

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badische Biographien**

**Heidelberg, 1.1875 - 6.1901/10(1935); mehr nicht digitalisiert**

Tulla, Johann Gottfried

**urn:nbn:de:bsz:31-16275**

In diesem Jahre wurde er zum Hofgerichtsrath in Rastatt ernannt. Die Zeit der unfreiwilligen Muße hatte Trefurt vortrefflich benutzt, um sich eine allseitige und tiefgehende juristische Bildung zu erwerben. So wurde es möglich, daß der 1809 nur „nothdürftig Befähigte“ 1824 mit dem ersten System des badischen Civilrechts in Zusätzen zu Zacharia's Handbuch auftrat, und von da an bald unter die besten Juristen gezählt wurde. Schon 1835 wurde Trefurt zum Oberhofgerichtsrath, 1840 zum Director des Hofgerichts Freiburg, 1845 zum Vicetanzler des Oberhofgerichts befördert. 1847 zum Präsidenten des Justiz-Ministeriums ernannt, fiel er der Bewegung des Jahres 1848 zum Opfer, indem er am 7. Februar d. J. gleichzeitig mit Staatsrath Regenauer, in den Ruhestand versetzt wurde. Im August 1849 trat Trefurt als Kanzler des Oberhofgerichts wieder in Thätigkeit, 1851 wurde er, unter Vorbehalt seines Ranges als Staatsrath, zum Präsidenten der Oberrechnungskammer ernannt. Im Juni 1861 erbat er, aus Rücksicht auf seine geschwächte Gesundheit, seine Pensionirung; wenige Wochen darauf, am 28. Juli 1861, erlag er einem Schlaganfall in Lichtenthal, wo er die Heilung gesucht hatte. — Im Januar 1823 trat Trefurt als Abgeordneter für den 29. Memterwahlbezirk (Bruchsal) in die zweite Kammer, wo er sich der liberal-conservativen Partei anschloß, der er in den heißen Kämpfen der 1840er Jahre stets treu blieb. Kurze Zeit war er, von dem Großherzog berufen, auch Mitglied der ersten Kammer. Mit Talent und Kenntnissen in hohem Grade ausgestattet, gehörte er derjenigen älteren Schule unserer deutschen Rechtsphilosophie an, die mit dem streng historischen Rechte so wenig als mit den neuen demokratischen Tendenzen im Einklange steht. Wie in seinem parlamentarischen Wirken, hat er dieß auch in seinen literarischen Arbeiten bethätigt, die er auch während seiner Anstellung im Staatsdienste fortsetzte. Trefurt war Mitarbeiter an den „Annalen der badischen Gerichte“; die oberhofgerichtlichen Jahrbücher wurden eine Zeit lang unter seinem Namen fortgesetzt; in der zweiten Kammer war er Mitglied des Ausschusses über die Strafgesetzgebung. Seine letzte größere Arbeit war der Bericht über das Einföhrungsgesetz vom 5. Februar 1851. In seinem Privatleben sehr einfach, war er im Verkehr mit Andern leutselig und gefällig. Die Jagd, welcher er wohl die lange Dauer seiner Geistesfrische bei so vielen Anstrengungen verdankte, gewährte ihm die liebste Zerstreuung. Wer im Dienst mit ihm zu wirken hatte, rühmte seine Freundlichkeit, seine Gerechtigkeit, die Selbstüberwindung, mit welcher er andere Ansichten anhörte und sich dieselben, auch wenn sie mit seiner ursprünglichen Meinung nicht übereinstimmten, anzueignen wußte, den Scharfsinn und die Klarheit in seinen Arbeiten. (Vgl. N. Z. 1861, No. 183.) W.

#### Johann Gottfried Tulla.

Unter den Ingenieuren, welche im Laufe dieses Jahrhunderts ihre Thätigkeit den öffentlichen Bauten in dem Bereich des Großherzogthums Baden gewidmet haben, darf Tulla unzweifelhaft bezüglich seiner Anlagen, vielseitigen Kenntnisse und errungenen Erfolge in erster Reihe genannt werden. Tulla's Vater — aus einer niederländischen Familie stammend — war als evangelischer Pfarrer in Nöttingen, Gröbgingen, Brisingen und Rüppur angestellt. Nach seinem Wunsche sollte der am 20. März 1770 zu Karlsruhe geborene Sohn Gottfried sich ebenfalls dem geistlichen Stande widmen; da er aber als Schüler des Karlsruher Lyceums sich durch das Studium der Mathematik besonders angezogen fühlte, suchte er sich zum Geometer auszubilden. Der im Jahr 1775 von dem Markgrafen Karl Friedrich zum Zweck der trigonometrischen Landesaufnahme und zur wissenschaftlichen Ausbildung der Ingenieur-Eleven berufene

