

# Gartenbauwirtschaft

DEUTSCHER ERWERBSGARTENBAU  
Wirtschaftszeitung des



BERLINER GÄRTNER-BÖRSE  
Deutschen Gartenbaues

Deutsche Gartenbauzeitung für den Sudetengau

Der Erwerbsgärtner und Blumenbinder in Wien

Amtliche Zeitung für den Gartenbau im Reichsbund und Mittelungsblatt der Hauptvereinigung der deutschen Gartenbauwirtschaft

Hauptschriftleitung: Berlin-Charlottenburg 4, Schillerstraße 38/39, Fernruf 914308, Verlag: Gärtnische Verlagsgesellschaft Dr. Walter Lang K.-G., Berlin SW 68, Kochstraße 22, Fernruf 175410, Postcheckkonto: Berlin 6708  
Anzeigenpreis: 48 mm breite Millimeterzeile 17 Pfg., Testanzeigen mm-Preis 50 Pfg. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 8 v. 1. August 1937 gültig. Anzeigenannahmeschluss: Dienstag früh. Anzeigenannahme: Frankfurt (Oder), Oderstr. 11, Fernr. 2721, Postcheckk.: Berlin 63011, Erfüllungsort Frankfurt (O.), Erscheint wöchentlich. Bezugsgebühr: Ausgabe A monatl. RM 1.—, Ausgabe B (nur für Mitglieder des Reichsbundes) vierteljähr. RM 0,75 zuzügl. Postbestellgebühr

Postverlagsort Frankfurt/Oder - Ausgabe B

Berlin, Donnerstag, 26. September 1940

57. Jahrgang — Nummer 39

Ein bedeutungsvoller Faktor in der Versorgung des deutschen Volkes mit Obst

## Politische Streiflichter

# Künftige Gestaltung des Straßenobstbaus

In dem Bericht über die Tagung der Obstbauern Großdeutschlands in Raumburg Anfang August (Nr. 33 der „Gartenbauwirtschaft“) wurde u. a. mitgeteilt, daß im Rahmen dieser Tagung auch über die künftige Gestaltung des Straßenobstbaus berichtet wurde. Wenn auch die Arbeiten auf diesem wichtigen Teilgebiet der deutschen Obstbaugesamtheit noch in vollem Fluß sind, andererseits als Folge des Krieges und des anormal strengen Winters zum Teil ins Stoden geraten, so erscheint es immerhin von allgemeinem Interesse, wenigstens einiges Grundrissliche über die künftige Gestaltung des Straßenobstbaus an dieser Stelle bekanntzugeben.

