

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badische Biographien**

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

Zimmer, Hermann

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

Sommer 1857 war er als erzbischöflicher Archivar zu Freiburg angestellt worden. Seit dem Jahre 1860 mit einem immer mehr sich verschlimmernden Beinleiden behaftet, mußte er sich den rechten Fuß amputieren lassen, wodurch seine ohnehin zarte und schwache Konstitution noch breiter und er eines ständigen Dieners bedürftig ward. Seinen Beruf als Archivar versah er trotzdem mit seltener Treue, Ausdauer und Hingebung bis zu seiner 1893 erfolgten Zuruhesetzung; er machte sogar noch zahlreiche und beschwerliche Reisen. Seine literarischen Arbeiten, die sich eng an seine Tätigkeit im erzbischöflichen Archiv angeschlossen und wovon die „Registra subsidii charitativi des Bistums Konstanz am Ende des 15. und zu Anfang des 16. Jahrhunderts“ die bedeutendste ist, veröffentlichte er ausschließlich im „Freiburger Diözesan-Archiv“. Bis an seinen Tod war er mit Urkundenabschreiben, Wappenzeichnen und ähnlichem unermüdet beschäftigt; nie war er untätig, und so langsam und schwerfällig er äußerlich erschien, so lebhaft und teilnehmend war er im Innern. Seine ganze Lebenszeit hindurch viel von Krankheiten heimgesucht, verfiel er noch wenige Monate vor seinem Ende fast völliger Erblindung und schmerzhafter, hoffnungsloser Erkrankung auch seines linken Beines. Er beschloß sein allzeit ebenso stilles und bescheidenes wie arbeitames Leben am 12. Februar 1901. \*

### Hermann Zimmer

wurde am 1. Dezember 1814 in Baden-Baden geboren. Seine Vorfahren stammten aus Ungarn. Der Vater, Joseph Zimmer, war k. k. Berpflegamts-Offizier und ließ sich später in Baden nieder, wo er zum Postexpeditor ernannt wurde; er starb bald nach der Geburt des Sohnes Hermann. Der Witwe wurde durch Entschliebung Großherzogs Karl vom 12. Februar 1816 die Weiterführung des „Postexpeditors- und Posthaltereidienstes“ bis zur „Volljährigkeit und Brauchbarkeit eines ihrer Knaben“ übertragen. So war der Lebensberuf dem jungen Zimmer zum voraus vorgezeichnet. Die in ihrem bescheidenen Lebenskreise hervorragende Frau führte den ihr übertragenen Dienst bis 1836. Inzwischen war Hermann als der einzig überlebende Sohn im 17. Lebensjahr als Aspirant in den Postdienst eingetreten; er wurde 1832 unter die geprüften Postpraktikanten aufgenommen und leistete als solcher Dienste bei der von seiner Mutter geführten Postexpedition bis 1836. In diesem Jahr wurde er als Postoffizial bei dem Oberpostamt Karlsruhe ange-