englische Ingenieur Burdett erkannte aber in Tulla eine hervorragende Befähigung zur Ausbildung als Ingenieur und unterzog sich darum freudig der Aufgabe, diesen talentvollen und strebsamen Jüngling in der höheren Mathematik, namentlich in der damals noch wenig bekannten *géométrie descriptive* zu unterrichten. Die unter dieser Leitung erworbenen Kenntnisse erweiterte Tulla im Jahr 1791 durch den von Hofrath Böckmann empfangenen Privatunterricht über Physik und in den Jahren 1792 und 1793 durch Belehrung des Geheimen Hofraths v. Langsdorff in verschiedenen Zweigen der Mathematik und namentlich in der Mechanik. Durch eine im Jahre 1794 unternommene Reise nach Holland und durch den Besuch der Bergakademie in Freiberg, in den Jahren 1795 und 1796, erwarb sich Tulla gründliche Kenntnisse der Hydraulik, sowie des Berg- und Maschinenbaues. Alle diese Bildungsmittel hatte er der Unterstützung seines gnädigen Protector's, des Markgrafen Karl Friedrich, zu danken. Nach sehr gut bestandener Prüfung erhielt Tulla im Jahre 1797 die erste Anstellung als Ingenieur für die vormals markgräfl. baden-baden'schen Landestheile. — Obgleich damals die Straßen und Flüsse durch die Hoheitsgrenzen der vielen Herrschaftsgebiete in kleine Abschnitte getheilt und dadurch größere Verbesserungen thatsächlich ausgeschlossen waren, hatte man doch schon seit der im Jahr 1771 erfolgte Wiedervereinigung der markgräfl. baden'schen Lande den Flüssen und Straßen eine größere Aufmerksamkeit als in den meisten übrigen Hoheitsgebieten zugewendet. Bei dem damaligen Mangel an Civilingenieuren war die obere Leitung der Wasser- und Straßenbauten, nach dem Vorbilde Frankreichs, Genie-Officieren (Bierordt und Bek) übertragen, während als ausführende Beamte Geometer, Renovatoren, Landcommissaire u. Werkmeister, also Personen verwendet werden mußten, denen die nöthigen Kenntnisse für das Ingenieurfach mehr oder weniger fehlten. — Veranlaßt durch den im Jahr 1803 erfolgten Länderzuwachs war in dem nunmehrigen Churfürstenthum Baden eine neue gemeinsame Organisation erforderlich. Dem Finanzministerium wurde ein artistisches Bureau mit der Bezeichnung „Ingenieur-Departement“ beigegeben, in welchem Oberst Bierordt als Chef und Ober-Landes-Ingenieur, Tulla aber als Oberingenieur, mit dem Titel „Hauptmann“, angestellt wurde. In diesem Wirkungskreis fand Tulla Gelegenheit, bezüglich des Fluß- und Straßenbaues die Bedürfnisse des ganzen Landes genau kennen zu lernen. Er fand überall mangelhafte Land- und Wasserstraßen und versumpfte, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzte, Flußgebiete. Die bisher an den Flüssen mit großen Opfern ausgeführten Bauten bezweckten nur momentane Vertheidigung zum Schutz bedrohter Orte und Felder. Nachhaltige Verbesserungen waren nur in seltenen Ausnahmefällen erkennbar. Als erstes Bedürfniß zur gründlichen Verbesserung dieser Zustände erkannte Tulla die Heranbildung eines wissenschaftlich gebildeten Ingenieurcorps, denn er war, wie er ausdrücklich hervorhob, von der Ueberzeugung durchdrungen, welche Fontenelle im Jahr 1799 in seiner Schrift über den Nutzen der Mathematik und Physik ausgesprochen hat: „daß die wichtigsten Fortschritte der Praxis und die fruchtbarsten Gedanken der Industrie meistens auf dem Boden streng wissenschaftlicher, um praktische Erfolge unbekümmerter, Forschungen erwachsen“. Aus dieser Anschauung erklärt es sich auch, warum Tulla unausgesetzt bemüht war, dahin zu wirken, daß durch Erweiterung und Verbesserung des Unterrichts der Ingenieur-Cleven in der Mathematik und Physik eine solide Grundlage für ihre technische Ausbildung geschaffen werde. Um aber dem Ingenieurfache auch tüchtige jugendliche Kräfte zuzuführen, erkannte Tulla ferner die Nothwendigkeit einer zweckmäßigen Organisation des Ingenieurcorps, welche den Staats-Ingenieuren die möglichst unbeschränkte Verwerthung ihrer technischen Kenntnisse gestattet und ihnen überhaupt eine