### Die ausschlaggebenden Gründe für die Straßenbepflanzung

Für die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen und vor allem mit Obstbäumen, die schon seit langen Jahren üblich ist, gibt es verschiedene Gründe, von denen zu einer Zeit dieser, zu anderer Zeit ferner ausschlaggebend war. Der ursprüngliche und wesentliche Grund dürfte derjenige der Verkehrsicherung gewesen sein. Daraus weist die Tatsache hin, daß die Pflanzung der Bäume vor langer Zeit ausschließlich aus Sicherheits- und bis heute noch meistens als Verkehrsplaner vor dem Straßengrab, also unmittelbar rechts und links der Fahrbahn erfolgte. Die Bäume sollten in dunklen Nächten und bei Schneeverwehungen im Abkommen der Fußgänger und der Fahrer einen Schutz gegen mancherlei Witterungsbedingungen namentlich in den Sommermonaten bieten. Bestimmte und militärische Gründe, d. h. Verschönerung des Landschaftsbildes und Kennzeichnung wichtiger Straßen, für die z. B. die Einführung und Verwendung der schnellwachsenden und weithin sichtbaren Pyramidenpappel durch Napoleon I. angeordnet wurde, mögen schließlich ebenfalls einen wesentlichen Einfluß auf die Bepflanzung der Straßen mit Bäumen ausgeübt haben. Erst später dürften wirtschaftliche Gründe bei der Straßenbepflanzung in Erwägung gezogen und zum Teil in den Vordergrund gerückt worden sein. Im Rahmen dieser Erwägungen stand jedoch der Obstbaum als Straßenbaum im Brennpunkt des Interesses. Er schien gegenüber den „Nutzbaumarten“, die gärtnerisch zum Teil des Anbauverwehens im hohen Alter einen mehr oder minder großen Holzwert darstellen, mit seinen alljährlichen Früchterträgen geeignet zu sein, u. a. die Kosten für die Unterhaltung der Straße zum Teil abzugelten und auch dadurch herabzudrücken, daß die Straßengräben teilweise zur Pflege des Obstbaumbestandes eingesetzt wurden. Darüber hinaus ist die Bepflanzung der Straßen mit Obstbäumen aber auch mancherorts und zu mancher Zeit erfolgt, um die Bevölkerung mit Obst, vor allem mit preiswertem Obst, zu versorgen und gleichzeitig für vermehrte Obstproduktion in Feld und Garten zu werden. Doch, inwieweit die aus wirtschaftlichen Gründen in die Bepflanzung der Straßen mit Obstbäumen gesteckten Hoffnungen fruchtbar in ausreichendem Umfang in Erfüllung gegangen sind, hat mancherlei Ursachen, deren wichtigste sind:

### Die erhofften Erfolge blieben aus

1. Die meisten Obstbäume sind keine idealen Straßenbäume. Mit ihren weitausladenden, meistens nicht steil aufrecht, sondern mehr horizontal wachsenden Ästen, die sich unter reichlichem Bedeckung noch erheblich neigen, hindern sie den Verkehr auf der Straße, was auch für manche Pflegemaßnahmen und vor allem für das Ernten infolge des Aufstehens der Leitern auf dem Fahrdamm gilt. Im Zeitalter des Autos, des zunehmenden Verkehrs, der großen Verkehrsautobusse und Lastkraftwagen haben sich diese Schwächen erheblich vermehrt.
2. Die nicht immer ausreichende glückliche Obstarten- und sortenmäßige hat zum Mißerfolg vieler Pflanzungen geführt.
3. Das für die Pflege zur Verfügung stehende Straßenbaupersonal reichte vielfach weder auf Grund seiner Kenntnisse noch durch seine Einsatzmöglichkeit aus, um leistungsfähige Obstbaumkronen heranzuzüchten. Die fachlichen Vorkenntnisse und die Weiterbildung in kurzen Kursen waren unzureichend. Auch bedürfen sich die Leitern des Hauptinsizes zur Straßenerhaltung zu stark mit den Leitern, in denen die Bäume irgendwie bezeugt werden müssen.
4. Die unter 2 und 3 genannten Gründe machen es verständlich, daß die Obstbäume an den Straßen

meistens weder in ihrem Kronenaufbau noch in ihrem gesunden Zustand und damit in ihrem Ertrag mengen- und gutemäßig befriedigend. Sie wirken nur zu oft abschreckend und nicht anbau-fördernd und waren daher nicht beispielgebend, sondern Brutstätten für Krankheiten und Schädlinge zum Nachteil benachbarter privater Obstplantagen.

Mit anderen Worten: Die Obstplantagen an Straßen enttäuschten zum Teil, sie erfüllten selten die in sie gesteckten Hoffnungen. Dem Straßenobstbau kommt aber in neuerer Zeit, in der das Obst kein Genussmittel mehr ist, sondern ein unbedingt notwendiges Nahrungsmittel, im Rahmen der Eigenversorgung Deutschlands mit Obst erhöhte Bedeutung zu. Es ist darum verständlich, wenn im Zuge des Aufbaus und der Neugestaltung des deutschen Straßennetzes auch die Frage der Bepflanzung der Straßen mit Bäumen — insbesondere mit Obstbäumen — genauere Überprüfungen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßennetz statt, die weitestgehend zur Klärung der wichtigsten Fragen beigetragen haben. Das ist von großer Bedeutung; denn durch den Straßenobstbau fallen große Mengen Wirtschaftsstoff zum Verbrauch im Haushalt oder in der Obstverwertungsindustrie an.

