

3. Der Absender hat dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Absenden von Massensendungen kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen.

Kauf. Best. II. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen: „Nachnahmebegleitschein beigelegt.“

In den Fällen, wo ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen: „Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der genehmigenden Stelle) erlassen.“

Auf Antrag des Absenders übernehmen die Güterabfertigungen die Ausfüllung der Nachnahmebegleitscheine gegen die im Nebengebührenverzeichnis (Teil I, Abs. B) festgesetzte Gebühr.

4. Die Eisenbahn hat die Nachnahme an den Absender auszusprechen, wenn die Verladung die Anzeige der Bestimmungsorts durch den Empfänger erhalten hat. Die Bedingungen, unter denen Nachnahmen ausgesetzt werden, für die die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen erlassen hat, werden von der Eisenbahn bei Entscheidung über den Antrag auf Erlass des Nachnahmebegleitscheins (vergl. Abs. 3) festgelegt.

5. Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme ausgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Anspruchs gegen den Empfänger.

6. Die Eisenbahn kann einen Barvorbehalt gemäßen, wenn er nach dem Ermessen der Verladung durch den Wert des Gutes sichergestellt wird.

Kauf. Best. III. Barvorbehalte werden bis zur Höhe von 20 RM für eine Sendung gewährt, wenn sie nach dem Ermessen der Verladung durch den Wert des Gutes sichergestellt sind.

Auf Güter, wofür nach § 69 (1) Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann, und auf bahnlagernde Güter werden keine Barvorbehalte gewährt.

7. Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorbehalts ist vom Absender in dem Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Dieser Eintrag ist auch bei einer Abweichung von einem Eintrag in Ziffern maßgebend.

8. Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahme oder mit Barvorbehalt darf die Eisenbahn die taxmäßige Gebühr (Provision) erheben.

Kauf. Best. IV. Die Gebühr für Nachnahme, sowie die Preise der Nachnahmebegleitscheine und die Gebühren für ihre Ausfüllung sind im Nebengebührenverzeichnis (Teil I, Abs. B) festgelegt.

Kauf. Best. V. Bei Umbekleidung einer Sendung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Verfügung des Absenders wird die Nachnahmegebühr nicht nochmals erhoben.

Erläuterungen: Es ist zu unterscheiden zwischen:

- a) Nachnahmen nach Eingang, die ausgesetzt werden, sobald die Mitteilung der Bestimmungsstation, daß der Empfänger die Nachnahme bezogen hat, bei der Verladung eingegangen ist, und
- b) Barvorbehalten, die sogleich bei Aufgabe der Sendungen ausgesetzt werden.

Nachnahmen sind erst von Beträgen von mehr als 20 RM bis zur Höhe des Wertes der Sendung, Barvorbehalte nur bis zur Höhe von 20 RM für die Sendung zugelassen.

Bei Gütern, für die die Fracht zu fraktieren ist, d. h. solche, die schnell verderben oder deren Wert die Fracht nicht sicher deckt (wie frisches Obst in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April, frisches Gemüse, Weihnachtsbäume, lebende Pflanzen, Kränze, frische Zweige, gebrauchte Rifen und Räder), ferner bei bahnlagernd gestellten Gütern sind Barvorbehalte überhaupt nicht zugelassen. Dagegen sind Nachnahmen nach Eingang bei diesen Gütern auch in Beträgen bis 20 RM zugelassen, höhere Beträge bis zur Höhe des Wertes der Sendung.

Nachnahmebegleitscheine werden auf Verlangen den Absendern als Beweis für die Belastung des Gutes mit Nachnahme von den Güterabfertigungen gebührenfrei ausgestellt.

Die Nachnahmebegleitscheine, die die Sendungen begleiten und nach Einlösung des Frachtbriefes an die Verladung zur Zahlung der Nachnahme zurückgeliefert werden, sind vom Absender selbst auszustellen. Der Preis der Formulare hierzu beträgt 2 Pf. für das Stück und 1,20 RM für 100 Stück. Übernimmt die Güterabfertigung auf Verlangen des Absenders die Ausfüllung der Nachnahmebegleitscheine, so werden hierfür außerdem 10 Pf. für das Stück erhoben.

Die Gebühr für Belastung mit Nachnahme oder Barvorbehalt beträgt bis ins weitere noch 2%, Mindestbetrag 20 Pf.

