

Middle East, a physical, social and regional Geography. London, 1952. — KELLERSOHN, H.: Die Landwirtschaft im Irak. Erdkunde VIII, Lfg. 4, Bonn 1953. — KÜMMEL, K.: Die Stellung Südfrankreichs und der Krim im West- und ostmediterranen Vegetationsprofil. Bonn, 1949. — MOUTERDE, P.: La Flore Jebel. Druze, 1953. — OBRUTSCHEW, W. A.: Plutonia. Moskau-Leningrad, 1937 (Russisch). — REGEL, C.: Geobotanische Beobachtungen auf einer Reise in Marokko und der Sahara. *Ergebn. Internat. Pflanzengeogr. Exkursion durch Marokko und Westalgerien 1936*. Veröffentl. Geobot. Institut Rübel 14. Bern, 1939. — REGEL, C.: Irak und Spanien. Veröffentl. Geobot. Institut Rübel. *Ergebn. Intern. Pflanzengeogr. Exkursion Spanien*. Bern, 1956. — SCHMID, E.: Prinzipien der natürlichen Gliederung der Vegetation des Mittelmeergebietes. *Ber. Schweiz. Bot. Gesellsch.* 59, Bern, 1948. — ZOHARY, M.: The knowledge of the flora of the Syrian desert. *Pal. Journ. of Botany J. Series I*, Nr. 3. Jerusalem, 1939. — ZOHARY, M. and ORSHANSKY, A.: Structure and Ecology of the Vegetation of the Dead Sea. Region of Palestine. *Pal. Journ. of Botany J. Series IV* Nr. 4, 1949.

CONCERNING THE BELTS OF VEGETATION IN THE MIDDLE EAST

The valley of the Jordan between Amman and Jerusalem has a quite peculiar vegetation which does not correspond to the series of vegetation-zones in the Middle East. The belts of vegetation found between the foot to the summit of the mountains, e. g. in the Mediterranean region and in Iraq, correspond more or less to the zones distinguishable in the plain from the South to the North. In the valley of the Jordan, situated below the level of the Mediterranean Sea, the belts correspond to the zones lying not to the North (Mediterranean region), but to the South (Desert-zone). The desert vegetation on the shores of the Jordan and the Red Sea is an isolated occurrence in the Mediterranean region.

CHICAGO ALS HAFENSTADT

HANS BOESCH

Mit 3 Figuren

Die Rolle, welche Chicago als Hafenstadt spielt, wird neben allen anderen Funktionen dieser Metropole bei uns häufig übersehen. Die Erstellung des Großschiffahrtsweges von den Großen Seen zum Atlantischen Ozean dürfte in den kommenden Jahren die Bedeutung des Hafens von Chicago noch vergrößern und zu wesentlichen strukturellen Veränderungen des amerikanischen Wirtschaftsraumes führen. Als Unterlagen für die folgende Darstellung dienten neben den amtlichen Statistiken in erster Linie verschiedene in «Economic Geography» erschienene Artikel von H. MAYER, Professor an der University of Chicago, und an Ort und Stelle gesammelte Informationen.

Die Siedlung Chicago wurde an einer der zahlreichen niedrigen Wasserscheiden, einer sogenannten Portage, angelegt, über welche das Gebiet der Großen Seen und des St. Lawrence Rivers mit dem Mississippi in Verbindung steht. Sowohl während der Exploration wie auch in den Anfängen der Siedlungsnahme und wirtschaftlichen Erschließung spielten im Innern der Vereinigten Staaten die Wasserwege die Hauptrolle als Verkehrsträger. Vor dem Bau des Erie-Kanals von Buffalo zum Hudson und nach New York (1825) bildeten der Mississippi und seine Zuflüsse die wichtigsten Verkehrslinien: Dem Ohio folgte der Hauptvorstoß der Siedler, St. Louis wurde zum natürlich gegebenen Mittelpunkt, nach dem Golf von Mexico fand der Handel seinen Ausgang. Mit dem Bau des Erie-Kanals begann der Mississippi «aufwärts zu fließen», New York gewann seine dominierende Stellung an der Atlantikküste und Chicago, der am weitesten westlich und südlich gelegene Punkt an den Küsten der Großen Seen, begann seinen großartigen Aufstieg. 1830 war Chicago noch eine kleine Grenzsiedlung; 1833 wurde es Town, 1837 City und 1890 stieg es zur zweitgrößten Stadt der Vereinigten Staaten empor. Der Seeverkehr spielte vor allem in den Anfängen eine entscheidende Rolle für die Entwicklung der Stadt. Für die Massengüter, Getreide und Holz, welche über Chicago verschifft wurden, blieb diese Bedeutung auch bestehen, als 1852 die erste Eisenbahn Chicago erreichte.