stellt und 1840 zur Dienstleistung bei der Ober-Post-Direktion berufen, wo er bald durch seine außergewöhnlichen Fähigkeiten sich hervortat und einer glänzenden dienstlichen Laufbahn entgegenging. — Auf die geistige Entwicklung des jungen Zimmer war von maßgebendem Einfluß vor allem die Mutter, Franziska, geborene Jobert, eine mit scharfem Verstand und großer Willensstärke begabte Frau. Sie war auf die Ausbildung der schon frühzeitig hervortretenden nicht gewöhnlichen geistigen Anlagen des Sohnes sorgfältig bedacht. Außer dem Besuch des Pädagogiums seiner Vaterstadt genoß Zimmer noch den Unterricht eines akademisch gebildeten Privatlehrers und hörte einige Vorlesungen an dem damaligen Polytechnischen Institut in Karlsruhe, um sein Wissen über das an jener Mittelschule erreichbare Bildungsmaß hinaus zu erweitern. Vertrautheit mit neueren Sprachen erwarb er sich noch weiter durch den Besuch einer französischen Privatlehranstalt in Neuchâtel. Für den geistig regsam und wißbegierigen jungen Mann wurden die Beziehungen besonders wertvoll, welche zu der Familie des damaligen Postdirektionsrates Braun in Karlsruhe aus dem dienstlichen Verkehr dieses Beamten mit der Postexpeditorin in Baden sich anbahnten und späterhin zu einem innigen Freundschafts- und Verwandtschaftsverhältnis der beiden Familien führten. In dem Braunschens Hause herrschte ein reges geistiges Leben. Die beiden Söhne des Hauses — Alexander, der nachmalige berühmte Botaniker, und Max, später Oberberggrat — sammelten einen erlesenen Kreis junger Männer um sich, so die angehenden Naturforscher Louis Agassiz und Karl Schimper, die Theologen Friedrich Ehrenseuchter (damals Vikar in Karlsruhe) und Julius Holzmann (später badischer Prälat), sowie die als gute Musiker bekannt gewordenen Brüder Anton und Joseph Gersbach. Ein reges wissenschaftliches und künstlerisches Treiben belebte die Zusammenkünfte dieses Kreises hochbegabter junger Männer, welcher auf den geistesverwandten jungen Zimmer eine starke Anziehung ausübte und seine eigene geistige Entwicklung bedeutsam beeinflussen mußte. Ein reger Anschluß zwischen den beiden Familien ergab sich, als Zimmers Mutter nach Abgabe des Postexpeditionsdienstes ihrem Sohn von Baden nach Karlsruhe folgte und in dem Braunschens Hause Wohnung bezog. Ihre einzige Tochter Mathilde wurde später die Gattin des Botanikers Alexander Braun; zwischen Zimmer und seinem Schwager bestand zeitlebens ein auf innerer Übereinstimmung beruhendes Band herzlichster Freundschaft. — Unter den Männern, die im Laufe des vorigen Jahrhunderts für die Förderung und Ausgestaltung des badischen Verkehrs-

wesens maßgebend waren, steht Hermann Zimmer mit in erster Reihe. Seine Dienstlaufbahn fällt zusammen mit der Entstehung und stufenweisen Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Schon als im Jahre 1840 die erste badische Eisenbahn und zugleich eine der ersten in ganz Deutschland, die Linie Mannheim-Heidelberg, fertig gestellt war, wurde Zimmer, unter Ernennung zum Eisenbahn-Stationsvorstand in Heidelberg, obwohl damals erst 27 Jahre alt, dazu ausersehen, die Leitung der Verwaltung zu übernehmen. Da man über den Betrieb von Eisenbahnen damals noch keine Erfahrungen besaß, so lag in diesem Auftrag ein großes Vertrauen in die Einsicht und Schaffenskraft des jungen Mannes, das er, wie die Folge erwies, in vollem Umfange rechtfertigte. Bevor er den Dienst antrat, nahm er einen längeren Urlaub, um in Belgien, das schon etwas früher mit dem Bau von Eisenbahnen vorgegangen war, den Betrieb gründlich zu studieren. Er beschränkte sich dabei nicht auf den administrativen Teil, sondern suchte auch in die Verhältnisse des technischen Fahrdienstes tunlichst einzudringen. Ausgerüstet mit diesen Kenntnissen und mit Unterstützung eines aus England beigezogenen Lokomotivmonteurs (die beiden ersten Lokomotiven kamen aus England), der das einheimische Maschinenpersonal einschulte, war er imstande, den Betrieb ordnungsmäßig ohne Schwierigkeiten und Unfälle durchzuführen. Unmittelbar vor der Vollendung der Bahnstrecke Heidelberg-Karlsruhe wurde er im Jahr 1842 in das Kollegium der Oberpostdirektion, der die Oberleitung des Eisenbahnbetriebs übertragen war, einberufen. Hier hatte er das gesamte Referat über Eisenbahnangelegenheiten wahrzunehmen. Er erwies sich in dieser Stellung von neuem als ein Mann von ungewöhnlicher Begabung und hervorragendem Organisationstalent. Er war ganz auf sich selbst angewiesen, mußte alles aus eigener Initiative schaffen, da ihm erfahrene Kollegen oder Hilfskräfte nicht zur Seite standen. Als nach Fertigstellung der Main-Neckar-Bahn (1846), an der Baden mit Hessen und Frankfurt beteiligt war, zur gemeinsamen Verwaltung in Darmstadt eine eigene Direktion eingesetzt wurde, trat Zimmer in diese Behörde als badisches Direktionsmitglied ein. Mit seinen reichen praktischen Kenntnissen und Erfahrungen war sein Wirken auch hier von größter Bedeutung und für Baden sehr wertvoll, da die Main-Neckar-Bahn das erste wichtige Verbindungsglied der Badischen Bahn mit den norddeutschen Bahnen bildete. Sein Einfluß bei der Main-Neckar-Bahn machte sich auch später noch lange fühlbar. Im Jahre 1852 kehrte Zimmer als Oberposttrat wieder nach Karlsruhe zur Direktion zurück.