Nachnahmebegleitscheine sind allen Sendungen mit Nachnahmebelastung von mehr als 20 RM und solchen Sendungen, für die die Fracht fraktiert werden muß (§ 60 (1) ESD), oder die bahnlagernd gestellt sind, auch bei Belastung mit Nachnahmebeträgen bis 20 RM beizugeben. Im Frachtbrief ist unter „Zusätze u. a.“ die Besondere zu vermerken: „Nachnahmebegleitschein beigelegt.“

Solchen Absendern, die viele Sendungen (Massensendungen) aufgeben, kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen. Es empfiehlt sich, diese Anträge alsbald zu stellen, damit den Absendern von vornherein keine unangenehmen Überraschungen zu besorgen sind, unter welchen Bedingungen in solchen Fällen die Nachnahmen ausgesetzt werden, wird nach mitgeteilt werden.

Die Herbsttagung der D. L. G.

(Kassel 24. bis 29. September.)

Die Vorbereitungen zu diesem Feste der Arbeit, wie sich die Tagungen der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft seit jeher auszuwirken pflegen, sind in vollem Gange, und die Teilnehmer aus den deutschen Gauen rufen sich zur Fahrt nach Kassel. Es sind nicht etwa nur die Großgrundbesitzer, die hier in führender Weise die Förderung der Technik erstreben; gerade in Kassel wendet sich die D. L. G. auch an den Bauern und darüber hinaus auch an den Städter, der mit der Landwirtschaft auf Gebüh und Verber verbunden ist und mindestens einige Fragen unbedingt auch persönliches Interesse entgegenbringt. In Kassel geben sich also nicht nur die großen Vertreter der Pferde-, Rinder-, Schaf- und Schweinezucht ein Stelldichein, auch der kleine Jäger und Ackerbauer sucht seine Kenntnisse auf sachlichem Gebiete zu vertiefen. Von den Kleintierzüchtern sind es diesmal die Vienenzüchter, die auch in diesem Jahre zur Herkennung kommen und sich am Mittwoch, den 29. September, nachm. 5 Uhr, in der Kasseler Stadthalle zu einer öffentlichen Versammlung zur Förderung der Vienenzucht einfinden, um den Lichtbildvortrag Dr. Kochs über: „Die Fortschritte und Bestenanstalten für Vienenzucht im Dienste der deutschen Landwirtschaft“ zu vernehmen.

Entsprechend den landwirtschaftlichen Betriebsverhältnissen des Versammlungssaales nimmt der Jünderrieden, daneben auch der Zugernebau in den Versammlungen eine hervorragende Stellung ein. Auch die Geräte-Abteilung trägt dem in gemäßigter Weise Rechnung und zwar durch die beiden Prüfungsberichte über Traktormaschinen und über Hand- und Häufelgeräte. Hier befindet sich in bedeutendem Maße auch die Interessengemeinschaft zwischen Landwirtschaft und Maschinenindustrie. In dieser Versammlung ist der Maschinenbauer neben dem fortgeschrittenen Landwirt und herab nicht nur die Schaar der „Werkzeuge“, die auch in diesem Jahre zur Herkennung kommen und sich am Mittwoch, den 29. September, nachm. 5 Uhr, in der Kasseler Stadthalle zu einer öffentlichen Versammlung zur Förderung der Vienenzucht einfinden, um den Lichtbildvortrag Dr. Kochs über: „Die Fortschritte und Bestenanstalten für Vienenzucht im Dienste der deutschen Landwirtschaft“ zu vernehmen.

Entsprechend den landwirtschaftlichen Betriebsverhältnissen des Versammlungssaales nimmt der Jünderrieden, daneben auch der Zugernebau in den Versammlungen eine hervorragende Stellung ein. Auch die Geräte-Abteilung trägt dem in gemäßigter Weise Rechnung und zwar durch die beiden Prüfungsberichte über Traktormaschinen und über Hand- und Häufelgeräte. Hier befindet sich in bedeutendem Maße auch die Interessengemeinschaft zwischen Landwirtschaft und Maschinenindustrie. In dieser Versammlung ist der Maschinenbauer neben dem fortgeschrittenen Landwirt und herab nicht nur die Schaar der „Werkzeuge“, die auch in diesem Jahre zur Herkennung kommen und sich am Mittwoch, den 29. September, nachm. 5 Uhr, in der Kasseler Stadthalle zu einer öffentlichen Versammlung zur Förderung der Vienenzucht einfinden, um den Lichtbildvortrag Dr. Kochs über: „Die Fortschritte und Bestenanstalten für Vienenzucht im Dienste der deutschen Landwirtschaft“ zu vernehmen.