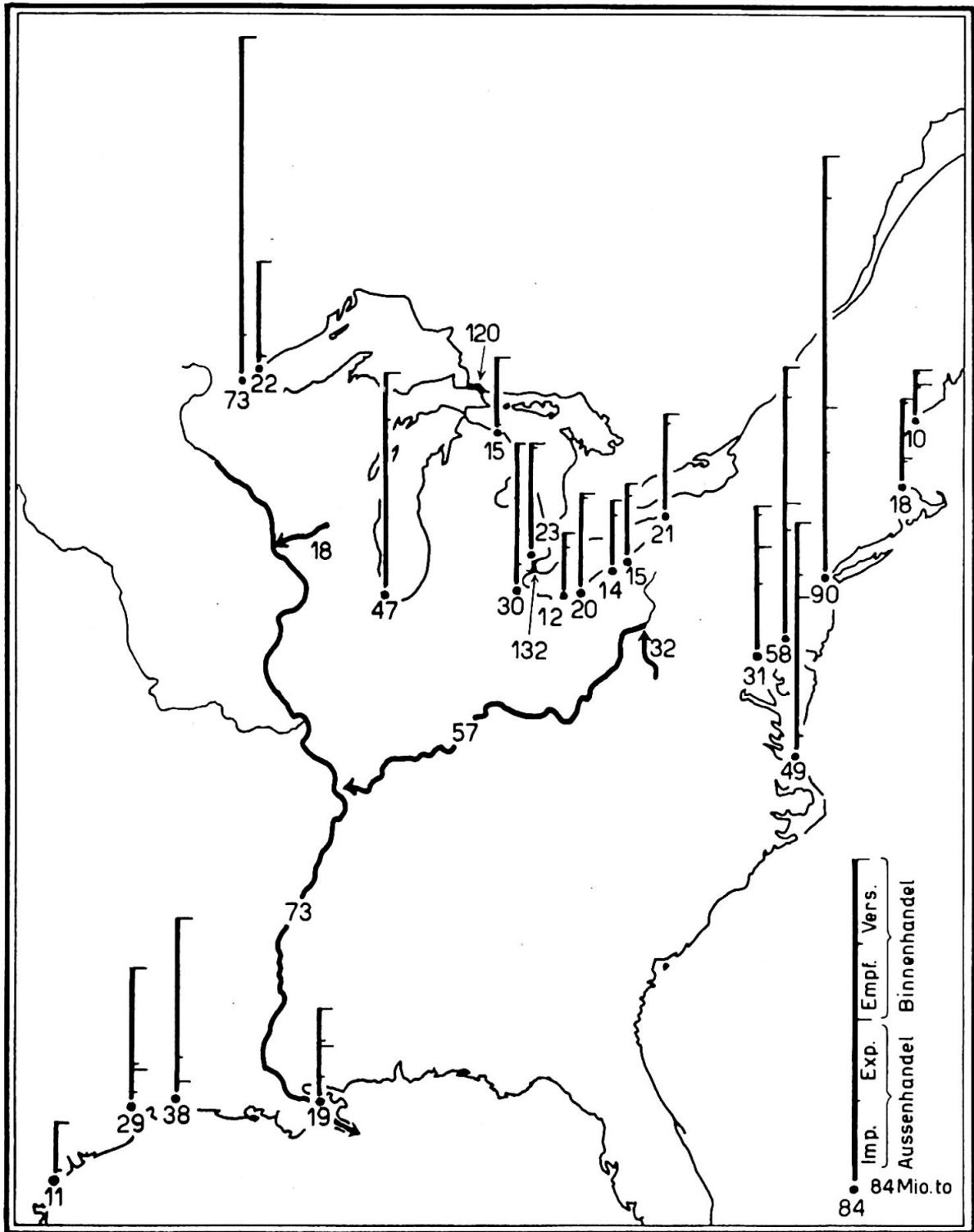


Fig. 1 Die Häfen der östlichen USA.

In jenem Zeitpunkte hatte sich die Stellung Chicagos aber schon derart gefestigt, daß es zum zentralen Sammelpunkt des rasch entstehenden Eisenbahnnetzes wurde. Heute laufen in Chicago die Linien von 40 verschiedenen Eisenbahngesellschaften zusammen, rund 1800 Züge rollen täglich ein und aus. Die Eisenbahnen führten anfänglich einen scharfen Kampf gegen die Wasserstraßen, den sie erfolgreich bestanden. Die Besonderheiten des Eisenbahn-Güterverkehrs, welche bei den schweren amerikanischen Güterzügen besonders ausgeprägt sind, führten zu einer weitgehenden Zentralisierung industrieller und großstädtischer Funktionen. Dies kann im Falle von Chicago besonders gut am Beispiele der Schlachthöfe und der Verarbeitungsbetriebe

anderer landwirtschaftlicher Produkte sowie bei den großen Warenhäusern und Postversandgeschäften untersucht werden.