und wurde nach kaum zwei Jahren (16. Juni 1854) zum Direktor der Groß-Verkehrsanstalten ernannt. Diese Beförderung machte begreifliches Aufsehen. Zimmer war noch nicht volle 40 Jahre alt, als er an die Spitze eines so wichtigen und verantwortungsvollen Verwaltungszweiges berufen wurde. Er brachte für diese hohe Stellung keine akademische Vorbildung mit, er war ein typischer Selbmademan, aber von so anerkannter Tüchtigkeit, daß keine andere Persönlichkeit mit ihm in Wettbewerb treten konnte. Bei seiner Wahl hatte die Regierung zugleich Wert darauf zu legen, den Posten einem Manne zu übertragen, der bei Verhandlungen mit auswärtigen Eisenbahnverwaltungen neben der gebotenen Umsicht und Gewandtheit auch im persönlichen Verkehr geeignete Formen und Eigenschaften besaß, um seine Tätigkeit erfolgreich zu unterstützen. Diesen Anforderungen entsprach Zimmer in vollem Maße. In seiner äußeren Erscheinung eine hochgewachsene, stattliche Gestalt mit ausdrucksvollen energischen Gesichtszügen, die beim ersten Anblick auf einen Mann von hoher Begabung schließen ließen, war das Auftreten Zimmers von einer gewissen Sicherheit und wohlgerichtetem Selbstbewußtsein begleitet. In den Debatten erzielte er durch seine logischen Ausführungen und seine gründliche Sachkenntnis meist einen durchschlagenden Erfolg. Dabei war er sehr sprachgewandt, er beherrschte die französische Sprache fast wie die deutsche. Er stand, wie bei der eigenen, so auch bei andern deutschen, österreichischen, selbst französischen und belgischen Bahnverwaltungen in hohem Ansehen. Bei Beratungen der verschiedenen Eisenbahnverbände wurde ihm, im Falle seiner Beteiligung, in der Regel das Präsidium übertragen. Wie hoch Zimmer im Auslande geschätzt wurde, geht daraus hervor, daß ihm bald nach seiner Ernennung zum Direktor der Verkehrsanstalten von einer französisch-österreichischen Gesellschaft eine Generaldirektorsstelle in Wien für die Eisenbahnlinie Wien-Best mit überaus glänzenden Bedingungen angeboten wurde. Er lehnte ab und begnügte sich mit seinem bescheidenen badiſchen Beamtengehalt, weil er es für seine Pflicht hielt, das von der Regierung in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen und seine Kräfte dem eigenen Heimatlande nicht zu entziehen. An seine Beamten stellte er, wie an sich selbst, strenge Anforderungen. Wer diesen entsprach, hatte eine feste Stütze an ihm. In der Beurteilung des Personals war er gerecht, ohne jede Voreingenommenheit. Kleine Fehler übersah er gerne, wenn der Mann im übrigen tüchtig war. Pedanterie oder Kleinlichkeit lag ihm ferne. Er war von Natur wohlwollend und hilfsbereit. Dafür besaß er das volle