### Was ist künftig zu beachten?

Was ist bei der künftigen Gestaltung des Straßenobstbaus zu beachten? — Bei Beantwortung dieser Frage muß zwischen technischen und organisatorischen Fragen unterschieden werden. Im Rahmen der technischen Fragen dürfte die Wahl der geeigneten Gattungen an erster Stelle stehen. Das heißt, um unnötige Fehlschläge zu vermeiden, sollten zunächst nur dort Obstbäume an Straßen angepflanzt werden, wo ihre Anpflanzung mit Rücksicht auf Klima, Boden und Lage und Einstellung der Bevölkerung zum Obstbau besonders erfolgversprechend erscheint. Letzteres ist überall dort von besonderer, wenn nicht ausschlaggebender Bedeutung, wo die Straßenobstbäume auf dem Ackerland, also auf Anliegergrund gepflanzt werden sollen. Die Vorteile dieser Pflanzweise liegen vor allem in den besseren Lebensbedingungen für die Bäume und in der weitgehenden Ausschaltung der Befindungsbedeutung des Verkehrs. Hier drohen dem Baum außerdem keine Gefahren durch Verkehrsmittel, z. B. Beschädigungen an Stamm und Krone durch Anfahren, Stammwunden als Folge des notwendigen starken Ausschleifens. Die Wurzeln können sich — im Gegensatz zu den Bäumen am Straßenrand bzw. -graben — nach allen Seiten entwickeln, wodurch die Standfestigkeit erheblich gefördert wird. Auch

sind die Nahrung- und Wasserverhältnisse im Ackerland günstiger, was sich im Wuchs und Ertrag der Obstbäume deutlich auswirkt. Die Beschädigung der Krone durch Licht- und Telephonleitungen fällt ebenfalls fort. Diesen Vorteilen steht allerdings auch mancher Nachteil entgegen, wie: Zeitweilige Behinderung der Feldarbeit bei Maschinen-einsatz und Befahrung des Ackers. Bei richtiger Anbau- und Sortenwahl und sachgemäßer Pflege sind aber demgegenüber beachtliche Erträge zu berücksichtigen. Trotzdem erscheint es geraten, vorerst mit der Pflanzung von Obstbäumen auf Ackerland nur in solchen Gegenden zu beginnen, in denen die Bevölkerung positiv zum Obstbau eingestellt ist, und wo der Besitzer des Ackerlandes auch zum Besitzer der Obstbäume gemacht werden kann, um Baumfrost, vor allem beim Pflügen, vorzubeugen.

Überall dort, wo die Pflanzung — gleichgültig aus welchem Grund — nach wie vor an der Straße direkt, also vor dem Straßengrabens vorgenommen werden soll, muß im Rahmen der Pflanzweise auf die veränderten Verkehrsverhältnisse weitgehend Rücksicht genommen werden. Viel schmaler, aber auch breiter, jedoch verkehrs-taugliche Straßen oder bei starkem Verkehrs mit großen Autobussen und Fernlastkraftwagen wird der einseitigen Bepflanzung der Straße zu geben sein. Außerdem werden die Abstände von Baum zu Baum größer, möglichst doppelt so groß wie bisher üblich, gewählt. Sowohl die einseitige Bepflanzung als auch die wohl größerer Abstände haben den Vorteil, daß sich über große Fahrgänge besser ausweichen können, und daß bei einer späteren Erneuerung der Straßenbepflanzung die andere Seite genutzt werden kann oder die neuen Bäume zwischen die alten gepflanzt werden können. Auf jeden Fall müssen Pflanzweisen, bei denen die Bäume in dem Straßengrabens stehen oder in viel zu dichtem Abstand von der eigentlichen Straßengrabenslinie eine weitere Baumreihe befindet, vermieden werden. Wenn in letzterem Fall nicht gärtlich mit Vernunftgründen voranzukommen ist, dann müßte hier in Zukunft mit gezielten Mitteln Einzelbäume getrennt werden können. Nur zu oft werden derzeitige Parallelpflanzungen von den Anliegern vorgenommen, weil sie sich durch die von der Straßenbepflanzung in ihr Feld gebenden Vorteile und durch die Befahrung des Ackers nachteilig fühlen. Die oft unwillkommene Befahrung des Ackers kann indessen vermieden werden, indem man die Straßen, die in Nord-Südrichtung verlaufen, an der Westseite und die von Ost nach West verlaufenden an der Südseite bepflanzt. Damit wird erreicht, daß der Schatten im wesentlichen auf die Straße und nicht auf das Ackerland fällt.