Erst 1920 wurde Chicago durch eine modernen Ansprüchen genügende Straße mit anderen großen Städten verbunden. Von diesem Zeitpunkte an begann ein scharfer Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahn und Lastwagenverkehr, der schließlich zu einer interessanten Aufteilung der Verkehrsaufgaben führte. Der Eisenbahn fällt in erster Linie die Zufuhr der Massengüter zu; von einem total von täglich rund 20 000 in Chicago abgefertigten Wagen entfallen 18 % auf den Verkehr zwischen den einzelnen Bahnhöfen der Metropole, 19 % auf den Durchgangsverkehr, 24 % auf den Verkehr ab Chicago, aber 39 % auf den Verkehr nach Chicago. Das umgekehrte Bild zeigt die Statistik des Fern-Lastwagenverkehrs: 34 % der ankommenden Lastwagen sind leer, während der entsprechende Anteil bei den abgehenden Wagen nur 18 % beträgt. Das Auftreten des Lastwagenverkehrs führte außerdem in zahlreichen Industrien und Verteilerorganisationen zu einer starken Dezentralisierung. Chicago steht heute in den Vereinigten Staaten an erster Stelle als Lastwagen-Verkehrszentrum. Rund 60 % aller landwirtschaftlichen Produkte erreichen den großstädtischen Markt auf diesem Wege.

Die folgenden Zahlen veranschaulichen die Bedeutung von Chicago, welche besonders dann deutlich wird, wenn wir ihnen schweizerische Vergleichswerte gegenüberstellen. Das Metropolengebiet wies am 1. April 1940, 4 825 527 und am 1. April 1950 5 475 535 Einwohner auf. Die Größe und Vielseitigkeit der Industrialisierung ergibt sich aus Tabelle I; die Bedeutung als Handelszentrum illustrieren die in Tabelle II enthaltenen Zahlen.

TABELLE I

<i>Industriezweig</i>	<i>Angestellte</i>	<i>% der USA</i>	<i>Stellung in USA</i>
Lebensmittel	98 808	6,85	II (I = NY)
Textilien	7 821	0,63	XI (I = NY)
Bekleidung	48 134	4,45	III (I = NY)
Möbel	23 372	7,25	II (I = NY)
Papier	22 169	4,93	II (I = NY)
Druckerei	82 470	11,53	II (I = NY)
Chemische Industrie.	37 807	5,98	II (I = NY)
Petroleum u. Kohlenverarbeit.	23 327	11,00	I (II = Phila.)
Gummi	3 344	1,29	XII (I = Akron, Ohio)
Leder	12 914	3,37	IV (I = NY)
Steine, Ton- und Glaswaren	17 032	3,69	III (I = Pittsburgh)
Metallgewinnung	117 815	10,18	II (I = Pittsburgh)
Metallverarbeitung	90 222	9,29	I (II = NY)
Maschinen (exkl. elektrische)	133 524	8,64	I (II = NY)
Elektrische Maschinen	116 834	14,58	II (I = NY)
Transportausrüstungen	42 170	3,57	V (I = Detroit)
Instrumente	25 240	10,88	III (I = NY)
Verschiedenes	34 291	7,38	II (I = NY)
Dies ergibt ein Total von	937 294	industriell Beschäftigten.	

TABELLE II

	<i>a. Chicago</i>	<i>b. Chicago-City</i>
<i>Wholesale:</i>		
1. Zahl der Geschäfte . . .	11 807	10 463
2. Zahl der Beschäftigten .	150 819	138 194
3. Umsatz in 1000 \$. . .	15 080 108	14 297 145
Anteil am Total USA .	7,99 %*	—
Konzentration in der City	—	94,8 %
<i>Retail:</i>		
1. Zahl der Geschäfte . . .	62 030	43 540
2. Zahl der Beschäftigten .	330 040	248 763
3. Umsatz in 1000 \$. . .	5 989 723	4 348 801
Anteil am Total USA .	4,59 %**	—
Konzentration in der City	—	72,6 %

In beiden Fällen steht Chicago nach New York an zweiter Stelle. Die Anteile von New York betragen * = 22,14 % und ** = 9,69 %.

Auf dem Hintergrund des so skizzierten Bildes kann die Bedeutung des Hafenvverkehrs entwickelt werden. Zum besseren Verständnis sind die wichtigsten Tatsachen in drei Figuren veranschaulicht worden.