Vertrauen und die aufrichtige Verehrung seiner Untergebenen. — Nachdem Zimmer die Direktion der Verkehrsanstalten übernommen hatte, standen ihm große Aufgaben bevor. Im Anfang des Eisenbahnwesens entstanden zunächst nur isolierte Linien von größerer oder geringerer Ausdehnung. Jede Linie hatte ihre eigenen Tarife und Betriebsvorschriften. Als dann ein Zusammenschluß mit auswärtigen Linien stattfand und Transporte von einer auf die andere übergehen sollten, war es dem Versender oder einem Spediteur überlassen, für den Weitertransport zu sorgen. Die Wagen der einzelnen Bahnen liefen nur bis an das Ende des Bahngebietes; die Güter mußten dort umgeladen und der anschließenden Bahn mit neuen Frachtbriefen übergeben werden. Die Personen mußten umsteigen und neue Fahrkarten auf der andern Bahn lösen. So war es zuerst in Heidelberg, als die Main-Neckar-Bahn anschloß. Dazu kam auf der badischen Bahn noch der erschwerende Umstand einer verschiedenen Spurweite. Die badischen Bautechniker gingen anfangs von der Meinung aus, es werde in Deutschland die breitere Spurweite (1,6 m) durchbringen. Dies erwies sich als ein Irrtum. Auf sämtlichen deutschen und auswärtigen Bahnen kam die jetzt noch bestehende schmälere (1,345 m) Spurweite zur Anwendung. Auch die Main-Neckar-Bahn hatte diese Spur. Ein solcher Zustand der Absperrung konnte nicht fort dauern; Baden mußte sich mit Aufwendung großer Opfer zur Umänderung entschließen. Es war daher eine der ersten schwierigen Aufgaben des neuen Direktors, sich mit dem Gleisumbau sämtlicher im Betrieb befindlichen Linien (Mannheim bis Haltingen und Appenweier-Rehl), sowie der Umänderung des Fahrmaterials zu befassen. Die Ausführung erforderte, da der Betrieb nicht unterbrochen werden durfte, die größte Umsicht in der Anordnung und Leitung. Im Frühjahr 1854 begonnen, wurde die umfassende Arbeit im Zeitraum von knapp einem Jahr ohne Unfall vollendet. Nach Beseitigung der technischen Hindernisse zur Ermöglichung des durchgehenden Betriebs galt es nun im Wege der Verhandlungen mit den Anschlußbahnen die noch bestehenden tarifrischen Schwierigkeiten zu beseitigen. Die Einführung direkter Frachtbriefe, direkter Tarife, direkter Expedition und direkter Kartierung und Abrechnung war zunächst die wichtigste Maßnahme, über die eine Verständigung zu erzielen war. Mit der Main-Neckar-Bahn und dem an diese anschließenden Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband kamen zwar entsprechende Vereinbarungen schon vor Vollendung des Gleisumbaus zustande (1851/52), allein ihr voller Wert konnte erst mit der Ermög-

sichung des Wagen durchlaufs wirksam werden. Im Mai 1855 verkehrten die ersten durchlaufenden Wagen auf der Strecke Frankfurt-Kehl. Die jüngere Generation der Gegenwart, der die jetzigen vervollkommeneten Einrichtungen vielfach noch nicht genügen, würde, wenn sie den Zustand des Verkehrs wesens in der Mitte des vorigen Jahrhunderts miterlebt hätte, mit Genugthuung anerkennen müssen, welche erstaunliche Fortschritte wir in den letzten 50 Jahren gemacht haben. Allerdings verlangte diese schwere Geistesarbeit und berufene Männer zur Durchführung. Zu den Männern, die in Deutschland um dieses große Werk sich vorzugsweise verdient gemacht haben, zählt auch Zimmer. Die vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebene Festschrift über die Tätigkeit des Vereins in den ersten 50 Jahren seines Bestehens (1846—1896) enthält neben andern auch das Bildnis Zimmers, als einer „der Persönlichkeiten, die den Bestrebungen des Vereins ein besonderes Interesse gewidmet und sich um seine Entwicklung und die Ausbildung seiner Einrichtungen besonders verdient gemacht haben“. — Von Mitte der fünfziger Jahre an nahm der Ausbau der Eisenbahnen allgemein einen ununterbrochenen Fortgang, das Eisenbahnnetz wurde immer dichter, die Maschen verengten sich mehr und mehr und in Baden wuchs damit auch die Zahl der Anschlüsse an auswärtige Bahnen in rascher Folge. Für das badische Bahnnetz am wichtigsten waren die Anschlüsse an die pfälzische Bahn bei Mannheim, an die bayerische Bahn bei Würzburg, an die württembergische Bahn bei Bruchsal, an die französische Ostbahn bei Kehl und die schweizerischen Bahnen bei Basel und Waldshut. Alle diese Anschlüsse veranlaßten umfangreiche Verhandlungen und Abmachungen über Fahrpläne, Regelung des durchgehenden Personen- und Güterverkehrs, Verständigung über die Betriebsvorschriften und Beförderungsbedingungen, Bildung der Verbandstarife, Vereinbarung über gegenseitige Wagenbenutzung und andere minderwichtige Angelegenheiten. Jeder neue Anschluß machte umfassende Änderungen in den Vorschriften über die Verkehrsleitung erforderlich, da die neuen Verkehrswege Gebiete an sich zogen, die bisher von anderen Linien bedient worden waren. Es bildeten sich mit der Zeit zahlreiche Verbände, die mit ihren parallel laufenden Linien durch Tarifierabsetzungen und Gewährung günstiger Beförderungsbedingungen unter sich in Wettbewerb traten und sich scharf bekämpften. Zur Beseitigung dieses unerwünschten Zustandes waren unter den beteiligten Bahnverwaltungen Vereinbarungen erforderlich, nach denen die Transportwege vertraglich festgelegt wurden. In allen

