

Infolge mannigfacher Vorzüge ist Hamburg die erste Seestadt des Deutschen Reiches und des europäischen Festlandes, die zweite Europas (nach London) und die dritte (nach London und New York) der Erde. Zurzeit gibt es 23 Riesenverkehrshäfen, d. h. solche mit 10 Mill. t Gesamtverkehr oder mehr. Davon hat der Große Ozean 5, der Atlantische 14, das Mittelmeer 3, der Indische Ozean 1. In neuester Zeit ist die Rangstellung Hamburgs durch die Entwicklung Antwerpens bedroht.

4. **Seekanäle.** Ihre Bedeutung besteht in der durch sie ermöglichten Fahrtverkürzung. Die wichtigsten Seekanäle sind der Suëskanal und der Kaiser-Wilhelm-Kanal. Der Suëskanal<sup>1</sup> (168 km) verließ dem Mittelmeer, das durch Kolumbus' und Vasco da Gamas Entdeckungen seine einstige Verkehrsbedeutung eingebüßt hatte, von neuem hohe Wichtigkeit. Das drei Kontinente verbindende Meer wurde ein verkehrreicher Großschiffahrtsweg zwischen dem Atlantischen und dem Indischen Ozean, der auch die Handelstätigkeit der alten Mittelmeershäfen wieder zu neuer Blüte erweckte. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal<sup>2</sup> (Nord-Dtsee-Kanal, 99 km) kürzt die Verbindung zwischen den Häfen der Nord- und Ostsee um etwa 750 km ab. Da der Kanal den Verkehrsansprüchen nicht mehr genügt, wird er verbreitert (auf 102 m Wasserspiegel- und 44 m Sohlenbreite) und (auf 14 m) vertieft. — Der Kanal von Korinth (6,3 km), der 1893 eröffnet wurde, führt die Schiffe statt um den Peloponnes durch die Enge, auf der schon Nero hat graben lassen. Wegen seiner geringen Leistungsfähigkeit wird er wenig benutzt. Die wirtschaftliche Bedeutung des Panama-Kanals<sup>3</sup> wird die des Suëskanals kaum je erreichen<sup>3</sup>.

5. **Schiffahrtslinien.** a) Der Atlantische Ozean (=  $\frac{1}{4}$  der gesamten Meeres- § 412. fläche der Erde) ist, seitdem im 19. Jahrhundert die Dampfer an die Stelle der Segelschiffe getreten sind, das verkehrreichste Meer der Erde geworden. In seinem nördlichen Teile durchschnittlich 4000 km breit, die von Schnelldampfern in 4 bis 5 Tagen durchfahren werden, erstreckt er sich in S-Form von N nach S. Besonders in der Südhälfte zeigt er sich arm an Inseln. Darum ist das im ganzen gleichmäßig tiefe Becken für die Schnellfahrt recht geeignet. Der Nordatlantische Ozean wurde vor allem deshalb die wichtigste Seeverkehrsfläche, weil an seinen Rändern die höchst entwickelten Staaten Europas und Amerikas liegen. Infolge einer reichen Küstengliederung der Nordhälfte können die Seeschiffe tief in die umrandenden Kontinente eindringen; das hat eine Verkürzung der Landstrecken und eine Einschränkung der teureren Landfrachten zur Folge. In Südamerika setzen die Riesenströme das Meer gewissermaßen tief ins Land hinein fort. Da auch die Gezeiten an den Küsten des Atlantischen Ozeans stark ausgeprägt sind, so werden viele Fluthäfen und solche Binnenstädte, die einen Stich- oder Seekanal zum offenen Meere gebaut haben (Manchester, Brügge, auch Königsberg), zu ozeanischen Häfen. Günstig erweisen sich auch die Windverhältnisse und die Strömungen. Die einmündenden Polarströme bringen einen riesigen Fischreichtum, der Neufundland, Grönland und die norwegische Küste zu Sammelplätzen großer Fischerflotten macht (vgl. §§ 64, 166). — So ist der Atlantische Ozean („Atlantik“) ein Verkehrsgebiet geworden, wie es zum zweitenmal auf der Erde nicht wieder vorkommt. Nach Umfang und Wert bewegt er mehr als dreimal so viel Handelswaren wie der Stille und der Indische Ozean zusammen. Für die Personenbeförderung ist der Unterschied noch bedeutender. Von den zwölf größten Verkehrshäfen der Erde entfallen

<sup>1</sup> C. § 46. — <sup>2</sup> C. § 227. — <sup>3</sup> C. § 68.