

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Bericht über den Einfluss der Entwaldungen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3871>

#### 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:** 13.01.2026

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

Auch die Verwaltungen selbst kennen diese Verhältnisse. Sie wissen, wie außerordentlich schwierig es für sie ist, höhere Beamtenstellen richtig zu besetzen: es fehlt immer einerseits (im unteren Beamtenkreis) Gelegenheit zur Weiterbildung und Entwicklung natürlicher Anlagen, anderseits kann sich niemand — ausser im Bahndienste selbst — Kenntnisse und Schulung erwerben, welche für die höheren Beamtenfunktionen geeignet und genügend wären. So sehen sich die Verwaltungen genötigt, bei Besetzung solcher Stellen auf Persönlichkeiten Rücksicht zu nehmen, die bis dahin sich meist gar nicht mit dem Eisenbahnwesen beschäftigt haben und sich noch erst in die Praxis einarbeiten müssen: daher der Dilettantismus im Eisenbahnwesen.

Diesen Uebelständen soll in erster Linie die „Eisenbahnfachschule“ entgegenarbeiten. Sie soll eine Schule bilden, in welcher sich junge Leute im Eisenbahnfach theoretisch ausbilden können, ähnlich wie diese Gelegenheit den Ingenieuren, Architekten, Juristen, etc., geboten ist. Aber es soll nicht blos eine höhere Schule von academischer Bedeutung errichtet werden, sondern auch eine Schule für niedere Beamte, und zwar so, dass die Absolvirung gewisser Course die Anstellung in gewissen Beamtungen bedingen würde. Man sollte auf diese Weise zu einem förmlichen Prüfungssystem gelangen können. — Wir betrachten ein vernünftiges Prüfungssystem als die einzige Art, durch welche sich die Verwaltungen dem Staate gegenüber bezüglich des Beamtenpersonales decken können.

Die „Eisenbahnfachschule“ hat aber noch eine höhere Aufgabe zu erfüllen: es ist die wissenschaftliche Bearbeitung des Eisenbahnwesens. Die an der Fachschule thätigen Lehrkräfte hätten gemeinschaftlich an der Durch- und Ausbildung der Eisenbahnkunde sich zu betätigen. Es ist hier noch sehr viel zu thun. Wenn die Eisenbahntechnik eine nahezu fertige ist, so ist das Gebiet der Administration, der Geschichte und Statistik, der Oeconomie, der Politik noch wenig bebaut: das Meiste in den Anfängen.

Wir lassen vorläufig die Frage, in welcher Weise wir uns diese Fachschule eingerichtet denken, unerörtert und erlauben uns nur, in einigen Hauptpunkten den Grundgedanken zu skizzieren.

Die Frage, ob die Eisenbahntechnik in den Lehrplan der Schule aufgenommen werden solle oder nicht, bleibe vorläufig unerörtert, und nur die Eintheilung der Schule werde berührt.

Wir denken uns zwei Abtheilungen: eine untere für niedere Bahnbeamte, welche mehrere Jahrcourse umfasst und jeweils am Sitz einer Centralverwaltung errichtet würde. Die Absolvirung gewisser Course oder Fächer würde erforderlich sein, um gewisse Functionen im Eisenbahndienste übernehmen zu können.

Der Besuch dieser untern Abtheilung würde in erster Linie den Volontair's, sowie den unteren Beamten zugänglich sein; aber auch würde die Absolvirung der ganzen untern Abtheilung besondere Vortheile und Berechtigungen verleihen, so namentlich

1. Die Anwartschaft auf Stationsvorstands- und Expedientenstellen; sowie untere Functionen der Centralverwaltung;
2. Die Legitimation zum Besuch der oberen Abtheilung der Schule.

Die obere Abtheilung würde auf academic er Stufe zu errichten sein und sich wol in den Organismus des eidgenössischen Polytechnikums einzureihen haben. — Wir denken uns dabei 3 Jahrcourses, welche in sich eine systematische Behandlung des gesamten Verkehrslebens schliessen, inbegriffen das Post-, Telegraphen- und Schifffahrtswesen. Daneben sollten alle jene Gebiete gelehrt werden, welche mit dem Verkehrswesen in Beziehung stehen, so die Volkswirtschaft, das Verwaltungsrecht, verschiedene Rechtsdisciplinen, die geographische und die Handelswissenschaft, sowie die Sprachen. — Unzweifelhaft bieten diese Disciplinen einen solchen Umfang, dass 3 Jahrcourses von denselben voll in Anspruch genommen würden, ohne noch an die Eisenbahntechnik zu denken.

Wenn wir vorläufig auch noch nicht die kühne Hoffnung hegen, dass sofort an die Creirung einer gänzlich durchgebildeten Eisenbahnfachschule gedacht werden könne und dass das im Geiste entworfene Programm sich nicht bedeutende Reductionen gefallen lassen müsse — will man nicht gleich von vornherein die Anregung auf einen unmöglichen Boden stellen —, so dürfte bereits immerhin an einen bescheideneren Anfang gedacht werden, so zwar, dass wenigstens einige der wichtigsten Disciplinen dieses Gebietes zusammengefasst und gelehrt würden.