Figur 1 illustriert die Stellung Chicagos und anderer Hafenorte an den Großen Seen im Vergleich mit den Ozeanhäfen des östlichen Amerikas. Alle Hafenorte mit einem Umschlag über 10 Millionen Tonnen sind berücksichtigt worden. Der vielerorts bedeutende Verkehr innerhalb des Hafengebietes wurde jedoch ausgeschlossen. Einen ersten, absoluten Vergleich gestatten die proportional dem Gesamtumschlag eingezeichneten vertikalen Balken; die weitere Aufteilung ergibt sich entsprechend der Legende. Bei allen Hafenorten an den Großen Seen wurde der Außenhandel, der infolge seiner Bedeutungslosigkeit in diesem Maßstabe nicht mehr wiedergegeben werden konnte, nicht ausgeschieden und lediglich nach Empfang und Versand aufgeteilt

Tabelle III enthält alle näheren diesbezüglichen Angaben. Ohne im Einzelnen auf die in dieser Darstellung deutlich in Erscheinung tretende Charakterisierung einzelner Hafengruppen einzugehen, sei darauf hingewiesen, daß der Güterverkehr auf den Großen Seen jeden Vergleich mit dem Ozeanverkehr aushält. An den Sammelpunkten (St. Mary's Falls-Canal und Detroit River mit 120, resp. 132 Millionen Tonnen) erreicht der Verkehr eine Intensität, welche einzigartig genannt werden kann. Chicago ordnet sich deutlich in die Gruppe der Lower Lake Ports ein, bei welchen der Empfang den Versand bei weitem übersteigt. Ein Vergleich mit den Upper Lake Ports zeigt, daß die Verkehrsstruktur auf den Großen Seen ganz einseitig ist. Eisen- erz vom Lake Superior und Getreide in westöstlicher Richtung sind dafür verantwortlich. Eine Ausnahme macht lediglich der Kohlenverschiffungshafen Toledo, über welchen aus den Feldern des Appalachen Vorlandes die Industrieagglomerationen im Bereich der Großen Seen versorgt werden.

TABELLE

Warenumschlag in amerikanischen Häfen 1951
in 1000 short tons zu 2000 pounds (907,18 kg)

<i>Atlantischer Ozean und Golf</i>	<i>Total</i>	<i>Außenhandel</i>		<i>Binnenhandel</i>	
		<i>Import</i>	<i>Export</i>	<i>Empfang</i>	<i>Versand</i>
Portland	10 286	7 061	182	2 629	414
Boston	18 167	5 101	382	11 704	980
New York	90 402	25 157	9 803	45 737	9 705
Delaware River	57 541	22 244	5 632	22 631	7 034
Baltimore	31 153	14 498	7 960	7 138	1 557
Hampton Roads	48 732	2 922	29 505	4 972	11 333
New Orleans	18 658	4 256	6 027	966	7 409
Beaumont - Port Arthur	37 803	17	1 930	5 201	30 655
Houston	29 327	1 759	5 404	700	21 464
Port Aransas	11 072	1	263	16	10 792
 <i>Große Seen</i>	 <i>Total</i>		 <i>Empfang</i>		 <i>Versand</i>
Duluth	73 113		7 933		65 180
Two Harbors	22 064		194		21 870
Calcite	15 583		126		15 457
Chicago	46 554		36 164		10 390
Detroit	22 762		21 631		1 131
Toledo	30 201		4 300		25 901
Lorain	12 262		9 072		3 190
Cleveland	19 511		19 294		217
Ashtabula	13 632		10 997		2 635
Conneaut	14 582		12 450		2 132
Buffalo	20 818		18 594		2 224

NB. Diese Zahlenangaben stützen sich auf die im Annual Report of Chief of Engineers enthaltenen provisorischen Angaben für 1951. Tabellen IV und V enthalten für Chicago dagegen schon die definitiven Angaben für Chicago (MAYER in Ec. Geogr. vol. 31, 1955).

