

unter der Erdoberfläche liegenden leichtlöslichen Salpeterlager der Atacama konnten sich nur in einem Gebiet extremer Trockenheit bis zur Gegenwart erhalten. Das tropische Klima mit seinen hohen Temperaturen und seiner Wasserfülle, noch mehr das polare Klima sind für den Bergbaubetrieb ungünstig, der in hohen Breiten durch das Gefrieren des Bodens und die Schwierigkeit der Lebensmittelbeschaffung für die Arbeiter erschwert wird. Die Kohlenlager Spitzbergens und die Goldfelder Alaskas oder Ostsibiriens müssen unter viel ungünstigeren Bedingungen ausgebeutet werden als die Lagerstätten der gemäßigten Klimazonen.

Endlich spricht bei der Frage, ob ein Minerallager „abbauwürdig“, also wirtschaftlich ausnutzbar ist oder nicht, auch seine bessere oder schlechtere Zugänglichkeit und seine Entfernung von den Hauptbedarfszentren, also die Ortslage, mit. Die Lage in unwegsamen Hochgebirgen, in weiten extrem trockenen Wüstenräumen, in großer Entfernung von Bahnlinien oder brauchbaren Verschiffungshäfen kann ein an sich wertvolles Mineralvorkommen bis zur Nutzlosigkeit entwerten.

Geographische Abhängigkeit der Industrie. Auch die die Rohstoffe verarbeitende Industrie ist in ihrer Entwicklung an bestimmte geographische Voraussetzungen gebunden, wenn auch nicht so stark wie die Uerzeugung und meist nur mittelbar. Einzelheiten darüber geben der unten folgende Abschnitt über den Menschen in Ausübung der Wirtschaft und das Kapitel „Die Stätten der Industrie“ S. 149 ff.

Geographische Abhängigkeit des Verkehrs. Der geographischen Güterlehre steht als zweiter Hauptteil der Wirtschaftsgeographie die Verkehrsgeographie zur Seite. Der Verkehr, der die Bewegung der Güter vom Orte der Erzeugung nach dem des Verbrauchs vollzieht, ist in gleicher Weise wie die Produktion den oben erörterten geographischen Bedingtheiten unterworfen. Boden und Klima, Verteilung von Wasser und Land, Verbreitung und Art der Flüsse und Seen sind maßgebend für die Lage, Dichte und Richtung der Verkehrswege, für die Wahl der verschiedensten Verkehrsmittel und für die Entstehung der Handels- und Verkehrszentren. Es erübrigt sich, dafür einzelne Beispiele aufzuführen. Jede länderkundliche Betrachtung ergibt deren die Fülle. Nur darauf sei noch einmal hingewiesen, daß auch für den Verkehr die Rücksichtnahme auf die klimatischen Verhältnisse des von ihm durchmessenen Erdraums in vorderster Linie steht und daß das Klima der gemäßigten und gemäßigt-subtropischen Zonen ihm die günstigsten Bedingungen bietet, während das polare Klima mit seinen niedrigen Temperaturen, seinem dauernd oder während des größten Teils des Jahres gefrorenen Boden, das extreme Wüstenklima mit seiner Wasserarmut und seinen bewegten Sandmassen, das Tropenklima mit seiner Überfülle der Feuchtigkeit und Vegetation, schwere, nicht selten unüberwindliche Hindernisse bereitet. Hindernisse, die oft viel ernsterer Natur sind als die der höchsten Gebirge, die die Technik durch Tunnel oder Drahtseilbahnen überwindet, oder die der sturm-bewegten Meere, denen der Mensch die zuverlässige Kraft seiner Maschine entgegensetzt.