ehrenvolle Stellung sichert. Was Tulla in dieser Richtung anstrebte, konnte er Anfangs nur theilweise erreichen, denn erst die Organisation von 1823 entsprach Dem, was er wollte, in allen Beziehungen. Dieselbe Organisation ist im Wesentlichen heute noch in Geltung. Den Erfolgen aller dieser Bemühungen ist es zu danken, daß die badischen Ingenieure sich nicht allein der schwierigen Aufgabe des Rheincorrections-Unternehmens gewachsen erwiesen, sondern daß sie auch zu den Ersten in Deutschland gehörten, welche die Aufgabe des Eisenbahnbaues mit anerkannter Zweckmäßigkeit und Solidität zu lösen verstanden. — Obgleich Tulla dem Wasserbau stets ein lebhaftes Interesse gewidmet und wesentlich zur Verbesserung der Verkehrswege des Landes beigetragen hat, so zog ihn doch seine innigste Neigung mehr dem Flußbau zu, da dieser nicht minder durch Großartigkeit der Aufgabe, als durch lohnende Erfolge den wissenschaftlich strebsamen Ingenieur besonders zu fesseln geeignet ist. Nachdem Tulla schon 1798, also bald nach seiner ersten Anstellung, hydrotechnische Messungen an dem Rhein und den Binnensflüssen veranlaßt und insbesondere die Eigenthümlichkeiten des Rheins, die früher in Frankreich und Holland ausgeführten Wasserbauten und deren Folgen zum Gegenstand eingehender Studien gemacht hatte, wurde er im Jahr 1804 vorzugsweise mit Leitung der Flußbauten in Baden betraut. Von nun an bildete die Lösung der Frage: ob, in welcher Weise und mit welchen Mitteln die Correction des Rheins auszuführen und bleibend zu sichern sei? Tulla's Lieblingsaufgabe. Jahrelange Forschungen hatten ihn zu der Ueberzeugung geführt, daß den immer wiederkehrenden Ueberfluthungen nur durch die allmälige Herstellung eines normalen, der gesammten Wassermasse des in unzählige Arme getheilten Stroms entsprechenden Flußbettes dauernd begegnet, das bisherige Ueberschwemmungsgebiet entsumpft und durch Beschränkung der Wassermasse auf den zulässig kleinsten Raum ein unermesslicher Gewinn an culturfähigem Lande erzielt werden könne. Gegen die Ausführbarkeit dieses völlig neuen Gedankens mußten sich, schon der technischen Schwierigkeiten wegen, in den Kreisen der Fachmänner große Zweifel erheben, welche durch die kaum bemessbare Größe des Aufwands um so mächtigere Unterstützung fanden, als man in jener Zeit sich weder von den Folgen der vorangegangenen Kriege völlig erholt hatte, noch gegründete Hoffnung auf dauernden Frieden hegen durfte. Ueberdies war die Ausführung nur durch übereinstimmendes Zusammenwirken der beiderseitigen Uferstaaten möglich, wozu sich nur geringe Aussicht eröffnete. Tulla, vollständig gefaßt auf alle diese Hindernisse, suchte zunächst in kleineren Kreisen seiner Idee Eingang zu verschaffen und erst 1812 begründete er in einem Vortrage an die großherzogliche Regierung die Nothwendigkeit einer planmäßigen Rheincorrection mit Widerlegung der ihm bekannt gewordenen Einsprachen. Diese Schrift, durch den Druck vervielfältigt und in französischer Sprache auch zur Kenntniß maßgebender Behörden in Frankreich gebracht, fand die heftigsten Angriffe nicht allein Seitens der französischen Ingenieure, sondern auch von höher gestellten badischen Verwaltungsbeamten, welche in Tulla einen Theoretiker erkannten, der „abstracte Ideen mit unsinnigen Kosten und mit dem Schweiß der Unterthanen zu realisiren bestrebt sei“. Als Anlaß des Widerstands der französischen flußbauleitenden Ingenieure — hochgestellter Officiere — gab sich hauptsächlich Eifersucht zu erkennen, so daß Tulla von verschiedenen, mit den Verhältnissen genau bekannten, Beamten darauf aufmerksam gemacht wurde, daß sein Project sich nur der Ausführung erfreuen werde, wenn er auf die Ehre des Entwurfs zu Gunsten der französischen Ingenieure Verzicht leiste. Tulla erklärte sich unaufgefordert in einem Vortrage an den Großherzog vom 6. Mai 1813 auch hiezu bereit, um, wie er sich ausdrückte, „die große Wohlthat