frauen selbst für Dienstag, den 28. September, nachm. 3 Uhr, eine Versammlung zur Förderung der Hauswirtschaft nach der Kasseler Stadthalle einberufen. Neben der Prüfung der Staubsauger, die auch hier durchgesprochen wird, werden die den landwirtschaftlichen Hausfrauen nötigen Kenntnisse in der Betriebslehre und die Preis so wichtige Frage der Arbeitserparnis im Haushalt behandelt. Auch die häusliche Hausfrau, die als Gast immer willkommen ist, wird mit Interesse die Bekreibungen ihrer ländlichen Schwester verfolgen.

Noch eine andere Frage, die den häuslichen Siedler ebenso angeht wie den dauerlichen Landwirt, die aber auch stets in hohem Maße die Aufmerksamkeit der Hausfrau erregt, ist zu erwähnen. In der Obst- und Weinbau-Abteilung am Sonntag, den 28. September, nachm. 5 Uhr, finden sich die landwirtschaftlichen und übrigen Obstbauern zu einer Versammlung ein, in der Gartenbauinspektor Beckel, Oberwehren und Landwirtschafswissat Pfeiffer-Hoffmann die Förderung des landwirtschaftlichen Obstbaues in Mittel- und Kleinbetrieben erörtern werden. Für diese Versammlung, die den Reigen der öffentlichen Versammlungen überhaupt eröffnet, ist der Sonntag gewählt, um auch dem kleinen Obstbauer und Siedler Gelegenheit zur Beteiligung zu geben. Nicht unerwähnt möge bleiben, daß auch unter den von Dr. L. G. veranstalteten Ausflügen einer die Obstbauern ins Auge fällt. Am Mittwoch, den 29. September, werden unter fachlicher Führung die Einrichtungen der Anstalt, die verschiedenen Obstortenquartiere, Gemüsekäben und Düngungsversuche sowie die Obstverwertungsanlagen besichtigt.

Die Verteuerung der Güterfrachten gegen die Vorkriegszeit und der Abschluß der Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsminister a. D. Dr.-Ing. e. h. Gothein.

Die deutschen Eisenbahntarife stellen eine Geheimwissenschaft dar, in die einzuordnen nur den Wenigsten beschieden ist. Selbst der ausstärkste an ihnen interessierte Geschäftsmann vermag nur einen kleinen Ausschnitt der verwinkelten Materie zu übersehen, ohne meist das Wesen der Tarifbildung erfassen zu können. Er sieht nur, daß er für seine Frachtsendungen heute sehr viel mehr Geld bezahlen muß als früher; daß seine Abzüge- und Abzugsmöglichkeiten und damit sein eigenes Geschäft, eine starke Einschränkung erfahren haben. Auch die Publikationen der Reichsbahn und die ihre Tarifpolitik verteidigenden Reden ihrer hohen Beamten vor verschiedenen Wirtschaftskörpern haben die dunkle Materie wenig aufgeklärt. Die dabei gegebenen großen Durchschnittszahlen waren eher geeignet, die Probleme zu verschleiern, als sie zu entschleiern.

Da ist es dankbar zu begründen, daß das „Statistische Reichsanzeiger“ in einem im 2. Heft 1926 der von ihm herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ veröffentlichten Artikel „Der Stand der deutschen Eisenbahntarife im 1. Halbjahr 1925 gegenüber 1913“ deren gewaltige Verteuerung einmal unter die Lupe nimmt. Daß der Vergleichszeitraum um ein Jahr zurückliegt, berührt die Sache um so weniger, als in zwischen an dem Wesen und den Sähen unserer Gütertarife so gut wie nichts geändert worden ist und nur einige Ausnahmetarife erstellt worden sind, die für das Ganze wenig ins Gewicht fallen. Daß ein solcher Vergleich von einer völlig objektiven amtlichen Stelle gezogen wird, die kein anderes Interesse als das der Wahrheitsermittlung hat, erhöht naturgemäß seinen Wert.

