

In nächster Nähe der Stadt muß sich die Milch- wirthschaft und der Gemüsebau entwickeln, müssen diejenigen Erzeugnisse hervorgebracht werden, welche eine längere Transportdauer nicht vertragen. Ich schicke voraus, dafs dies Buch zu einer Zeit geschrieben ist, in der es noch keine Eisenbahnen gab. Dieser Kreis der sogenannten Kräuterhöfen im Umkreis großer Städte, in dem Milch- wirthschaft und Gemüsebau und der Anbau von Futterpflanzen, Klee u. s. w., um das Milch- vieh zu ernähren, geboten war, machte die Stall- fütterung zur unbedingten Nothwendigkeit, und der Dungbezug aus der Stadt ermöglichte die intensivste Wirthschaft. Es trat ferner hinzu der Anbau von Speisekartoffeln für den Consum der Stadt.

Charakteristisch ist, dafs da damals die Kohle noch nicht wesentlich in Betracht kam, Thünen die Erzeugung nicht nur von Bau-, sondern auch von Brennholz, welches die Stadt nicht entbehren konnte, bereits in den zweiten Wirthschaftskreis verlegt. Denn da dies Bedürfnis befriedigt werden mußte, das Holz aber bei seinem hohen Gewicht einen längeren Transport mit der Achse nicht vertrug, so mußte die Holzversorgung des Mittelpunktes aus der Nähe erfolgen.

Der dritte, vierte und fünfte Kreis dienen dann dem eigentlichen Körnerbau, und zwar je nach der steigenden Entfernung nimmt die Intensität der Wirthschaft ab, erst Fruchtwechselwirthschaft, dann Koppelwirthschaft, zuletzt Dreifelderwirthschaft. In dem nächsten, dem sechsten Kreis, erfolgt die Erzeugung des eigentlichen Schlachtviehes, die Zucht des Jungviehes für die inneren Kreise zur Mast und zum landwirthschaftlichen Betriebe. Dieser Kreis konnte deshalb so fern liegen, weil es möglich war, das Vieh heranzutreiben und weil infolgedessen die Transportkosten nicht so hohe waren. In den äußersten Kreis fällt die Viehzucht, welche nicht wegen des Schlachtviehes oder der Milch- wirthschaft betrieben wird, sondern wegen hochwertigerer Erzeugnisse, die einen längeren Transport vertragen, z. B. die Schafzucht der Wolle wegen, Rindviehzucht der Häute, Klauen, Hörner u. s. w. wegen, endlich tritt hier der Kartoffelbau zur Spirituserzeugung ein, welcher letzterer ein zum Werth verhältnismäßig geringes Gewicht hat, schließ- lich Handelsgewächse von höherem Werthe, wie Flachs, welcher, geröstet und gehechelt, auch leicht transportabel ist.

Diese grundlegende Untersuchung des Einflusses, welchen die Frachtkosten auf das wirthschaftliche Leben ausüben, hat für uns heute insofern nur einen historischen Werth, als selbst in der Landwirthschaft jetzt mit ganz anderen Factoren gerechnet wird, als mit dieser Wirthschaftsweise unserer Vorgänger. Und doch entwickeln sich aus diesem Experiment von Thü- nens die Grundsätze nicht nur über den Verkehr der Güter, sondern auch über deren Erzeugungsbedingungen.

Das erste Gesetz, was von Thünen entwickelt hat, betrifft die Transportfähigkeit der Güter, das heißt die Möglichkeit, ein Gut auf eine bestimmte Entfernung zum Absatz zu bringen. Und da ergibt sich aus der Thü- nenschen Untersuchung klar: je höherwerthig ein Gut ist, um so größer ist seine Transportfähigkeit, und je geringwerthiger es ist, auf um so kleinere Entfernung kann es transportirt werden. Es giebt außerordentlich nutzbare Dinge, z. B. Seeschlick, ein Düngemittel von hoher Brauchbarkeit, wenn in großer Menge dem Boden zugeführt; es kann aber nur auf kurze Strecken verfrachtet werden, weil es im Verhältniß zu seinem Nutzungswert zu schwer ist. Ähnlich liegt es mit Torf, Kies, Mergel, Erde, Ziegelsteinen. Das sind alles Dinge, die nur ein eng begrenztes Absatzgebiet haben können, weil das Verhältniß zwischen ihrem Werthe und ihrem Gewichte zu ungünstig ist, demnach die Frachtkosten sich zu hoch stellen.

Speciell in unserem Fache, in der Eisenindustrie, ist, wie Sie wissen, die Transportfähigkeit der Eisenerze sehr verschieden je nach ihrem Gehalte, ihrem Werthe. Das Erz von Grängesberg und Gellivara kann auf ungeheure Entfernungen verfrachtet werden, unsere armen oberschlesischen Erze dagegen nur im ganz engen Bezirk.

Alle diejenigen Stoffe, die einen höheren Eigenwerth besitzen, z. B. kostbare Seidenstoffe, Gold, Edelsteine u. s. w., haben eine fast unbegrenzte Transportfähigkeit.

Die Transportfähigkeit, d. i. die Möglichkeit, ein Gut innerhalb eines Gebietsumfanges zum Absatz zu bringen, ist abhängig einmal von den Erzeugungskosten am Versandorte oder, sagen wir, den Gestehungskosten am Erzeugungsorte, was in den meisten Fällen auf dasselbe hinauskommt; ferner von dem Preise, den die Waare im Absatzgebiet, am Consumorte selbst hat, und drittens von der Höhe der Fracht, die nothwendig ist, um die Waare vom Erzeugungs- zum Consumorte zu bringen.

M. H.! Die Erzeugungskosten setzen sich aus den verschiedensten Dingen zusammen: aus dem Werth des Rohmaterials, den Arbeitslöhnen, den Hilfsmaterialien u. s. w. Aber selbst wenn wir die Erzeugungskosten eines Artikels ansehen, von dem man gewöhnlich annimmt, dafs da für die Fracht nur eine geringe Bedeutung hätte, sagen wir z. B. die Steinkohle am Erzeugungsorte, so stellt sich doch heraus, dafs selbst hier die Frachtkosten einen wesentlichen Einfluß auf die Erzeugungskosten ausüben. Die Kohlen müssen aus dem Schoofs der Erde geschafft werden; dazu sind große Anlagen nothwendig, die im wesentlichen durch Menschenhände geschaffen werden. Nun hängt der Lohn des Arbeiters zum großen Theile ab von den Kosten der Fracht für alle seine Lebensbedürfnisse. Sie