

Einleitung

Als „Wirtschaft“ bezeichnen wir alle zweckbewußten Maßnahmen des Menschen zur Sicherstellung und Ausgestaltung seines materiellen und geistigen Lebens. Mit Problemen dieser Art befassen sich verschiedenartige Wissenschaften. So liefert die *Statistik* die zahlenmäßigen Unterlagen für Art und Ausmaß der wirtschaftlichen Betätigung des Menschen und für die wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Staatswesen sowie deren Bevölkerungs- und Sozialstruktur. Die *Betriebswirtschaftslehre* untersucht die Arbeitsweise der einzelnen Wirtschaftszweige und leitet für die verschiedenen Wirtschaftsgruppen Grundsätze ab, um die Arbeitsweise möglichst zweckmäßig, schnell und billig zu gestalten. Die *Volkswirtschaftslehre* (Nationalökonomie) geht von den politischen Lebensformen aus; sie erforscht deren wirtschaftlichen Aufbau unter besonderer Betonung des Einflusses, den der Mensch durch seine politischen Maßnahmen wie Zoll-, Steuer- und Währungspolitik, Verkehrspolitik, Sozialpolitik u. a. m. auf die Wirtschaft ausübt, und entwickelt die Theorie der Wirtschaft. Die *Weltwirtschaftslehre* stellt sich die Aufgabe, das Zusammenspiel der einzelnen Volkswirtschaften zu erforschen und zu ermitteln, ob und welche überstaatlichen Wirtschaftsorganisationen bestehen, welche wirtschaftspolitischen Maßnahmen staatlicher und privater Art für die Versorgung des Weltmarktes mit Nahrungs- und Genußmitteln, Gewerbe- und Industrieerzeugnissen in Betracht kommen. Die *Raumforschung* berührt die Wirtschafts- und Verkehrsgeographie insofern, als sie nach ökonomischen, sozialen und ästhetischen Gesichtspunkten denjenigen Standort ermittelt, der für Wirtschaftsbetriebe und Verkehrsanlagen sinnvoll und zweckmäßig ist.

Die Ziele der *Allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrsgeographie* haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte wesentlich gewandelt. Es fehlt hier leider der Raum, diese Entwicklung eingehend darzulegen. Zunächst wurde das Schwergewicht auf die statistisch erfaßbare Produktion von Wirtschaftsgütern aller Art gelegt, wie wir es z. B. bei ANDREE (1869—1872), FRIEDRICH (1904/11) und DOVE (1914) finden. Im Rahmen der gesamten Entwicklung der Kulturgeographie trat dann die Frage in den Vordergrund, inwiefern Wirtschaft und Verkehr einerseits von den Naturgegebenheiten und andererseits vom Menschen abhängig sind. Dies trifft vor allem für die Lehrbücher von SAPPER (1924) und PASSARGE (1926) zu. Auch LÜTGENS' (1928, 1950 und 1952) Arbeiten bewegen sich in dieser Richtung, wenngleich er mehr die Wechselwirkungen zwischen Natur, Mensch und Wirtschaft in den verschiedenen Klimaregionen betont. Stärker historisch unterbaut erscheint die Geographie des Welthandels von PARTSCH (1927). Schließlich tritt der Wirtschaftsraum in den Vordergrund der Betrachtung. Man widmet sich der Aufgabe, das Wesen der Wirtschaftsräume zu erforschen und eine Lehre vom Wirtschaftsgefüge der Erde zu entwickeln. Die Werke von HASSINGER (1933) und OTREMBÄ (1953 und 1957) sind in diesem Zusammenhang als Beispiele zu nennen. Auch KRAUS, der sich in einer Reihe von Aufsätzen mit den Grundfragen der Wirtschaftsgeographie auseinandergesetzt hat, erblickt in der Erforschung und Darstellung des Wirtschaftsraumes die Kernaufgabe der Wirtschaftsgeographie; er definiert diesen als „die Vereinigung von Landschaftsteilen, die vom wirtschaftenden Menschen geschaffen sind“ (1960, S. 31) und betont die Unterscheidung von Wirtschaftsgeographie und Geoökonomie. Eine Sonderstellung nimmt RÜHL (1938) ein,

der Wert darauf legt, die Wirtschaftsgeographie nicht als Teildisziplin der Geographie, sondern der Wirtschaftswissenschaft behandelt zu sehen.