Die neuen deutschen Gütertarife sind geklärt; aber richtig beginnt die Stoffelung erst bei 350 Kilometer. Für den größten Teil der Güterfrachten wird sie überhaupt nicht praktisch. Unter 100 Kilometer Transportlänge wurden 58,1 v. H., von 101—200 Kilometer 19,3 v. H., von 201—300 Kilometer 8 v. H. aller Güter befördert. Neben 99 v. H. aller Güter haben daher vom Stasellertarif keinen Nutzen. Im Durchschnitt liegt der Frachtpreis 47,5 v. H. über dem Friedenspreis. Für die auf Entfernungen über 900 Kilometer beförderten Güter, d. h. für 0,3 v. H. derselben, sinkt er bis auf 95 v. H. des Vorkriegspreises. Die

Durchschnittsfrachten liegen damit weit über dem Vorkriegsstand, der sich heute auf rund 123 stellt. Selbst der besonders billige Ausnahmetarif für Steine und Baumaterialien geht erst bei 350 Kilometer Entfernung unter dem Friedens-tarif, d. h. bei Transportlängen, auf die ein so geringwertiges Material kaum je verschifft wird. Der Ausnahmetarif für Kohlen ist noch bei 350 Kilometer um 42 v. H., bei 550 Kilometer um 20 v. H., bei 650 Kilometer um 17 v. H. höher als der Friedenspreis, und erreicht diesen erst bei über 800 Kilometer. Und 62 v. H. des Kohlenverkehres vollzogen sich im Ruhrrevier bis 100 Kilometer.

Angleich härter verteuert sind die anderen Tarife. Die Frachtsätze der Allgemeinen Güterklasse I machen im Ruhrrevier bis 190 Kilometer 175 v. H. der Friedenssätze aus, sinken bis 250 Kilometer bis auf 100 v. H. derselben und stehen noch bei über 1000 Kilometer Transportlänge um 19 v. H. höher. Der Ruhrrevier bis 100 Kilometer macht in dieser Klasse 41,6 v. H. der darin beförderten Güter aus. Verhältnis-mäßig noch weit härter ist die Verteuerung in der Wagenladungskategorie A, wo sie im Ruhrrevier das 2½fache des Vorkriegspreises erreicht und diesen selbst bei 1000 Kilometer noch um 20 v. H. übersteigt. Die Wagenladungskategorie B ist auf durchschnittlich 182 v. H. der Vorkriegsätze im Ruhrrevier erhöht und erreicht diese erst bei 1000 Kilometer. Die Güter der Wagenladungskategorie C tarifizieren im Ruhrrevier um 110 v. H. höher als 1913, bei 150 Kilometer noch um 75 v. H. höher und erreichen erst bei 1000 Kilometer den Friedenspreis. Die Frachten der Wagenladungskategorie D sind im Ruhrrevier durchschnittlich um 95 v. H. höher als 1913 und gehen erst bei 950 Kilometer ab unter die früheren Sätze. Bei Wagenladungskategorie E sinken sie sich von 170 v. H. im Ruhrrevier auf bei 850 Kilometer auf den Friedenspreis. Die Frachten für Düngemittel sind im Ruhrrevier durchschnittlich nur um 35 v. H. höher als in der Vorkriegszeit und gehen bei 900 Kilometer unter die früheren herab. Allein der Ausnahmetarif für Milch hat gegenüber früher eine Entlastung auf etwa 1/3 erfahren.

In Wirklichkeit bringen diese Vergleichszahlen noch nicht entfernt die Wehrträge zum Ausdruck, die der Verbraucher heute gegenüber der Vorkriegszeit zu zahlen hat. Denn in den seitigen zum Vergleich herangezogenen Frachten ist die 7prozentige Verkehrsabgabe nicht enthalten, die 1913 noch nicht bestand, von der übrigens auch jetzt die Kohlen-, Düngemittel- und Baumaterialien befreit sind. Nicht berücksichtigt ist die erhebliche Frachtderteuerung durch die Verteuerung vieler verkehrs wichtiger Güter aus billigeren in teurere Tariffasseln; nicht die durch die Zuschläge für den Transport in gedeckten Wagen, nicht die Erhöhung des Ladegewichts von 10 auf 15 Tonnen, die überall da, wo das höhere Ladegewicht nicht ausgenutzt werden kann, eine sehr empfindliche Verteuerung bedeutet.