## Auf die richtige Obstsortenwahl kommt es an

Der richtige Obstarten- und sortenmäßige Wahl ist besonders Aufmerksamkeit zu schenken. Allen Arten und Sorten mit hochgedragenen Kronen ist der Vorrang zu geben. Der Diebstahlgefahr kann durch Wahl nicht zu leuchtender und nicht zu edler Sorten — die zum Teil auch viel anspruchsvoller an Klima, Lage, Boden und an spezielle Pflegemaßnahmen sind — vorgebeugt werden. Sehr wichtig ist der Faktor: Standfestigkeit. Zu berücksichtigen sind aber auch: der Nutzwert (wegen pflanzenspezifischer Maßnahmen), die Betrachtungsverhältnisse (wegen der Sicherheit des Ertrages in Menge und Güte), die Baumreife der Arten und Sorten (wegen der Vermeidung übermäßiger Erntespitzen bzw. un-nützen Überlaufes), die Transport- und Lagerfähigkeit der Früchte und nicht zuletzt ihre Eignung für die Verwertungsindustrie, da gerade sie berufen erscheinen, große Mengen des Straßenobstes — sei es zur Herstellung von Marmelade, Obstsaft oder Säften — anzunehmen. Bodenständiger, gesundwachsende und regelmäßig leuchtende Wirtschaftsorten — d. h. Polax- und Gebelortsorten — sind in Zukunft auch zu-gunsten einer richtigen Entwicklung des Straßen-obstbaus erheblich mehr als bisher zu beobachten und zu wählen. Die gebietmäßige Ausbreitung besonderer Straßenobstsorten ist bereits in die Wege geleitet.

Die Aufgaben des Straßenobstbauers sind sowohl in der Baumzucht als auch am Standort selbst zu überprüfend werden, damit berechtigten Wünschen und Forderungen Rechnung getragen werden kann, und damit sie gegebenenfalls — soweit sie die Zukunft in der Baumzucht betreffen — in den Dualitätsbeziehungen und Normalmaßen für deutsche Baumzüchtergebnisse festgelegt werden können. Als junge Stämme von etwa 2,5 m müssen in der Baumzucht zu lange stehen, wodurch ihr Anwachsen an Ort und Stelle gefördert wird. Außerdem ist in ihnen die Beförderung von Nährstoffen und Baustoffen (samtlicher; Stamm- und Krone sind dem Windbruch hart ausge- setzt; sie leiden härter unter Sonnenbrand als der Ast) auch wird die Fruchtbarkeit ist ver-jögert und die Ernte erschwert. Die Anpflanzung von Weichern an Straßen ist zu fördern.

