagen für den Versand von Obst sei erstrebenswert. Bei Besprechung der Bahn- und Versandverhältnisse wurde getadelt, dass die Ausführungsbestimmungen für die Verzollung