Die durchschnittliche Erhöhung der Frachtlasterträge um 47,5 v. H. bleibt auch um den Betrag der mäßigen Mehrbelastung weit zurück, weil mit dem Verlust so bedeutender Ruhrreviergebiete, wie Ostpreußen und Saarrevier, ebenso wie mit den Umwegen, die viele Transporte infolge Veränderung der Grenzen machen müssen, die durchschnittlichen Transportlängen vergrößert sind. In der gleichen Richtung hat auch die Konkurrenz des Automobilverkehrs gewirkt, der viele Kohlenfrachten der Bahn entzogen hat, wobei sie stellen sich mit der ungeländerten Erhöhung der Frachten im Ruhrrevier selbst die Schuld trägt. Andererseits haben die bis unter die Vorkriegssätze herabgesetzten Tarife bei den ganz großen Entfernungen weber für die Wirtschaft noch für die Reichsbahn selbst eine nennenswerte Bedeutung. Auf die Transportlängen von 900—1000 Kilometer kommen nur 0,3 auf die über 1000 Kilometer nur 0,4 v. H. der gesamten Transportmengen.

Zu Ausnahmetarifen wurden 57,2 v. H. aller Güter gegen 60 v. H. vor dem Krieg geführt. Den Hauptposten davon machen Kohlen aus, von denen aber 62,9 v. H. auf den Ruhrrevier (bis 100 Kilometer) entfallen, von den Düngemitteln dagegen nur 29,9 v. H. Der auf ihre Verteuerung stark angewiesene Betriebsbau des Ostens und Nordens liegt eben von den heimischen Kohlen- und Stahlfabrikanten weit entfernt. Vom Ruhrrevier dagegen entfallen 81,1 v. H. auf den Ruhrrevier. (Fortf. folgt.)

Was wußte man im Mittelalter von der Bodenkultur?

Von Bernhard Jäger in Berlin-Gartenfeld. (Fortsetzung und Schluß.)

Zusammenfassend kann man also sagen, daß man damals durch Erfahrung beinahe alles wußte, was man auch heute weiß. Aber so viele Erscheinungen mehr konnte man sich nicht erklären. — Und was machen die Menschen, wenn ihnen etwas unklar ist? — Sie denken sich etwas geheimnisvolles noch Unklareres und bringen diese geheimnisvollen Gedanken sogar noch zu Regeln und Gesetzen.

Der Anflug der Astrologie, der damals seine höchsten Blüten trieb, wußte für Aker und Boden herhalten. Es gibt aus dem Jahre 1580 ein Pflanzbüchlein, in dem auf fast 100 Druckseiten nur Rücksicht auf den Lauf des Mondes enthalten sind, angeordnet für jeden Monat des Jahres.

Eine tiefergehende Kenntnis von den Bedürfnissen der Pflanzen als in dem vorherbesprochenen „Pflanzbüchlein“ finden wir in den zehn Büchern des Johannes von Crescencius, welche um 1581, in die deutsche Sprache übersetzt, im Druck erschienen. Diese zehn Bücher enthalten viele praktische Regeln für den Bauern. Ein Buch handelt von medizinischen Fragen, mehrere von Tierzucht und zwei vom Gartenbau. Das eine hat den Titel: „Wie man soll einen Garten samt seinem ganzen Umkreis züchten“. In diesem Buch trägt ein Kapitel