Neben diesen technischen Fragen wären aber auch noch organisatorische heranzustellen. Im Vorder-grund steht hier die Schaffung einer sach-männlichen Organisation für den deut-schen Straßenobstbau beim Generalinspektor für das deutsche Straßennetz, deren Aufgabe es wäre, von zentraler Stelle über Landesstellen hinweg enge Fühlung mit den entsprechenden Stellen des Reichsbundes aufzunehmen, mit dem zusammen unter Einziehung der Landwirtschaftsminister die geeigneten Gebiete auszuwählen und die Pflanzung für die in Frage kommenden Straßen festzulegen wäre. Darüber hinaus muß die Pflege der Straßenobstbäume durch bessere Ausbildung der hierfür vorgesehenen Straßengärtner, durch Ein-stellung spezieller Baumpfleger (= Baumwärter) und direkte Unterstellung dieser Kräfte unter das sachliche Kommando des Bezirks- oder Landes-obstbauinspektors, der seinerseits die sachlichen Instruktionen von zentraler Stelle erhält, in andere Bahnen gelenkt werden.

Für alle die Gebiete bzw. Fälle, in denen die Obstbäume auf Anliegergrund nach Pflanzung und einseitiger Betreuung durch die Beauftragten des Generalinspektors für das deutsche Straßennetz während der ersten Jahre nach der Pflanzung, den Besitzern des Ackerlandes übergeben werden, müßte jedoch die Pflege weiterhin einheitlich durch einen Orts- bzw. Gemeindebaumwart erfolgen. Durch die Übertragung der Bäume an den An-lieger müßte sein Interesse für den Obstbau ge-fördert und leichtfertiger oder gar mutwilliger Beschädigung, z. B. beim Pflügen, vorgebeugt werden. Die einseitige Pflege durch einen Orts- oder Gemeindebaumwart würde Schwierigkeiten, die sich für den einzelnen als Folge derartiger Straßenobstplantagen in verschiedenen Teilen der Gemarkung und weiter Entfernung vom Hof ergeben können, ausbalden. Damit würde auch der Straßenobstbau das Seine zu der so not-wendigen Förderung des Baumwartens tun.

O. Goetz, Berlin.

### Die Flagge nieder!

Wird ein Staat auf Grund äußerer Umstände gezwungen, seine Flagge niederzuholen, so be-deutet das eine Niederlage, und kein noch so schon gefärbtes Wort wird auf die Dauer diesen Zu-stand anders darstellend können. Herr Churchill be-müht sich allerdings fröhlich, und diesen Zu-stand in einem anderen Licht erscheinen zu lassen. England hat im Verlauf des letzten Jahres schon oft seine Flagge niederholen müssen, in Polen zu-nächst, dann in Norwegen, in Norwid, schließlich in Frankreich und im Südosten. Es holte seine Flagge nieder in Somalia, und nun in den ägyptischen Grenzgebieten. Schließlich hat es seine Flagge freigegeben müssen in Kenia, Somalia, Namibia, Britisch-Guayana und auf verschiedenen Inseln des Karibischen Meeres. Mister Churchill behauptet, angesichts dieser kronischen Krankheit Eng-lands, so könnte man schon sagen, die Freiheit zu behaupten, daß England auf der ganzen Welt in Wirklichkeit einen Sieg nach dem anderen erlange. Dieses Wörtchen in Wirklichkeit hat es in sich. Mister Churchill will sich offenbar als Dementier-beitigen, als Dementier und glaubt wohl, die persönliche Kraft zu haben, die Deutschen so zu beschreiben, daß sie glauben, daß Schwarz weiß und weiß schwarz ist. Aber Mister Churchill ist nicht nur ein fähiger Politiker und ein noch viel fähiger Marineoffizier, er ist auch ein geradezu köpferlicher Handelskünstler und Geschäftler. Die Deutschen umherlaufen und Churchill's Worte für ihre Ränge nehmen. Die Welt weiß es besser. Sie weiß, daß England überall da, wo es zum Kampf getrieben wurde, auf dem Rücken lag. So, England holt nicht nur seine Flagge nach ver-lorener Schlacht ein, es hebt sie sogar gezwungen, unter dem Druck der Verhältnisse auch ohne mili-tärische Einwirkung wichtige Positionen zu räumen. London kann sich darauf verlassen, daß diese Bewegung weitergeht, bis eines Tages, den der Führer bestimmt, auch die letzte englische Flagge vom Mast geholt wird!