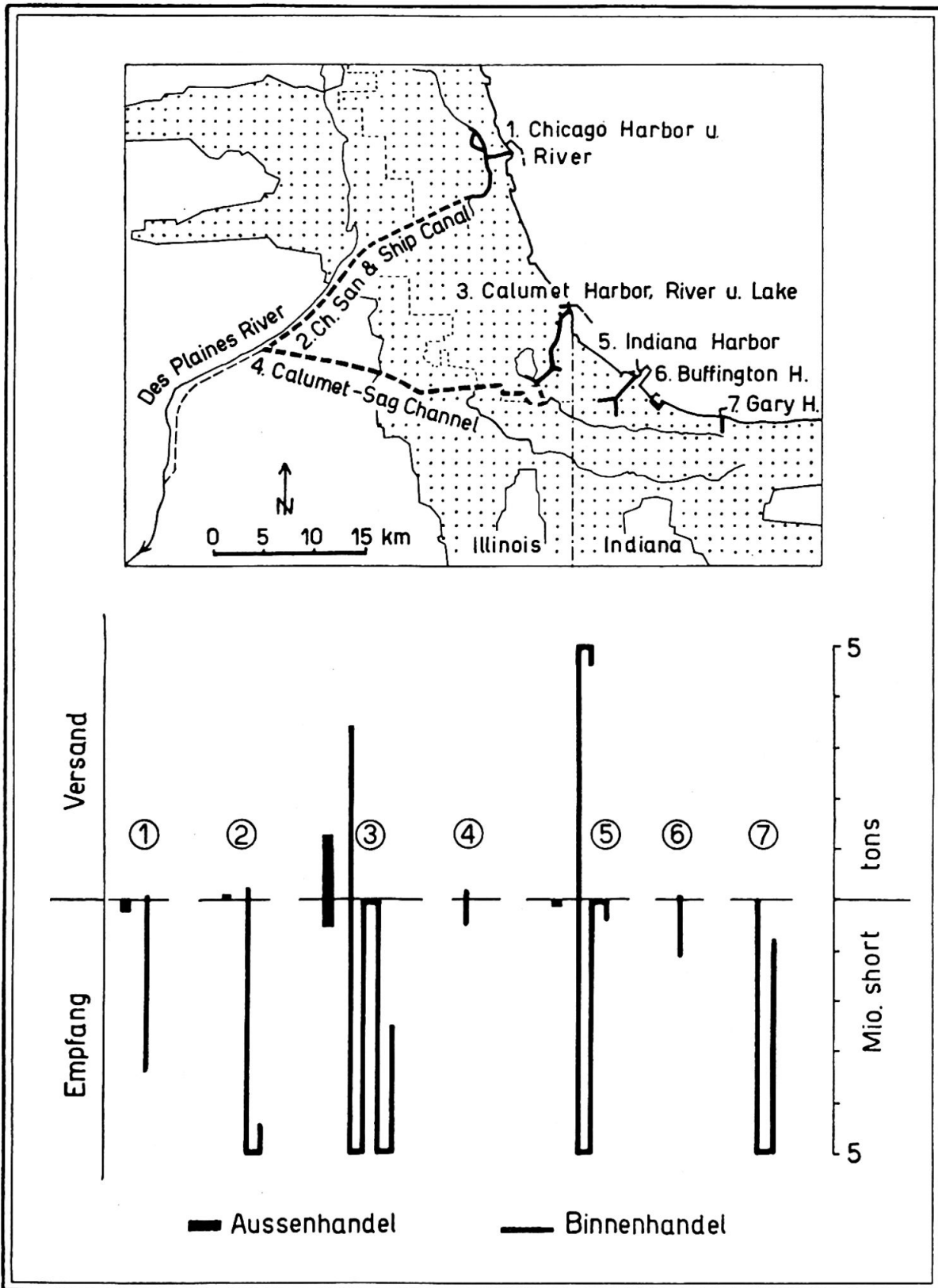


Fig. 2 Die Hafenanlagen von Chicago.

Figur 2 gibt einen Überblick über die Hafenanlagen von Chicago und die Aufteilung des Hafenverkehrs auf die verschiedenen Hafenbecken. Das überbaute Stadtgebiet, welches sich dem Ufer von Lake Michigan entlang zieht, wurde punktiert eingezeichnet. Es erstreckt sich über die beiden Staaten Illinois und Indiana. Mit einer fein gestrichelten Linie ist das innerhalb von Illinois liegende Gebiet der Stadtge-

meinde Chicago begrenzt worden. Die in den Lake Michigan fließenden Gewässer sind kurz. Es handelt sich um den Chicago River im Norden und den aus dem Lake Calumet fließenden Calumet River im Süden. Über ganz flache Wasserscheiden werden von ihnen aus schon nach wenigen Kilometern westwärts die Zuflüsse des Des Plaines Rivers erreicht, der sich zum Illinois River und schließlich zum Mississippi entwässert. Der erste Hafen (Chicago Harbor) wurde an der Mündung des Chicago Rivers erbaut. Er wurde später entlang dem Chicago River (North und South Branch) erweitert und besitzt besondere Bedeutung, weil er dem Verkehrs- und Geschäftszentrum, dem sogenannten Loop der Metropole, unmittelbar benachbart ist. South Branch des Chicago Rivers und Des Plaines River wurden durch den Chicago Sanitary and Ship Canal, der, wie sein Name sagt, sowohl der Abwasserentfernung wie der Schifffahrt dient, verbunden; vom Lake Calumet zum Des Plaines Rivers führt der viel kleinere Calumet-Sag Channel. Die großen Industrieanlagen von Chicago liegen im Süden der Stadt. In Küstennähe befinden sich vor allem die auf den billigen Wassertransport angewiesenen Schwerindustrien von Calumet Harbor bis Gary Harbor und das Erdöl-Raffineriezentrum von Whiting. Hier sind, wie die Kartenskizze deutlich zeigt, große Hafenbecken bei Indiana Harbor, Buffington Harbor und Gary Harbor künstlich geschaffen worden.

