

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 9

Artikel: Der Suez-Canal
Autor: D.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4895>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wir behalten uns vor, um hier nicht ausführlicher zu werden, dasselbe, seine Entstehung, seinen Zielpunkt, die Beschreibung des letzten Hochwassers, die daraus abzuleitenden Schlüsse zum Gegenstand einer späteren Besprechung zu machen.

Herr A. schliesst mit einem Wunsche, der, seitdem ein eidgenössisches Forstgesetz zu Stande gekommen ist, hoffentlich seine Erfüllung finden wird, soweit es die Aufforstungen betrifft; soweit es den Uferbau betrifft, erlauben wir uns an den Ausspruch Culmann's in dem bereits citirten Bericht an den Schweiz. Bundesrath zu erinnern. „Im Emmenthal ist es nicht sowohl ein Verbauen der Wildbäche, als vielmehr eine Hauptcorrection des Flusses selbst, die Noth thut“ und daran den bescheidenen Wunsch anzufügen, es möchte die Correction einmal von oben nach unten ins Werk gesetzt werden, damit nicht die corrigirten unteren Strecken durch die Geschiebszuführungen der oberen zu leiden haben werden, denn gerade die Beschädigungen in Deringen sind auf diese Ursache zurückzuführen und somit ein Beispiel ihrer nachtheiligen Wirkung.

D.

* * *

Der Suez-Canal.

In einer der letzten Sitzungen der Pariser Academie machte H. v. L e s s e p s einige Mittheilungen über den Suez-Canal. Das Fahrwasser hält sich nach denselben in günstiger Weise; bei der Heimkehr des Prinzen von Wales sind letzthin Schiffe bis zu 8^m Tiefgang ohne Schwierigkeit durchpassirt. Die Strömungen erreichen zwischen Suez und den bittern Seen eine Geschwindigkeit von 1^m auf die Secunde, zur Zeit der Hochfluten gelegentlich noch 1/10 mehr. Zwischen Suez und den bitteren Seen geht der Strom zur Fluthzeit nordwärts, zur Ebbezeit südwärts. Zwischen den bittern Seen und Port Said wechselt der Strom mit der Jahreszeit, im Winter findet ein langsamer Abfluss des überschüssigen Fluthwassers nach dem Mittelländischen Meere statt; im Sommer, wo täglich sieben Millionen Cubimeter aus dem Canal und den Seen verdunsten, bildet sich ein umgekehrter Strom vom Mittelländischen Meer nach den Seen zu, welcher das verlorene Wasser ersetzt. Sehr bemerkenswerth ist der Einfluss, welchen der Canal auf das Klima seiner Nachbarschaft geübt hat. Von 1854 bis 1870 regnete es in der Umgegend desselben höchstens einmal jährlich. Jetzt thaut es stark und regnet wenigstens zweimal im Monat. Die Bewohner von Suez beklagen sich weniger als früher über die Hitze des Sommers, und längs dem Canal bildet sich eine Vegetation, die ihren Ursprung den neu hervorgerufenen atmosphärischen Niederschlägen verdankt.

Wir lassen es dahin gestellt sein, ob diese Mittheilungen der Wirklichkeit genau entsprechen, oder ob sie von der sehr begreiflichen Vorliebe des Herrn von L e s s e p s für sein Werk vielleicht etwas zu günstig gefärbt worden sind. Jedenfalls sind die Klagen über den mangelhaften Zustand des Canals, die bald nach seiner Eröffnung laut wurden, nahezu vollständig verstummt und die Befürchtungen, dass sich das grossartige Werk als ein verfehltes erweisen werde, sind durch diese Thatsachen wohl genügend widerlegt worden.

D. B.

* * *

Künstliches Elfenbein

von

B. S. Cohen, London.

Elfenbeinstaub wird mit Wasser zu einem Gelée gekocht und dem Producte etwas Schellack in Weingeist und Zinkweiss zugesetzt. Auf ein Pfund Elfenbeinstaub werden eine Unze Schellack und ebensoviel Zinkweiss genommen. Die breiige Masse wird in Formen gegossen, an der Luft trocknen gelassen und dann hydraulischem Druck ausgesetzt. Das fertige Material lässt sich vortrefflich schneiden, sägen und auf der Drehbank behandeln.

* * *

Schalengussräder.