Verhandlungen auf diesem Gebiet war die Tätigkeit Zimmers für die badischen Bahnen von ausgezeichnet günstigem Erfolg. Durch sein scharfes Urteil, seinen weiten Blick über die voraussichtliche künftige Verkehrsgestaltung und nicht am wenigsten durch sein hohes persönliches Ansehen war es ihm gelungen, manches zu erreichen, was unter andern Umständen schwer zu erlangen gewesen wäre. — Es kann nicht die Aufgabe dieser Zeilen sein, das Wirken Zimmers in dieser Richtung weiter zu verfolgen; dazu wäre es nötig, auf die umfassende Geschichte der badischen Tarifpolitik im Personen- und Güterverkehr näher einzugehen. Es sollte nur kurz angedeutet werden, wie fruchtbringend seine Tätigkeit auf diesem Gebiete war, die in ihrer vollen Bedeutung nur von Sachverständigen richtig gewürdigt werden kann. Dem Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen, dem jetzt auch die österreichisch-ungarischen, die niederländischen und einige belgische Eisenbahnen angehören, war die badische Verwaltung schon im Jahre 1852 beigetreten. Der Verein hatte das Ziel, „durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern“. Schon bei seiner Gründung hatte der Verein den allerdings von seiner Verwirklichung noch recht fern liegenden Gedanken, es sollten die deutschen Eisenbahnen nach außen hin wie ein einheitliches Netz betrieben werden. Seine Tätigkeit erstreckte sich daher auf Herbeiführung übereinstimmender und möglichst vollkommener Einrichtungen auf technischem Gebiete, wie in der Verwaltung, im Betrieb und Verkehr. Es wurde zunächst die Erlassung eines Vereins-Güterreglements beschlossen, das von dem leitenden Grundsatz ausging, daß jede zum Verein gehörige Bahn den Transport von Gütern von und nach Güterstationen anderer Bahnen zu übernehmen habe, ohne daß es behufs des Übergangs auf die andere Bahn eines Vermittlers bedürfe. Die Bemühungen des Vereins für Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements für den Güterverkehr und bald auch für den Personen- und Gepäckverkehr waren von bestem Erfolg begleitet; es enthielt die ersten Grundlagen für das deutsche Eisenbahnfrachtrecht und für die später vom deutschen Bundesrat erlassenen Betriebs- und Verkehrsordnungen. Vielfach sind die jetzigen Einrichtungen für den internationalen europäischen Verkehr nur Erweiterungen der seinerzeit vom Verein deutscher Eisenbahnen geschaffenen Regelungen. An der Bearbeitung und späteren Ausgestaltung all dieser Verkehrsvorschriften hatte auch die badische Eisenbahnverwaltung mitzuwirken, eine Aufgabe, der sich vor allem der erfahrene Leiter der Verkehrsdirektion zu unterziehen