die Ueberschrift: „Was für Grund und Boden das Gartenweid bedarf“. Es heißt da wörtlich: „Das Erdbreich in den Gärten, welches man besten will, soll ein Jahr vorher ausgegrentet werden und allerlei Unkraut entfernt, ehe man daselbst umgraben läßt. Wenn es aber umgraben, umgraben und mit gutem Mist ermischt ist, alsdann soll man daselbst eine Zeit lang verbleiben und raden lassen, damit es den Mist oder den Dünger annehmen möge.“ — Nachfolgende Bodenstudie wird jeder der nur etwas Reichende weiß, mit Ueberschuldung lesen: „Die Eigenschaften aber, daß gute Erdbreich betreffend, ist zu wissen, daß lehmiger, feidiger und sandiger Boden kein Nutzen sei, sondern es muß ein solches Erdbreich sein, welches feil ist anmaßen und von schwarzem Farbe ist. Item welches sich gern zwischen den Händen an kleinem Brodlein zerreiben oder daß sich der Ueberschollen zu kleinen Stücken gern zerbrechen lasse.“ Man sei sich bewußt: Fortschende Sätze wurden im 16. Jahrhundert geschrieben! — Aber vielleicht findet es mancher vorurteilvolle Leser gar nicht so bewundernswürdig, daß man vor 350 Jahren auch nicht weniger wußte als heute? Der möge sich Normaden, auf welchem Stande damals die heutigen Wissenschaften der Bodenkunde waren, die Chemie, die Biologie, die Mineralogie. Man kann also behaupten, daß damals, zum Teil instinktiv, zum Teil erfahrungsgemäß, das allein Richtige bekannt war. Das Wunderbare ist nun, daß wir heute erst den wissenschaftlichen Beweis bringen für die Richtigkeit dessen, was vor 400 Jahren instinktiv und durch Beobachtung festgestellt war. Man

siehe sich im obigen Text nur die Worte an: „schwarze Farbe“, „bräunlich“, „nicht lehmig“, „feidig oder sandig“. Wir würden heute das Idealbild eines guten Bodens nur mit anderen Worten schildern: „Ein humushaltiger Boden (schwarz), der genügend Kolloide enthält (bräunlich), also Krümelstruktur besitzt, aber nicht mit Kolloiden überfrachtet ist (lehmig) und auch nicht grobe biserpe Struktur, Einzelstruktur (sandig, kalkig) besitzt.“

Von der Kenntnis eines Idealsbodens ist es nun kein weiter Schritt mehr zur Bodenmelioration: „Ein jeder möge sehen, daß er böden, unächtigen Boden auf das Beste möge züchten und verbessern. Die lehmigen Gründe müssen gemergelt, die sandigen und feidigen mit gutem Mist bedängt und drei Schube tief gegraben werden.“

Verstaubte, vergilbte, jahrhunderte alte Druckblätter sind im vorstehenden auf die Richtigkeit ihres Inhalts untersucht worden. Sie haben die Prüfung tadellos bestanden. Unfassbar ist das, wenn man weiß, daß in anderen wissenschaftlichen Büchern, z. B. medizinischen, damals der größte Blödsinn gebrudt wurde.

Das Eiegner Gemüsegaugebiet.

Am vierten Ausstellungstage der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft in Breslau, am Freitag, den 4. Mai 1926 erfolgte ein Aus-

flug in das wohlbekannte Eiegner Gemüsegaugebiet. Am frühen Morgen schon mit der Bahn von Breslau her in Eiegner angekommen, führen wir mit Kraftwagen zunächst zu der landwirtschaftlichen Gemüsegewerterung. Die landwirtschaftliche Gemüsegewerterung ist eine Einrichtung, die auf genossenschaftlichem Wege die Erzeugnisse des dortigen Feldgemüsegaugebietes verwertet. Wenn auch die Genossenschaft nur einen kleinen Teil der dortigen Gemüsegewerterung umfaßt, so läßt sie doch einen für die Landwirte sehr günstigen Einfluß auf die Preisgestaltung aus. Der Genossenschaft gehören 300 Genossen mit 2400 Anteilsscheinen an. Jeder einzelne Anteil kostet 300 Mark. Die Verteilung der Anteilsscheine ist so vorgenommen, daß jedes einzelne Mitglied pro Morgen (1/2 ha) Gemüße einen Anteilsschein nehmen muß. Die Anlagen der Genossenschaft umfassen ein großes Gebäude in der Stadt Eiegner, in dem maschinell Gurken bearbeitet werden. Außerdem der Stadt befindet sich die Konjunkturfabrik Barthwig, ebenfalls der Genossenschaft gehörend. Die Mitglieder der Betriebe sind 30 bis 100 Morgen groß. In den überlücklichen Wirtschaften werden 5—10% der Gesamtfläche mit Gurken und Gemüße bebaut, während auf dem Rest sonstige landwirtschaftliche Kulturpflanzen stehen. Von einer ungewöhnlichen und nachteiligen Grundstücksverteilung ist nicht die Rede. Die einzelnen Grundstücke weisen im Gegen-satz eine genügende Größe auf und sind meist von länger gedientem, reichlichem Verkauf. (Fortsetzung folgt.)