Das Diagramm illustriert durch die Gliederung des Warenumschlages nach Binnenhandel und Außenhandel, resp. Empfang und Versand, den Charakter der einzelnen Hafenbecken. Tabelle IV enthält die entsprechenden Zahlenangaben, wobei der Außenhandel noch weiter aufgeteilt werden konnte.

TABELLE IV

Der Hafenverkehr von Chicago (1951)

obere Zahl = Empfang in short tons untere Zahl = Versand in short tons

<i>Hafenbecken</i>	<i>Außenhandel</i>		<i>Binnenhandel</i>
	<i>Canada</i>	<i>Rest</i>	
1. Chicago Harbor und River . .	251 436 5 567	12 569 15 915	3 476 614 96 891
2. Chicago San. and Ship Canal . .	— 74 311	—	5 623 809 276 452
3. Calumet Harbor, River und Lake	453 265 1 271 492	29 596 36 151	17 525 445 3 436 008
4. Calumet-Sag Channel	— —	—	498 033 206 531
5. Indiana Harbor	144 160 18 367	— 4 489	10 449 048 5 424 726
6. Buffington Harbor	— —	—	1 145 539 128 357
7. Gary Harbor	21 000 —	—	9 194 792 1 925

Am bedeutendsten ist der Verkehr bei Nummer 3. Hier soll auch in den nächsten Jahren am Südende von Lake Calumet der große, vor allem dem Überseeverkehr dienende Hafen Calumet angelegt werden. Die Schwerindustrie, welche das Bild bei Nummern 5, 6 und 7, teilweise auch bei 3 bestimmt, empfängt auf dem Wasserwege Eisenerz vom Lake Superior und Kohle und Koks via Toledo. Nur vereinzelt bedient sie sich des Wasserweges für den Versand ihrer Erzeugnisse. Die hohen Werte bei Indiana Harbor sind durch den Versand von Erzeugnissen der Raffinerien von Whiting gegeben. Die Schwerindustrie ist für die großen Gesamtumsätze des Hafengebietes maßgebend. An den Kanälen 2 und 4 werden in erster Linie Güter ausgeladen, welche flußaufwärts gebracht wurden (Kies, Sand, Kohle usw.). Trotz kleiner