hatte. Noch einmal trat an Zimmer eine ungewöhnliche Aufgabe heran. Während des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 wurde die badische Bahn als Grenzbahn gegen Frankreich für Kriegszwecke durch Truppen-, Munitions-, Proviant-, Verwundeten- und Gefangenen-Transporte in außerordentlichem Maße in Anspruch genommen. Dank des anerkannten Organisationstalents und der auf gründlicher Sachkenntnis beruhenden tatkräftigen Anordnungen Zimmers wurde es der badischen Eisenbahnverwaltung möglich, die gewaltige Aufgabe ohne namhafte Störung des Privatverkehrs durchzuführen. — Mit der Postverwaltung, die seiner Leitung ebenfalls unterstellt war, hat sich Zimmer weniger intensiv beschäftigt. Das Eisenbahnwesen lag ihm näher und nahm seine Schaffenskraft beinahe ganz in Anspruch, jedoch soll damit nicht gesagt sein, daß seine Wirksamkeit im Postwesen von geringer Bedeutung gewesen wäre. Sein Anteil an dessen Entwicklung, insbesondere an dem Ausbau des deutsch-österreichischen Postvereins, an den Reformen im Tax-, Post-, Kurs- und Landpostwesen war immerhin hervortretend. Es standen ihm aber in der Direktion für das Postwesen erfahrene Räte zur Seite, auf deren Schultern er einen großen Teil der Arbeit abladen konnte. Im Jahre 1872 ging das Post- und Telegraphenwesen an das Reich über. Dies hätte der Direktion der Verkehrsanstalten eine Erleichterung gebracht, wenn nicht gleichzeitig die bisher der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues übertragene Leitung des Eisenbahnbaues ihr zugewiesen worden wäre. Von diesem Zeitpunkt an führte die Direktion der Verkehrsanstalten die Bezeichnung „Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen“ und der Vorstand den Dienstitel „Generaldirektor“. Dem Generaldirektor Zimmer war für seine Person schon im Jahre 1866 der Titel und Rang eines Geheimrates zweiter Klasse verliehen worden. Der Zuwachs an Geschäften durch den Eisenbahnbau war sehr erheblich, da eine Reihe wichtiger Bahnbauten noch im Gange war. So schwoll die Arbeitslast des Generaldirektors immer mehr an. Als er im Jahr 1854 die Stelle antrat, hatte das badische Bahnnetz kaum eine Länge von 300 Kilometer, jetzt hatte es nahezu die vierfache Ausdehnung erlangt. Zimmer gehörte zu jenen gewissenhaften und ehrgeizigen Naturen, die alles selbst machen und nichts aus der Hand geben wollen. Bei ihm war diese Eigenschaft um so mehr erklärlich und entschuldbar, als er die ganze Verwaltung von Anfang an geschaffen, organisiert und weiter ausgebildet hatte; er war daher in allen Zweigen am besten orientiert und mit der Verwaltung innig

verwachsen. Doch schließlich scheiterte er an dieser Eigenart; er nutzte seine Kräfte unnötigerweise frühzeitig ab und nachdem die dienstlichen Interessen es als unvermeidlich hatten erscheinen lassen, eine Teilung der Arbeit durch anderweite Organisation der Generaldirektion vorzunehmen, war er eher geneigt, sich ganz zurückzuziehen, als sich sozusagen auf ein Altenteil setzen zu lassen. So suchte Zimmer im Januar 1876 um seine Zuruhesetzung nach. In dem Pensionierungsgefuch weist er darauf hin, „daß er nahezu vierzig Jahre in der Eigenschaft als Staatsdiener und 45 Jahre im Dienst des Staates überhaupt tätig war und während dieser langen Zeit in Treue zu seinem durchlauchtigsten Fürsten bestrebt war, dem Lande, soweit seine Kräfte gereicht, durch gute Dienste nützlich zu sein“. Mit Allerhöchster Entschliebung vom 3. Februar 1876 wurde seinem Ansuchen unter besonderer Anerkennung seiner langjährigen treuen und ausgezeichneten Dienste stattgegeben. Als Zeichen weiterer Anerkennung verlieh ihm der Großherzog noch den Stern zum Kommandeurkreuz mit Eichenlaub vom Zähringer Löwenorden. Zimmers Brust zierte schon lange eine Reihe fremder hoher Ordensauszeichnungen. Sein Rücktritt erregte in der Verwaltung allgemeines Bedauern. Als Zeichen der Verehrung und Dankbarkeit wurden ihm zum Abschied vom Kollegium und den Bezirksbeamten verschiedene Ehrengeschenke überreicht. — Nach der Zuruhesetzung blieb Zimmer nicht untätig. Mit seinem regen Geiste und seinen reichen Erfahrungen beteiligte er sich nutzbringend an der Verwaltung von gemeinnützigen und Privatunternehmungen. Auch wurde er für die Landtagsperiode 1885/86 vom Großherzog zum Mitglied der Ersten Kammer der Landstände ernannt. — Zimmer war als Mensch von edler vornehmer Gesinnung, was auch schon in seiner äußeren Erscheinung zutage trat; alles Gemeine war ihm durchaus zuwider. Er hatte eine hohe Auffassung von der menschlichen Bestimmung und den hieraus für das Leben sich ergebenden Pflichten. An sich selbst stellte er, wie erwähnt, die strengsten Anforderungen sowohl im beruflichen als im privaten Leben. Tief durchdrungen von dem größten sittlichen Ernst und von einer echt christlichen Frömmigkeit faßte er alle Betätigung des irdischen Lebens nur als die Erfüllung der göttlichen Bestimmung des Menschen und als die Vorbereitung zum jenseitigen Leben auf. Eine streng sittenreine Lebensführung, die äußerste Hingebung an die Pflichten der Familie und des Berufes, die Treue gegen Fürst und Vaterland und die Liebe zu den Mitmenschen ergaben sich bei ihm deshalb von selbst als der naturgemäße Ausfluß des inneren Wesens. Selbstsucht, Eigennutz und Stre-

