

Die übrigen neun Aufsätze des Jahrbuches 1970 stehen untereinander in keinem Zusammenhang. Hervorzuheben ist wegen seiner länderkundlichen Relevanz ein Bericht des Direktors der Rhätischen Bahn AG Paul BUCHLI, Chur. Dieses als Staatsbahn des ostschweizerischen Kantons Graubünden betriebene Unternehmen ist so eng mit der jüngeren Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung des kleinen Alpenlandes verbunden, daß die hier gegebene vielseitige Darstellung als Beitrag zur Landeskenntnis Graubündens gewertet werden kann; es fehlt darin nur ein Hinweis auf das mannigfaltige weiterführende Schrifttum.

In den übrigen Aufsätzen des Bandes finden sich nur vereinzelt raumwissenschaftlich-geographisch bemerkenswerte Angaben. Dazu gehört ein Hinweis auf die Beweggründe der Wiedereinrichtung des langsamen und aufwendigen Fährverkehrs von Eisenbahngüterwagen über den Bodensee zwischen Friedrichshafen und Romanshorn im Jahre 1948. Das geschah auf Drängen der schweizerischen Bundesbahnen, um die aus Bayern, Mitteldeutschland, Böhmen und Polen in die Innerschweiz bestimmten Güterwagen ab Rohrschach länger über schweizerische Strecken führen zu können als ab Schaffhausen. Der vor dem Zweiten Weltkrieg für diese Verkehrsbeziehung benutzte kürzere Weg über Lindau – Bregenz – St. Margrethen ist in der Gegenwart durch die Zwischenschaltung eines weiteren Staatsbahnabschnittes – der der Österreichischen Bundesbahnen – zu umständlich geworden.

Werner RUTZ, Bochum

OEFTERING, H. M. und F. LAEMMERHOLD, Ed. (1971): *Jahrbuch des Eisenbahnwesens*. Folge 22/1971, 199 S., 158 z. T. ganzseitige Photos, Tabellen, techn. Darstellungen, Statistiken. Darmstadt: Hestra-Verlag. Ln. DM 26,80.

Die neuen Herausgeber und ihr Schriftleiter Hans GLASER haben der Folge 22 eine graphisch modern anmutende Note gegeben, die leider jedoch das Inhaltsverzeichnis schwer lesbar macht. Hat der Leser sich in diese Unübersicht hineingefunden, stellt er fest, daß hier die erste Garnitur der Verkehrspolitiker zu Wort kommt. Georg LEBER über die „längerfristige Verkehrspolitik in der BRD“, Albert COPPE über die „Verkehrspolitik der EWG“, H. M. OEFTERING über „die Staatsbahn als Wirtschaftsunternehmen“, Otto Wolf von AMERONGEN über die „Bedeutung des Verkehrs für die großen Industrienationen“, James A. SCHULTZ über „Wandlungsprozesse indu-

strieller Produktion – Abhängigkeiten vom Transportsystem“, das sind die ersten fünf Artikel. In raumbezogener Fragestellung interessieren die Aussagen zur Umverteilung der Verkehrsinvestitionen, zur Straßenbaupolitik, zur Wettbewerbs- und Wegekostenangleichung, zur Einführung neuer technischer Transportsysteme, zur europäischen Harmonisierung, zur wirtschaftlichen Funktion des Verkehrs.

Der weitere Inhalt des Hauptteils besteht aus den Übersichten von namhaften Vertretern ausländischer Staatsbahnen, wobei die betriebliche, gesamtwirtschaftliche, technische Entwicklung der Unternehmen verschieden gewichtet wurde; berichtet wird über die Bahnen in Kanada, Japan, Frankreich, Italien, Großbritannien und Indien. Mehr noch als diese Berichte sollte von raumwissenschaftlicher Seite der Beitrag von Hermann NEBELUNG über „Infrastrukturen moderner Verkehrssysteme“ beachtet werden. Hier wird in knappster Form eine Systematik der Verkehrssysteme einschließlich der Kennzeichnung ihrer raumrelevanten Merkmale geboten, die der allgemeinen Geographie und Raumwirtschaftslehre zugrunde gelegt werden kann.

