

asiatische (China und Japan) und das südasiatische (die beiden indischen Halbinseln und ihre Inselwelt). Zunehmende Bedeutung erhalten als Ziele der Weltschiffahrt auch Australien, Südafrika und die ABC-Staaten Südamerikas (Argentinien, Brasilien, Chile). Diese Gebiete kommen namentlich als Lieferanten von Nahrungsmitteln und Rohstoffen in immer steigendem Maße in Betracht. Von den genannten vier Hauptzentren ist durch die Dichte seiner Bevölkerung und vor allem durch den hohen Grad seiner wirtschaftlichen Entwicklung das westeuropäische das wichtigste, daher ist es auch die Hauptausstrahlungszone der Weltschiffahrt.

Eine Karte, die die Häufigkeit des Verkehrs auf den verschiedenen Routen durch entsprechend breite Bänder darstellt, läßt deutlich die Abhängigkeit der Hauptwege des Seeverkehrs von jenen vier Kulturgebieten erkennen. Den dichtesten Verkehr zeigt der Atlantische Ozean, insbesondere sein nördlicher Teil, der zwischen Europa und Nordamerika von dem breitesten Verkehrsband überspannt wird. Auf diese „Nordatlantische Fähr“ entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Seeverkehrs der Erde. Hier laufen die größten, schnellsten und technisch vollkommensten Schiffe. Die Ausgangspunkte dieses Weges im Osten sind die Haupthäfen der westeuropäischen Länder. Der Ärmelkanal ist das große Tor, durch das die Dampfer dieser Fahrt den freien Ozean gewinnen, sofern sie nicht von den Plätzen Westenglands oder Irlands ausgehen. Im Westen ist der wichtigste Brennpunkt des nordatlantischen Verkehrs New York, neben dem die anderen atlantischen Häfen der Union und Kanadas nur eine weit geringere Bedeutung haben (vgl. Abb. 167). — Neben der nordatlantischen Linie treten die anderen atlantischen Wege, auch die viel befahrene Südatlantische Route, zurück; immerhin umfassen sie insgesamt etwa ein Viertel des Seeverkehrs.

An zweiter Stelle hinsichtlich der Verkehrshäufigkeit steht die nach ihrem wichtigsten Durchgang benannte „Suesroute“, deren Band sich von der Westküste Europas um dessen Südwestecke, durch das Mittelmeer und das Rote Meer in den Indischen Ozean und von hier an Indien vorüber durch die Straße von Malakka nach Ostasien schlingt. Von ihr zweigt sich ein schmäleres Band im Golf von Aden nach der ostafrikanischen Küste und bei Ceylon (Colombo) ein solches nach Australien ab. Sie bewältigt etwa 12% des gesamten Seeverkehrs und wird ausschließlich von Dampfern benutzt, da die Segler, abgesehen von den hohen Gebühren für die Durchfahrung des Sueskanals, die Klippen und die häufigen Windstillen des Roten Meeres fürchten. — Die Anordnung der Verkehrsbänder auf dem Pazifischen Ozean ist derjenigen des Verkehrs im Atlantischen Becken ähnlich. Die wichtigsten Linien liegen entsprechend der Bedeutung der Randländer auch hier im nördlichen Abschnitt. Ihre Ausgangspunkte im Osten sind für die amerikanischen Linien vor allem das „Goldene Tor“ von San Francisco, für die englischen Vancouver, ihre westlichen Endpunkte bilden die großen Häfen Japans und Chinas. Für die großen Linien von der Westküste Nordamerikas nach Australien sind die Hawaii-, die Samoa- und die Fidschi-Inseln wichtige Zwischen-