Wir verstehen unter Wirtschafts- und Verkehrsgeographie die *Lehre von den Erd-räumen, die durch Wirtschaft und Verkehr in physiognomischer, struktureller und funktionaler Hinsicht ein besonderes Gepräge erhalten*. Solche Wirtschaftsräume begegnen uns einmal bei Betrachtung der wichtigsten Welthandelsgüter als die jeweiligen Hauptregionen von Produktion und Außenhandel. Zum anderen spielen Wirtschaftsräume eine fundamentale Rolle, wenn es gilt, die wirtschaftliche Individualität von Städten und Kreisen, von Provinzen, Ländern und Reichen darzustellen oder in einer Gesamtschau das Wirtschaftsgefüge der Erde zu kennzeichnen. Im Rahmen des Verkehrs bildet dabei stets der von den einzelnen Wirtschaftsräumen ausgelöste Verkehrsimpuls den Ausgangspunkt. Es wird infolgedessen Wirtschaft und Verkehr nicht in zwei Hauptteilen bzw. in zwei getrennten Bänden behandelt, sondern beides in den einzelnen Kapiteln miteinander verbunden. Auf diese Weise werden Wiederholungen vermieden, und es wird der Gefahr ausgewichen, für den Verkehr einen geographischen „Leitungszwang“ zu postulieren, von dem bei dem heutigen Stand der Verkehrstechnik und der gewichtigen Bedeutung der Verkehrspolitik nur noch in seltenen Fällen die Rede sein kann. Wer sich speziell mit verkehrsgeographischen Fragen beschäftigen will, findet im Sachregister unter dem Stichwort „Verkehr“ entsprechende Hinweise.

Unserer Auffassung gemäß bildet die Wirtschafts- und Verkehrsgeographie die Brücke zwischen der landeskundlich orientierten Geographie und der Wirtschaftswissenschaft. Mit ersterer verbindet uns das Streben nach Erfassung von Raumindividuen und deren systematischer Ordnung. Aber der landeskundlich arbeitende Geograph zieht hierbei *alle* Faktoren in Betracht, die der betreffenden Landschaft ihr spezifisches Gepräge verleihen und wägt die von Fall zu Fall wechselnden Bedeutungsgewichte von Oberflächengestaltung, Klima, Pflanzenkleid und Gewässern, von Zahl und Art der Menschen, von Wirtschaft, Verkehr und Siedlungen gegeneinander ab, um zu seinem Ziel, der Erfassung des Gesamtwesens einer Landschaft, zu gelangen. Der Blickpunkt des Wirtschaftsgeographen ist ein engerer. Hier beschränkt man sich darauf, Raumeinheiten zu ermitteln und darzustellen, die sich durch eine spezifische Artung und Entfaltung von Wirtschaft und Verkehr als Raumgebilde eigenen Charakters erweisen. — Alle Vorgänge und Maßnahmen, die ihre systematische Behandlung in der Volks- und Betriebswirtschaftslehre erfahren, müssen dem Wirtschaftsgeographen vertraut sein. Er hat jedoch auf die wirtschaftlichen Prozesse als solche nicht näher einzugehen, und selbst eine Betrachtung der räumlichen Verbreitung der Wirtschaftsphänomene über die Erde ist durchaus noch keine Wirtschaftsgeographie in unserem Sinne. Eine solche resultiert erst, wenn die Erkenntnisse der Wirtschaftswissenschaft ausgewertet und dazu benutzt werden, um zu ermitteln, in welcher Weise und in welchem Maße die wirtschaftlichen Gegebenheiten die Bildung von Raumeinheiten bestimmten wirtschaftlichen Gepräges bewirken. Als Gegenleistung für die gewährte Hilfe erhält die Wirtschaftswissenschaft, die mit Recht oft von theoretischen Ansätzen aus operiert, ein im Hinblick auf beobachtbare Einwirkung räumlicher Faktoren durchgeführtes Bild der wirtschaftlichen Realitäten auf Erden.

Von dem im vorstehenden entwickelten Grundgedanken her bestimmt sich die Anlage des Buches.

