

Werk

Titel: Der Kap-Cod-Kanal

Autor: Praesent, Hans

Ort: Berlin

Jahr: 1914

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1914 | LOG_0250

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

während sie bei den Stürmen der gemäßigten Zone völlig zu fehlen scheint. Beachtenswert ist ferner der überaus niedrige Barometerstand, der vielleicht ein in Afrika bisher nicht erreichtes Minimum darstellt.

O. Baschin.

Amerika.

Der Kap - Cod - Kanal, der erste nordamerikanische Seekanal, wurde am 29. Juli d. J. dem Verkehr geöffnet. Das Novemberheft des Bull. Am. Geogr. Soc. (S. 832—834) enthält darüber einige interessante Angaben. Er durchschneidet die hakenförmige Codhalbinsel an der Wurzel, führt von der Buzzards-Bai in nordöstlicher Richtung in die vom Haken umschlossene Kap-Cod-Bai und kürzt so die Schifffahrtslinie Newyork—Boston nicht unerheblich. Es ist ein Niveaukanal ohne Schleusen in einer natürlichen Senke der Moränenlandschaft, der bisher schon die Bahnlinie von Boston nach Provincetown folgte. Seine Länge ist etwa 12 km, das zu durchschneidende Gelände hatte im Maximum 9 m Höhe. Ausgebaggerte Zugangskanäle im Süden und Norden vergrößern die Gesamtlänge der künstlichen Wasserstraße auf etwa 21 km, während Molen an der Kap-Cod-Bai den Zugang vor Versandung schützen. Die Sohlenbreite des Kanals beträgt 30,5 m, die Spiegelbreite 67 m und die Tiefe bei Mittelniedrigwasser 7,60 m. An den Zugängen und zweimal innerhalb des Kanals sind Ausweichstellen vorhanden. Da die Differenz der Gezeitenhöhen an den beiden Enden des Kanals nie mehr als 1,5 m beträgt, ergeben die daraus entstehenden Strömungen kein Hindernis. Landstraßen und die Eisenbahn begleiten den Kanal, der selbst von drei Zugbrücken überquert wird.

Neben der bedeutenden Wegabkürzung durch den Kanal (vgl. die Tabelle), besonders zwischen Newyork und Boston, wird die gefährliche Umschiffung des Kap Cod vermieden. Stürme und Nebel gaben dem Kap den Namen „Schiffsfriedhof“, wo jährlich durchschnittlich 35 Schiffe scheiterten. Am Ellbogen des Haken wurden im Mittel jährlich 1082 Stunden mit Nebel gezählt, während die entsprechenden Zahlen für die Eingänge des neuen Kanals im SW 277 und im NO 564 Stunden lauten. Die das Kap Cod passierende Frachtmenge, die hauptsächlich aus Rohmaterialien, Kohle und Bauholz besteht und auf Schleppkähnen und Frachtdampfern befördert wird, wurde auf 25 Mill. Tonnen geschätzt. Dieser Verkehr, der auch von den südlicheren Plätzen: Philadelphia, Newport News, Baltimore usw. kommt, wird nun den sicheren Kanal zur Erreichung der Oststaaten Neuenglands benutzen. Die großen Dimensionen der Straße lassen sie auch als strategische Linie wertvoll erscheinen. Die Kriegsschiffe brauchen nun von Boston nach Newyork bei Benutzung der Kap-Cod-Bai, des Kanals und des Long-Island-Sundes kaum das offene Meer zu berühren. Der Bau des Kanals, dessen Pläne übrigens schon auf die Zeit der Gründung Newyorks zurückgehen¹⁾, dauerte sieben Jahre und verursachte 12 Mill. Doll. Kosten. Folgende Tabelle zeigt die erhebliche Wegverkürzung in km:

¹⁾ Zur Geschichte des Kanals vgl. R. Hennig in *Pet. Mitt.* 1914, II, S. 159—60.