der Rheincorrection den Rheinuserbewohnern zu sichern". — Die Kriegereignisse führten den Pariser Frieden von 1814 und damit auch eine wesentliche Aenderung der Rheinbauverhältnisse herbei. Der für den Oberrhein ernannte französische Oberingenieur — Divisions-Inspector Sir — zollte dem Projecte Tulla's seinen ganzen Beifall, allein eine förmliche Anerkennung der Zweckmäßigkeit des Correctionsprojectes durch die französische Regierung erfolgte erst im Jahre 1818, nachdem ein Jahr zuvor zwischen Baden und Baiern, welches 1815 in den Besitz des linken Rheinufers, von der Lauter abwärts, getreten war, ein Vertrag über die Rheincorrection von Neuenburg bis Dettenheim nach Tulla's Vorschlägen abgeschlossen und in dem Vollzuge weit vorangeschritten war. Die hierauf im Jahre 1821 mit Frankreich vereinbarte Ausführung von Probedurchschnitten bei Plittersdorf und Kehl stellte durch den langsamen Fortgang in Folge mangelnder Geldmittel das ganze Project wieder in Frage, weil dasselbe von ausländischen Technikern nicht allein als unausführbar, sondern selbst als nachtheilig bezeichnet wurde. Hierzu gesellte sich der Widerstand der zunächst betheiligten Bewohner des Rheinthales selbst, welche durch die Correction des Rheins eine Benachtheiligung des Fischer- und Schiffergewerbes und einen Verlust an nutzbarem Inselgelände besorgten, weil der corrigirte Rhein in vielen Fällen entfernter als der alte von den Orten zu liegen kam. Dieser Widerstand war so heftig, daß an manchen Orten die Arbeiten nur unter militärischem Schutz ausgeführt werden konnten und Tulla selbst nur bewaffnet auf den Baustellen erscheinen durfte. Tulla widertegte alle erhobenen Angriffe auf das Gründlichste in einer zweiten Denkschrift von 1822, die 1825 ebenfalls durch den Druck veröffentlicht wurde. Inzwischen waren sechs Durchschnitte gemeinschaftlich mit Baiern und zwei bei Kehl in Uebereinstimmung mit Frankreich mit den besten Erfolgen zur Ausführung gekommen, und eine Vereinbarung mit Baiern von 1825 sicherte die Ausführung sechszehn weiterer Durchschnitte. Nun erfolgte 1826 die Einsprache Preußens gegen die Fortsetzung der Correction, weil man besorgte, daß durch schnelleres Abführen des Wassers eine stärkere Anschwellung des Unterrheins und eine größere Ablagerung von Geschiebsmassen daselbst eintreten werde. Unterstützt von den bayerischen Baubehörden, beseitigte Tulla auch diese Einwendungen, und das Unternehmen konnte nun einen ungestörten Fortgang nehmen. Leider hatte aber der vierzehnjährige ermüdende Kampf die Lebenskraft Tulla's im Innersten erschüttert. Schon 1826 erkrankt, starb derselbe am 27. März 1828 in Paris, wo er auf dem Montmartre seine Ruhestätte fand. — Das Rheincorrectionswerk, welches heute noch als das Bedeutendste in seiner Art in Europa bekannt ist, gewann in Folge des Vertrags mit Frankreich vom 5. April 1840 einen raschen Fortgang, so daß sich der Thalweg des Stromes jetzt, mit Ausnahme einer kleinen Abtheilung bei Istein, überall in dem normalen Bette befindet. Die von Baden für dieses Werk bis zum Jahr 1874 aufgewendeten Mittel belaufen sich auf 22 Millionen Gulden. Nahezu den gleichen Aufwand haben für die gleiche Rheinstraße von Basel bis unterhalb Mannheim auch die linksrheinischen Uferstaaten bestritten. Der erzielte Nutzen ist unberechenbar und steht zweifellos im günstigsten Verhältnisse dem Aufwande gegenüber. — Die dankbare Erinnerung an Tulla fand ihren sprechenden Ausdruck schon 1855 in dem Gedenkstein, den Markgraf Max von Baden demselben auf der Insel Marxau setzte, noch mehr aber in dem Denkmale, das unter dem Protectorat und mit Unterstützung des Großherzogs Friedrich von den Rheingemeinden zu Ehren Tulla's auf dem Breisacher Schloßberge errichtet und am 25. October 1874 in Gegenwart des Landesherren und des Erbgroßherzogs feierlich enthüllt wurde. Aber auch außer Baden hatte Tulla