Den Schlußteil des Jahrbuchs bilden die traditionellen Berichte über „Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1970“ und die diesmal schon im einjährigen Abstand veröffentlichte „Welt-Eisenbahn-Statistik“ von EITNER, sowie eine leider sehr zufallhaft ausgewählte Zusammenstellung „Moderne Eisenbahn – Fahrzeuge aus aller Welt“; das alles wird als Anhang bezeichnet. Auf den großen Nutzen der Welt-Eisenbahn-Statistik wurde im Bericht über die 21. Folge aufmerksam gemacht. Auch der Jahresbericht der Deutschen Bundesbahn liefert wieder einige auf die BRD bezogene raumwirtschaftlich wichtige Daten. So darf das Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1971 wie seine Vorgänger als nützliches Kompendium für alle an den Zusammenhängen zwischen Raum und Verkehr interessierten Fachleute gelten.

Werner RUTZ, Bochum

DENIS, J. und N. MICHEL-DEWEZ, Hrsg. (1970): *Guide de la Recherche Géographique en Belgique*. Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres, No. 47. Gembloux: Editions J. Duculot, S. A.

Ist es Mut oder alte, gute Tradition, daß «la recherche géographique» des Titels in der Veröffentlichung einen derart weiten Sinn erhält? Alles, was man an Institutionen, Organisationen, Ministerien, Zeit-

schriften, Handbüchern und dergleichen überhaupt sich zusammengestellt wünschen möchte, um einen gründlich vorbereiteten länderkundlichen Einblick in Belgiens Geologie, Kartographie, Floristik, Toponymie, Statistik, Landwirtschaft, Verkehrswesen, Handelskammern (um nur einige wenige Teilgebiete zu nennen) nehmen zu können, haben hier 70 verschiedene Mitarbeiter unter Leitung der beiden Herausgeber zusammengetragen und übersichtlich dargestellt. In die Darstellung einbezogen wurde die historische Entwicklung des jeweiligen Sachgebiets in Belgien mit herausragenden Gelehrten und einem knappen, aber zureichenden Literaturverzeichnis der wichtigsten Bücher oder auch spezielleren Darstellungen von Rang. Nicht vergessen wurden auch ältere Publikationen des vorigen Jahrhunderts, sofern ihr Rang für den Fortgang der «recherche géographique» in Belgien feststeht. Nicht vergessen auch wurde die Zuordnung von Fachgebieten zu einzelnen Karten oder Kartenwerke, wie zum Beispiel der Atlas de Belgique. Auch für Karten werden sorgfältig die Quellen oder Archive vermerkt. Für alle Institutionen, Archive und dergleichen werden die Anschriften angegeben. Auf diese Weise ist ein wirklich zuverlässiger Führer durch die geographische Forschung Belgiens im weitesten Sinne entstanden. Möchte dieses Beispiel für ähnliche Vorhaben in vielen anderen Ländern Ansporn sein!

J. BIRKENHAUER, Freiburg i. Br.

FISCHER, E., R. C. CAMPBELL and E. S. MILLER (1967): *A Question of Place: The Development of Geographic Thought*. 446 pages. Arlington, Va.: R. W. Beatty. \$ 12.50.

By the end of the 19th century the majority of the various controversial points and differences of view within geography had already appeared. A division into regional and systematic geography was present in classical times. Strabo discussed the problems of applied geography, and determinism was present in the works of the Arab geographers. HUMBOLDT exemplified the need for field work, that is first hand observation, touched upon the influence of the environment on the emotions and the imagination, thus leading to contemporary perception studies, and also emphasised the integrative approach to regional geography. RICHTHOFEN defined more clearly the subject matter of geography whilst to RITTER and RATZEL we owe the establishment of human geography and the