Wir werden uns erlauben, auf diese Frage in kurzer Zeit wieder zurückzukommen.

\* \* \*

## B E R I C H T

an den lobl. Verwaltungsrath des österreichischen Ingenieur- und  
Architecten-Vereines

### über den Einfluss der Entwaldungen

auf das Bauwesen und auf volkswirthschaftliche Verhältnisse.

Wasserbau-Inspector Johann v. Wagner spricht in seinem Vortrage, gehalten am 24. April 1870 in Sect. I des sächsischen Ingenieur- und Architecten-Vereines, über diese Einflüsse und stellt am Schlusse den Antrag: „Der sächsische Ingenieur-Verein wolle durch die sächsische Regierung ein Gesuch an die norddeutsche Bundesregierung stellen, dahinlautend, dass im Interesse der Schiffahrt und Industrie internationale Verhandlungen bezüglich Wiederbewaldung in Sammelgebieten der Flüsse angeknüpft werden.“

Im Laufe seiner Arbeiten hat das bestandene hydrotechnische Comité des österr. Ingenieur- und Architecten-Vereines diesem Gegenstand seine vollste Aufmerksamkeit geschenkt, und die Resultate der Debatten in seinem Berichte vom 17. April 1875 in Form von Anträgen an den Verein niedergelegt.

Die Vermuthung, dass die Abholzung der Wälder einen wesentlichen Einfluss auf die meteorologischen Verhältnisse eines Landes ausübe, liegt zu nahe, als dass die Fachmänner aller Zeiten darüber hätten hinweggehen können, ohne vorerst zu versuchen, den wahren Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung festzustellen; in der That ist seit geraumer Zeit sehr viel in dieser Richtung geschehen; allein, wie leicht begreiflich, konnte bei dem Umstände, dass bei den Untersuchungen so viele locale Verhältnisse ihre störenden Einwirkungen ausüben, bis heute kein verlässliches Resultat erzielt werden, woraus auf ein für den gegebenen Fall ausreichendes Schutzmittel geschlossen werden könnte.

Bei der Untersuchung von Naturerscheinungen muss selbst die geringfügigste Veränderung in der äussern Form sowohl wie die geologische Formation des Beobachtungsgebietes mit in Betracht gezogen werden, wenn den Resultaten solcher Untersuchungen ein brauchbarer Werth beigelegt werden und der Vergleich verschiedener Beobachtungen zu einem allgemein gültigen Gesetze führen soll. Dass dieses Vorgehen bei dem hier in Betracht gezogenen Gegenstande seine Schwierigkeiten hat, bedarf wohl kaum des Beweises.

Es unterliegt zwar keinem Zweifel, dass eine Reciprocität zwischen Verdunstung und Niederschlag besteht, aber das Gesetz dieser Wechselwirkung und der Einfluss des Waldbestandes auf dieses Gesetz ist aus den bisher gemachten Versuchen als allgemein geltend nicht festgestellt.

Nichtsdestoweniger geht aus allen Beobachtungen hervor, dass Grund genug für die Annahme vorhanden ist, dass die Devastation der Wälder viel zu den Veränderungen der meteorologischen Vorkommnisse aller Länder beigetragen hat und ihren schädlichen Einfluss besonders auf die localen hydrographischen Zustände ausübt; wir glauben daher, dass in dieser Richtung etwas geschehen muss, wenn anders der Zeitpunkt nicht eintreten soll, wo die Bodencultur, sowie die Industrie und die Schiffahrt unter diesen misslichen Folgen leiden würden.

Es hat diesbezüglich das Comité in seinen Anträgen die nötige Abhilfe vorgeschlagen. Der hier erwähnte Bericht des hydrotechnischen Comité's bespricht die von Herrn v. Wagner hervorgehobenen Einflüsse der Entwaldung auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in so ausführlicher Weise, dass ein weiteres Eingehen auf diesem Gegenstand eine Wiederholung sein würde.

Z. Oe. I. u. A. V.

\* \* \*

### Rechtsfälle.

Wie wird in dem Falle des Art. 424 Nr. 3 H.G.B. (Auf- und Abladen des Frachtgutes durch den Versender) der Beweis, dass das Gut in dem behaupteten Umfange überliefert worden, geführt? (Sen. II. U. vom 25. Novbr. 1874 i. S. Preuss. Militär-Fiscus c. Rhein. Eisenb. Rep. 1025/74. Handelsger. zu Köln.)

Aus den Gründen:

... „In Erw., dass die handelsgerichtliche Entscheidung die thatsächliche Annahme zur Grundlage hat, dass zwischen den Parteien die in Art. 424 Nr. 3 H.G.B. gestattete Beschränkung der Haftpflicht bedungen gewesen ist, und dass der Versender das Aufladen des Frachtgutes besorgt hat;

... dass an das Vorhandensein der Voraussetzungen des Art. 424 Nr. 3 sich die rechtliche Folge knüpft, dass die der