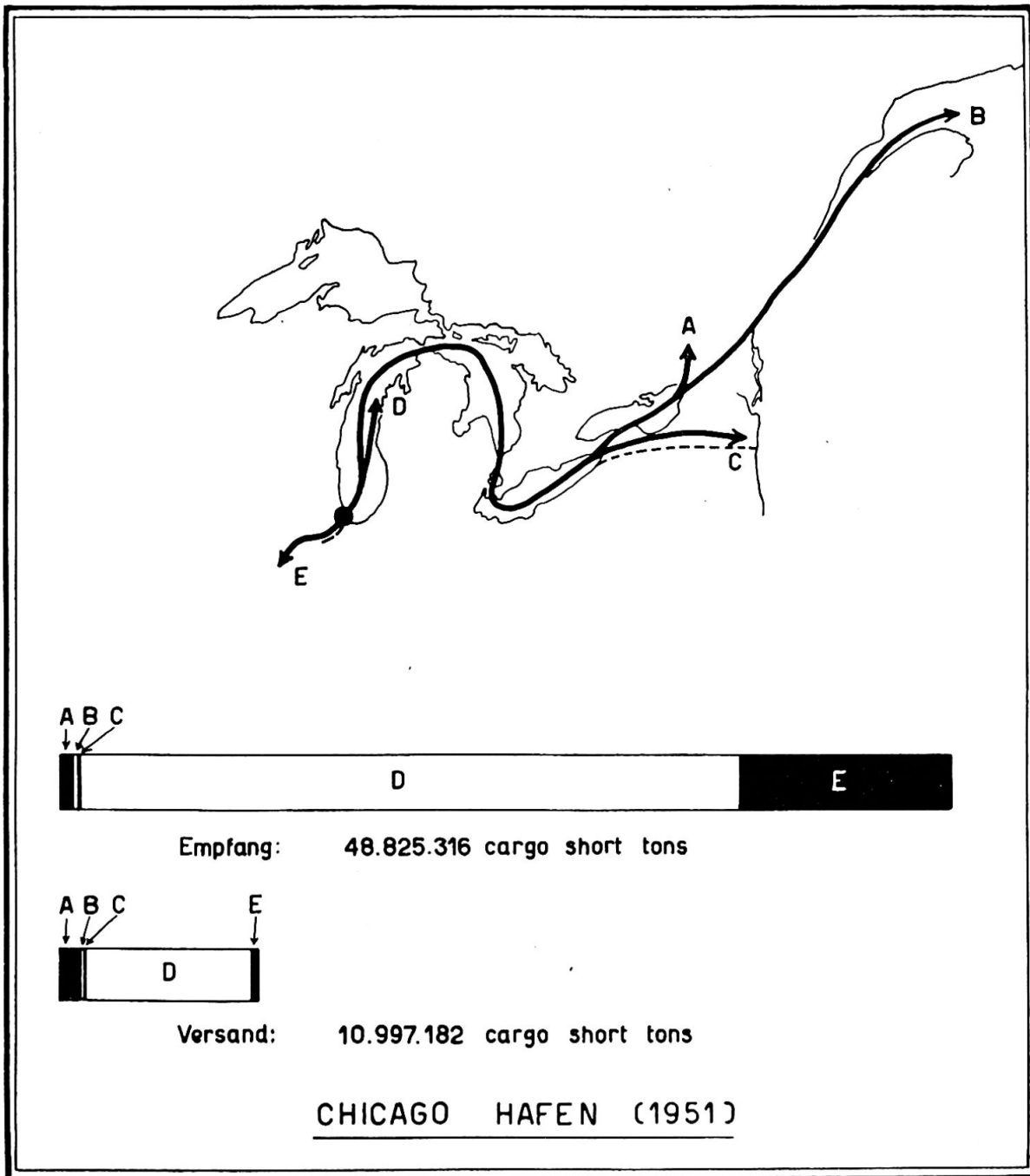


Fig. 3 Die Verkehrsbeziehungen des Hafens von Chicago.

TABELLE V

Die Verkehrsbeziehungen des Hafens Chicago (1951)
in short tons

Richtung	Empfang	Versand
A	869 861	1 369 737
B	42 165	56 555
C	17 507	22 230
D	36 383 349	9 092 259
E	11 512 434	456 401
A—E	48 825 316	10 997 182

absoluter Werte ist der Güterverkehr bei Nummer 1 am vielseitigsten; hier fehlt die beherrschende Schwerindustrie, eng gedrängt liegen entlang dem Chicago River Lagerhäuser, Fabriken, Elevatoren, Umschlagplätze usw.

Figur 3 gliedert den Güterumschlag des Hafengebietes von Chicago in Empfang und Versand, außerdem nach den wichtigsten Richtungen: A. Außenhandel mit Canada, B. Außenhandel mit Übersee via St. Lawrence-Atlantischer Ozean, C. Binnenhandel via New York State Barge Canal (den Nachfolger des früheren Erie-Canals), D. Binnenhandel mit Hafenorten an den Großen Seen, E. Binnenhandel mit dem Stromgebiet des Mississippi. Tabelle V enthält die Zahlenangaben zu dieser Figur, die im übrigen nicht weiter erläutert zu werden braucht.

Die weitere Zunahme des Güterumschlages in den Hafenanlagen von Chicago dürfte vor allem durch die Entwicklung der Schwerindustrie und der Petrochemie verursacht werden und dem Binnenhandel zuzuschreiben sein.

Ob die Erstellung des Großschiffahrtsweges zum Atlantischen Ozean einen ins Gewicht fallenden Aufschwung des Verkehrs mit sich bringen wird, darf vorerst bezweifelt werden. Am 13. Mai 1954 unterzeichnete Präsident Eisenhower die Bill, durch welche die St. Lawrence Seaway Development Corporation begründet wurde, der zusammen mit der kanadischen St. Lawrence Authority der Ausbau des Schiffahrtsweges obliegt. An dieser Stelle soll der St. Lawrence Seaway an sich nicht näher besprochen werden, lediglich seine Bedeutung als Verkehrsträger des Überseeverkehrs sei kurz beleuchtet.

Es ist heute schon möglich, Chicago mit Ozeandampfern via St. Lawrence zu erreichen. Stromschnellen und die Niagara Fälle werden durch Kanäle umgangen, die jedoch nur Schiffen bis 254' Länge und 14' Tiefgang, den sogenannten «canaller», offen stehen.

Es sind hauptsächlich europäische Reedereien an diesem Verkehr beteiligt. Während des Winters muß der ganze Verkehr für rund 4 Monate wegen Vereisung der Wasserwege eingestellt werden. Die Zahl der Schiffe von Hafenorten an den Großen Seen nach Übersee nahm nach dem Kriege rasch zu und erreichte 1952 für die sieben, damals daran beteiligten Reedereien im Linienverkehr 43 Schiffe und 123 Rundfahrten. Die Trampschiffahrt erhöhte dieses Angebot auf 60, resp. 145. 1955 dürfte wohl täglich eine Schiffsverbindung ab Chicago nach Europa bestanden haben. Chicago ist weitaus der wichtigste Hafen im Überseeverkehr der USA ab Großen Seen; sein Anteil an diesem machte 1951 45 % aus, Detroit an zweiter Stelle wies nur 19 % auf. Im Gegensatz zum Binnenverkehr, treten beim Überseeverkehr die Massengüter stark zurück.

