verkehr in Betracht kommen, sondern daß weitaus am stärksten derjenige Teil der Westküste beteiligt ist, an dem die Staatengebiete Frankreichs, Englands, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands das Meer berühren, so erkennt man, daß dieser Teil des europäischen Kontinentes das eigentliche Herz des Weltseeverkehrs ist, von dem aus der Strom des Verkehrs mit kräftigstem Pulsschlag bis in die entferntesten Adern des weitverzweigten Organismus getrieben wird, um von ihnen immer wieder nach diesem Herzen zurückzukehren. Daraus aber, daß der große Krieg gerade in diesem Gebiete seinen Brennpunkt hatte, erklärt sich außer durch die Gesamtverflechtung des weltwirtschaftlichen Getriebes die ungeheure Erschütterung, die der Weltseeverkehr in den hinter uns liegenden Jahren erfahren und bis heute noch nicht überwunden hat.

Meerengen und Flottenstützpunkte. Im offenen, d. h. küstenfernen Meere ist die Lage der Schiffahrtsstraßen im wesentlichen bedingt durch das Streben nach Zeitgewinn, also nach einem möglichst geradlinigen Wege. Dieser erfährt nur gelegentlich geringe Abbiegungen durch die Rücksicht auf notwendige Zwischenstationen bei weiten Entfernungen, auf regelmäßige Winde und Strömungen oder auf gewisse Gefahren der Schiffahrt, wie sie ihr z. B. im nördlichen Atlantischen Ozean durch das Auftreten von Eisbergen während des Sommers drohen. Wo aber wichtige Schiffahrtslinien in der Nähe der Küste oder durch Nebenmeere verlaufen, sind sie in ihrer Lage natürlich durch die Gestaltung des benachbarten Festlandes bedingt. Ihre Abhängigkeit von diesem wird da am stärksten, wo sie auf mehr oder weniger schmale Wasserflächen, auf Meerengen, angewiesen sind. Hier vereinigen sich die Linien, die von allen Richtungen des landfernen, freien Meeres kommen, zu Bündeln, um in torartig engen Durchfahrten die benachbarte freie Meeresfläche zu gewinnen. An solchen Durchfahrten besitzt die Nordatlantische Route nur eine, die Straße von Dover, die Sueslinie aber deren viele.

Diese Tore des Seeverkehrs sind also die wichtigsten Sammelstellen des Verkehrs, und an ihnen liegen deshalb die ältesten, meist auch heute noch bedeutsamen Seehandelsplätze. Es sei nur an Kopenhagen, an die Häfen des Ärmelmeeres, an Gibraltar, Konstantinopel und Singapur erinnert. Sie haben aber auch noch eine andere große Bedeutung, indem sie ihre Besitzer zugleich zu Herren derjenigen Meere und Meeresteile machen, zu denen sie den Zugang bilden. Die Stellung der Hansa und später Dänemarks am Sund machte diese Mächte zu Beherrschern der Ostsee. England ist durch Gibraltar und Sues der eigentliche Herr des Mittelmeers. Der Besitzer der Dardanellen und des Bosporus beherrscht das nordöstliche Tor des Mittelmeeres und die Schiffahrt im Schwarzen Meer, daher das jahrhundertelange Ringen um diese Meerengen zwischen der Türkei und Rußland und zuletzt auf den Konferenzen von Lausanne (1922 und 1923) zwischen der Türkei und England. Die Bedeutung solcher Seetore beruht im wesentlichen darauf, daß an diesen Stellen der Seeverkehr der betreffenden Linie leicht zu überwachen ist, was im offenen Meere