anerkannt gelungene Bauwerke gegründet, worunter die Senkung des Wasserspiegels in dem Wallenstädter See und die Entwässerung des Linththales mittelst Correction der Linth und Mang, der nützlichen Erfolge wegen, besonders hervorzuheben sind. Einen Ruf zum Eintritt in baierische Dienste hatte Tulla aus Liebe zu seinem engeren Vaterlande abgelehnt, dagegen hat er verschiedenen Regierungen durch seinen Rath bei Ausführung von größeren Wasserbauten unter dankbarer Anerkennung nützliche Dienste erwiesen. Seit 1817 mit der obersten Leitung der Wasser- und Straßenbauverwaltung betraut, war Tulla eifrig bestrebt, durch Anregung, Belehrung und Vorschrift auf Verbesserungen in allen Zweigen seines Geschäftskreises hinzuwirken. Seine schriftlichen Arbeiten geben Zeugniß für die rege geistige Thätigkeit und wissenschaftliche Bildung ihres Verfassers. In hohem Grade besaß er die Achtung und Zuneigung seiner Untergebenen. War es Tulla auch nicht vergönnt die Erfolge seines Wirkens in ihrer nutzbringenden Vollendung zu schauen und konnte er sich im Leben auch nicht jener Dankbarkeit erfreuen, die dem Verstorbenen jetzt ungetheilt gezollt wird, so durfte er doch mit dem Bewußtsein scheiden, daß ihm gelungen, was er mit Mühe erstrebte. Tulla's Charakter zeichnete sich durch Redlichkeit, Uneigennützigkeit, Wohlwollen und Bescheidenheit aus. Streng in Beurtheilung seiner selbst, war er vielleicht zu nachsichtig gegen andere. Militairische Anlagen besaß er nicht, obgleich er in Anerkennung seiner Leistungen als Ingenieur allmählig mit Verleihung der militairischen Grade bis zum Obersten beehrt wurde. Unverheirathet, führte er seine einfache Hauswirthschaft mit Hülfe eines Dieners. Bezeichnend ist es, daß er diesen, weil er sich allzu viele Rechte anmaßte, endlich mit den Worten entließ: „Suche Dir einen anderen Diener, ich werde mir einen anderen Herrn suchen.“ ❀

#### Johann Freiherr von Türkheim,

geboren zu Straßburg den 10. November 1749, stammte aus einer der angesehensten protestantischen Familien dieser ehemaligen Reichsstadt, in welcher dieselbe schon seit Mitte des XV. Jahrhunderts ansässig war, und in der Folge im Großhandel Ersatz für verlorenen früheren Güterbesitz gesucht und gefunden hatte. Sein Vater, gleichen Namens, hatte auf diesem Wege, als einer der angesehensten Banquiers Straßburgs, den gesunkenen Wohlstand des Geschlechts von neuem begründet, und dadurch, noch mehr aber durch strenge Redlichkeit und große Wohlthätigkeit hohe und allgemeine Achtung unter seinen Mitbürgern erworben. Nach vollendeten Studien schrieb Türkheim in zwei Abtheilungen eine mit Beifall aufgenommene Dissertation de jure legislatorio Merovaeorum et Carolingorum Galliae regum circa sacra, (1771/72), welche noch jetzt von Rechtsgelehrten zuweilen citirt wird, und trat sodann eine Bildungsreise durch Frankreich und die Schweiz an; etwas später unternahm er mehrere kleine Reisen im südlichen Deutschland. 1775 gründete er mit zwei vertrauten gleichgesinnten Freunden, dem später als Theologe ausgezeichneten, in Straßburg unvergeßlichen Dr. Bleßig und dem Ritter von Bourgoing — nachherigem französischen Diplomaten, durch sein Werk über Spanien auch in der gelehrten Welt bekannt — eine philanthropische Gesellschaft, welche viel Gutes verbreitete, verdienstvolle Männer aus vielen Ländern zu ihren Mitgliedern zählte, und den ersten Grund zu jener philanthropischen Gesellschaft in Paris legte, welche sich in späteren Zeiten große Verdienste um die leidende Menschheit erworben hat. Um dieselbe Zeit trat Türkheim auch seine Laufbahn in öffentlichen Aemtern an. 1775 wurde er Senator in seiner Vaterstadt, 1784 erlangte er in derselben die erste obrigkeitliche Würde eines Ammeisters (Bürgermeisters). In diesem schönen Wirkungskreis erwarb er sich durch