Der Ausbau des Schiffahrtsweges, der bis 1959 abgeschlossen sein wird, wird praktisch allen Ozeandampfern den Zutritt zu den Großen Seen gestatten. Eine große Zahl technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Probleme erheben sich schon jetzt. Die Großen Seen sind internationale Gewässer; in welchem Umfang sind nichtamerikanische Reedereien im Frachtverkehr zuzulassen? Der Mittlere Westen trägt rund einen Viertel zum Gesamtexportwert der Vereinigten Staaten bei. In welcher Weise wird die Frachtstruktur der Bahnen und anderen Transportunternehmungen geändert werden, damit das Hinterland der einzelnen Hafenorte sich auszudehnen vermag und der billigere Wasserweg für den Export benutzt werden wird? Gegenüber den Schwierigkeiten politischen und wirtschaftlicher Natur erscheinen die technischen Probleme, die mit den neuen Hafenanlagen verknüpft sind, gering.

Selbst dann, wenn eine bedeutende Umleitung der für den Export bestimmten Güter von der Bahn auf den Wasserweg erfolgen wird, tritt dieses Verkehrsvolumen hinter den Massengütern des amerikanischen Binnenhandels zurück. Aus diesem Grunde ist anzunehmen, daß die entscheidenden Veränderungen auch in Zukunft von der Seite des Binnenhandels und nicht vom Außenhandel her bestimmt werden. Dies

gilt, solange wir die Bedeutung in Dollars oder in Tonnen messen. Zweifellos wird aber die Tatsache des direkten Anschlusses an das Weltmeer auch tiefe psychologische Wirkungen auslösen. Chicago, das metropole Zentrum des Mittleren Westens, hat immer und immer wieder eine isolationistische Auffassung vertreten, was sicher weitgehend durch seine Lage im kontinentalen Innern verstanden werden kann. In dieser Beziehung wird der St. Lawrence Seaway, der Chicago zum Ozeanhafen werden läßt, grundlegende Änderungen bringen.

LE PORT DE CHICAGO

L'importance du port de Chicago n'est généralement que peu connue chez nous. Après l'ouverture du Canal d'Erié, Chicago a pris un essor rapide et est devenu en quelques années la ville la plus grande des Etats-Unis après New York. Elle forme un nœud ferroviaire et un centre de transport routier des plus importants. L'échange de marchandises dans les ports des Grands Lacs atteint des chiffres aussi élevés que celui des grands ports maritimes des Etats-Unis. Le port de Chicago même montre un agrandissement constant, dû au développement de l'industrie lourde et, dans les dernières années, de la pétrochimie. Le commerce intérieur est primordial et il le restera probablement même après l'ouverture en 1959 du St. Lawrence Seaway. Cette grande entreprise qui permettra à tous les navires d'atteindre Chicago, rendra nécessaire un élargissement notable de ce port. Le libre accès à la mer aura certainement une influence psychologique sur la mentalité isolationniste de l'intérieur.

ZUR DISKUSSION UM LANDSCHAFT UND GEOGRAPHIE

HANS CAROL

Mit 2 Figuren

Diese Abhandlung beschäftigt sich mit folgenden Fragen:

- I. Welcher Art ist das Objekt geographischer Forschung?
Entwicklung unserer geosphärischen Auffassung von der Landschaft, im Gegensatz zum *raumganzheitlichen* Landschaftsbegriff.
- II. Wie ist die geographische Wissenschaft ihrem Forschungsobjekt adäquat aufzubauen?
 - Die Betrachtungssysteme als Teildisziplinen der Geographie: Naturgeographie, Kulturgeographie und ihre Unterglieder.
 - Die Betrachtungsrichtungen (formale, funktionale) als Teilaspekte der Betrachtungssysteme.
- III. Konfrontierung neuerer Literatur über Methodik der Geographie mit der geosphärischen Landschaftsauffassung.

I. DIE LANDSCHAFT

Im deutschen Sprachbereich hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte ein Grundgedanke durchgesetzt, den BÜRGER [9] im Schlußsatz seiner Abhandlung über den Landschaftsbegriff verkündet: «Die Geographie ist in der Tat eine einheitliche Wissenschaft, steht doch ihr ganzes Schaffen unter einem einzigen Begriff, dem Begriff, der Landschaft». Gewiß, Geographie gilt ziemlich allgemein als Lehre von der Landschaft.

Was aber ist Landschaft? Das ist die ungelöste Grundfrage der Geographie. Dem Wort kommen nicht nur vielerlei Bedeutungen in der Umgangssprache, sondern auch in der geographischen Fachsprache zu. Es gibt heute zwar so etwas wie Richtungen, Schulen, aber – im Gegensatz etwa zur Geologie oder Biologie – noch kein allgemein akzeptiertes oder akzeptierbares System der Geographie (BOESCH [7], S. 226). Es zeugt daher von einem dringenden Bedürfnis nach Klärung des Begriffs, daß in den letzten Jahren die literarische Produktion über Fragen des Forschungsobjektes und