berei waren ihm fremd; niemals trat der eigene Vorteil der Sorge für das Wohl der Mitmenschen hemmend in den Weg. Die Nächstenliebe war ein hervorstechender Zug seines Wesens, jedoch gepaart mit einer gewissen Strenge: wer seines Wohlwollens theilhaftig sein wollte, mußte sich dessen würdig erweisen. Eine wahrhafte Frömmigkeit, frei von äußerlichem Schein, war ihm eigen geblieben von den unter der Obhut der Mutter verbrachten Kinderjahren bis ins hohe Alter. Mit Vorliebe beschäftigte er sich in den späteren Jahren seines Lebens, da die Berufspflicht nicht mehr auf ihm lastete, mit religiösen Fragen. Von Haus aus Katholik, zog ihn doch in gereiften Jahren der Geist der freien Forschung unwiderstehlich an und die jahrelang gehegte Hinneigung zum Protestantismus führte noch kurz vor seinem Lebensende auch zum äußeren Wechsel der Konfession. Politisch ist Zimmer niemals hervorgetreten, wiewohl er zu allen politischen Vorgängen und Fragen eine bestimmte Stellung einnahm; seiner Meinung gab er im engeren Kreise entschiedenen Ausdruck. Nach seinem ganzen Wesen wäre er am ehesten der konservativen Parteirichtung zuzurechnen gewesen, wenn er auch nicht zu ihr sich bekannt hat. Das politische Parteiwesen war ihm überhaupt nicht sympathisch; er war nicht im landläufigen Sinn Politiker. Durchdrungen aber war sein politisches Denken und Fühlen von der Liebe und Treue zum Fürstenhaus, er war Monarchist aus innerster Überzeugung; denn kraft seiner religiösen Grundsätze betrachtete er den Fürsten als die von Gott gesetzte Obrigkeit. Die fortschreitende Zerfetzung der sozialen Verhältnisse, das Schwinden der Autorität und die immer mehr sich ausbreitende Abwendung vom religiösen Glauben erfüllten ihn mit ernster Besorgnis um die Zukunft der menschlichen Gesellschaft. Er war der Überzeugung, daß nur in der Rückkehr zur Religion der Weg zur Heilung der mit der modernen Entwicklung der sozialen Verhältnisse verbundenen Schäden zu finden sei. — Zimmer starb am 14. November 1893 in Karlsruhe. Mit ihm schied ein Mann, der unter Aufwendung seiner ganzen Lebens- und Geisteskraft Befriedigung darin gefunden hatte, seinem Heimatlande in treuer und unermüdblicher Arbeit vortreffliche und dauernd wertvolle Dienste zu leisten. In der Geschichte des badischen Eisenbahnwesens wird sein Name unvergessen bleiben. (Unter Mittheilung von Mittheilungen Familienangehöriger und eines ihm befreundeten Zeitgenossen, des Postdirektors a. D. Glady.) Zittel.