Der erste Hauptteil behandelt die geographischen Grundlagen von Wirtschaft und Verkehr unter betonter Gleichstellung von physischgeographischen und anthropogeographischen Faktoren. Auf eine solche Darlegung der im Raum und seinen

Bewohnern wurzelnden Impulse glaubten wir nicht verzichten zu dürfen. Sie vermitteln dem Leser ein Verständnis für die mannigfaltigen Beziehungen, die zwischen Wirtschaft—Verkehr einerseits, Natur—Mensch andererseits bestehen, und bietet einen Einblick in die Gegebenheiten, die die Genese der wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorgänge bestimmen. Schon hier kommt der Gedanke der Wirtschaftsräume zum Tragen, indem die Betrachtung der Grundfaktoren dazu führt, dann und wann einige Wirtschaftsräume in ihrer wirtschaftsgeographischen Totalität zu kennzeichnen.

Der zweite Hauptteil behandelt die Ernährungswirtschaft, die Rohstoff- und Industriewirtschaft sowie die Energiewirtschaft. Es wurde besonderer Wert darauf gelegt, der Industriewirtschaft in vollem Maße gerecht zu werden, weil sie als die den größten Teil der Welt heute beherrschende Wirtschaftsform von gewiß nicht minderer Bedeutung als die Ernährungswirtschaft ist. In den Kapiteln dieses zweiten Hauptteils handelt es sich nun aber nicht um das, was meist als Produktions- und Handelsgeographie bezeichnet wird. Nicht die wirtschaftlichen Vorgänge als solche und deren geographische Verbreitung sind von ausschlaggebender Wichtigkeit; der leitende Gesichtspunkt ist vielmehr stets die dadurch hervorgerufene Bildung von Nahrungsmittel-, Rohstoff- und Industriekammern, von Wirtschaftsräumen, die für die Weltwirtschaft von überragender Bedeutung sind, sei es als Gravitationszentren der Produktion oder als solche des Exports bzw. des Imports. Wirtschaftsgeschichtliche Gedankengänge sind gelegentlich eingeflochten, um das Seiende als geworden zu verstehen. Wenn in den vorangegangenen Abschnitten vorwiegend analytisch verfahren wurde, wie es im Wesen der Allgemeinen Geographie begründet ist, so wird im letzten Hauptteil der Versuch einer synthetischen Zusammenfassung unternommen. Wir unterscheiden zwischen Wirtschaftsgauen, Wirtschaftsländern und Wirtschaftsreichen mit den von ihnen jeweils ausgelösten Verkehrsimpulsen. Für jede Kategorie von Wirtschaftsräumen werden methodische Anleitungen zu deren Ermittlung und Darstellung gegeben. An einigen Beispielen wird gezeigt, zu welchen Ergebnissen diese Methode bei Wirtschaftsgauen und Wirtschaftsländern führt. Den Abschluß bildet ein Überblick über das heutige Gefüge von Weltwirtschaft und Weltverkehr in Gestalt einer Skizze der Großwirtschaftsräume und ihres Verkehrs. Was uns im zweiten Hauptteil nacheinander als Schwerpunktsregionen der wichtigsten Welthandelsgüter begegnete, wird jetzt zusammengefaßt zu Raumbildern, die die spezifische Eigenart der Großwirtschaftsräume kennzeichnen. Eine eingehende Behandlung dieser einzelnen Großwirtschaftsräume ist Sache der regionalen Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. Hier beschäftigen sie uns lediglich als Glieder eines weltumspannenden Ganzen.

Die Beigabe von statistischen Belegen erschien ebenso angebracht wie deren Veranschaulichung durch kartographische Darstellungen. Für letztere wurde allgemein 1955 als Stichjahr gewählt. In den tabellarischen Zahlenfolgen wurden dort, wo die Entwicklung besonders stark fortschreitet, auch noch die Jahre 1957 und 1958 herangezogen, in wichtigen Fällen 1957, 1958 und 1959.

Um die wesentlichen Züge des Verkehrs zu Lande, auf dem Meere und in der Luft durch ein Kartenbild zu veranschaulichen, wurde die beigefügte Karte entworfen. Sie ist als ein Versuch zu werten, der Schwierigkeiten Herr zu werden, mit denen die kartographische Darstellung des Verkehrs zwangsläufig zu rechnen hat. Die von uns befolgte Methode ist auf der Karte vermerkt.

Bei den Hinweisen auf das Schrifttum wurde mit Bedacht von dem Versuch einer Bibliographie Abstand genommen. Immerhin wird der Leser durch die Quellenangaben zu einem tieferen Eindringen in Spezialfragen und zu eigener selbständiger Arbeit angeregt werden.