### Ganz ohne England!

Es wird keinem Deutschen einfallen, sich groß aufgeregt zu zeigen, wenn ein englischer Minister zu irgendeinem anderen Land fährt, um dort einen der üblichen Besuche zu machen. Als Fran-zose noch nicht niedergeworfen war, da gab es des Älteren Ministerbesuche zwischen diesen beiden Ländern, ohne daß die deutsche Presse davon über-haupt Notiz genommen hätte. Heute ist England in die peinliche Lage versetzt, praktisch überhaupt keine Besuche, wenigstens nicht in Europa, machen zu können. Je gleichgültiger und amoralischer die eng-lisch-französischen Ministerbesuche waren, desto aufgeregter aber waren die Londoner Herren, wenn sich deutsche und italienische Minister trafen. Die letzte Reise des Außenministers nach Rom übrigens scheint es Herrn Churchill und seinen Gefolgsleuten volkends angehen zu haben. Aufgeregte Nachrichten werden in die Welt gesetzt über ange-bliche Absichten und Pläne, wobei man u. a. so behauptet, daß der Reichsaussenminister dem Duce auch über die schlechte wirtschaftliche Lage Deutschlands berichten werde. Warum eigentlich ein solches Theater? Unsere einstige Antwort auf solch lächerliche Behauptungen ist das Wachen der deutschen Front vom Nordsee bis zur spanischen Grenze. Im übrigen können sich aber die Londoner Plakatisten darauf gefast machen, daß diese Besuche tatsächlich etwas bedeuten und sicherlich keine angenehmen Ergebnisse für London bringen werden. Vielleicht gerulien die Londoner Herr-schaften, einmal zur Kenntnis zu nehmen, daß die Akte heute in Zusammenarbeit mit anderen befreundeten Nationen, so z. B. mit Spanien, aber Dinge entscheidet, in die frühere England zu gern seine Ärmel hineinsteckt. Es mag den Engländern die Erkenntnis schwer fallen, aber es ändert sich dadurch nicht die Tatsache, daß die Entwicklung in Europa, in Afrika und in einigen anderen Ge-bieten ganz ohne England weitergeführt wird. Das Herrvortreten des Englischer Beauftragter, das Gegeneinandergehen der Witter zum Älteren Wohl des Weltteils der englischen Plakatisten, das alles ist endgültig abgetan und vorbei. Wegen sich daher die Londoner Klasse ruhig aber die Reiten unseres Außenministers auftragen: Geht können wir es ja sagen: Sie haben allen Grund dazu!

### Europäische Wirtschaftsordnung.

Die innere Verfassung Europas nach dem Sieg der Achsenmächte über alle Gegner auf dem Festland wird von Tag zu Tag sichtbar. Immer mehr erweist sich auch die Tatsache, daß Deutschland zum wirtschaftlichen Lebenszentrum Kontinents wird. Tatsächlich hat auch allein Deutschland in dem notwendigen Ausmaß innerhalb seines eigenen Bereiches lebensfähig praktische Kräfte, welche Wege beschritten werden können, um die europä-ischen Völker aus dem wirtschaftlichen Chaos her-auszuführen. Dabei ist es wiederum die national-sozialistische Ernährungsminister, die deutsche Agrarpolitik, die wesentlichen Voraussetzungen für die heute sich vollziehende Neuordnung geschaffen hat. Ohne die Marktordnung wäre es nicht mög-lich gewesen, die deutsche Wirtschaft so organisch arbeiten zu lassen, daß daraus aufbauend ein sun-voles Wesen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der europäischen Staaten erreicht werden konnte. Die nationalsozialistische Agrarpolitik ist tatsächlich der Schlüssel nicht nur der neuen deutschen Wir-tschaftsordnung, sondern auch eine wesentliche Vor-aussetzung für die Neuordnung Europas. Es ist kein Zweifel, daß die Ausrichtungen dieser Neu-ordnung für Europa ebenso lebensfähig sein wer-den wie sie es für Deutschland schon waren.