Weigerung der Nordostbahn, solche auf ihrem Netze laufen zu lassen.

Durch eine Verfügung vom 22. Juli 1. J. hat die Schweizerische Nordostbahn der Schweizerischen Nationalbahn das Cursire der der letzteren gehörigen Güterwagen mit Schalengussräder auf dem Nordostbahnen als betriebsgefährlich untersagt. Es hat sich hieraus ein Confliet entsponnen, in welchem von den den Genannten nahestehenden Tagesblättern für und wider die Zulässigkeit der Schalengussräder geschrieben worden ist und in welchem die Nationalbahn durch eine Beschwerdeschrift vom 25. Juli das eidgenössische Eisenbahndepartement als Richter angerufen hat. Dasselbe hält sich für incompetent, von sich aus zu entscheiden, hat die Sache an den Bundesrath gewiesen und die Verfügung der Nordostbahn auf so lange sistiert, bis derselbe definitiv über die Frage der Zulässigkeit der Schalengussräder entschieden habe. In Folge dessen fand sich die Nordostbahn veranlasst, sich mit einem längeren Schreiben, welches Namens der Direction der Nordostbahn von Herrn Director Häberlein unterzeichnet ist, an den Bundesrath zu wenden, dessen Wortlaut wir in Nachstehendem wiedergeben:

„Mittelst Zuschrift vom 18. dies ladet uns das Tit. Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement ein, unsere Verfügung vom 22. Juli 1. J., wodurch wir den Uebergang der mit Schalengussräder versehenen Güterwagen der Schweizerischen Nationalbahn auf unser Netz verbieten, aufzuheben beziehungsweise zu sistiren, bis der Bundesrath definitiv über die Frage der Zulässigkeit der genannten Schalengussräder entschieden haben wird.

„Abgesehen von den materiellen Gründen, welche dafür sprechen, dass die Verwendung der speciell in Frage stehenden Wagen vorderhand wohl keine besondern Gefahren mit sich bringt, gehen wir bei dieser unserer Verfügung wesentlich von dem formellen Standpunkt aus, dass es nicht Sache einer Eisenbahnverwaltung sein kann, einseitig von sich aus Normen über den Ausschluss gewisser Categorien von Rollmaterial vom directen Verkehr aufzustellen und dadurch die Vorschriften von Art. 30 des Eisenbahngesetzes und von Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen, zu vereiteln.

„Die Acten über die vorliegende Frage werden mit möglichster Beförderung vervollständigt und sodann mit unserm Antrag dem Bundesrath vorgelegt werden.“

„Demgemäß qualifiziert das Tit. Eisenbahn- und Handels-Departement unsere Haltung in der Angelegenheit als eine Art von Competenz-Uebergriiff in die Befugnisse des Bundesraths gemäss Art. 31 (nicht Art. 30) des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 (vergl. Art 2 des Transportgesetzes vom 20. März 1875) und verfügt dasselbe aus diesem Grunde die Aufhebung unserer Anordnung vom 22. Juli, bevor über die Frage ihrer materiellen Begründetheit die Acten geschlossen sind und das Urteil gefällt sein wird. Den in dieser Motivierung ausgesprochenen Tadel und die hieraus abgeleitete Folgerung zur Gefahrde der Betriebssicherheit können wir, soweit uns eine wirksame Vertheidigung ermöglicht ist, keineswegs anerkennen; sondern wir sehen uns vielmehr genötigt, hierüber bei Ihrer hohen Behörde Beschwerde zu führen.

„Da die Frage au fond beziehungsweise über die Zulässigkeit der Schalengussräder selber unpräjudicirt der Entscheidung Ihrer hohen Behörde vorbehalten bleibt, so beschränken wir uns vor der Hand darauf, in dieser Beziehung lediglich auf unsere Vernehmlassung vom 10. August zu verweisen und diese Frage hier blos insoweit zu berühren, als dieselbe mit der Widerlegung der Departementalverfügung vom 18. dieses im Zusammenhang steht.

„Dagegen müssen wir, um den Vorwurf einer Competenzüberschreitung zurückzuweisen, uns nothwendiger Weise gestatten, unsere Auffassung und Interpretation der Art. 31 und 33 des Eisenbahngesetzes sowie über deren Verhältniss zu einander etwas näher darzulegen.