

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

[Die bad. Staatsbahnen. Entwicklung. Wechsel in der Leitung]

[urn:nbn:de:bsz:31-252424](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-252424)

## Die Gr. badischen Staats-eisenbahnen und die obersten leitenden Beamten von 1836—1918.

- Am 17. 1. 1836 Ernennung des Bahnbaukomitees unter dem Vorsitz des Ministers Winter.
- Komiteemitglieder: Staatsrat Nebenius, Geh. Referendär Stöber, Oberbaurat Sauerbeck, Professor Bader an der polytechnischen Schule, Geh. Referendär Regener, Oberst von Fischer.
14. 5. 1836: Zusammentritt der Kommission.
22. 12. 1837: Einberufung des Landtags.
10. 2. 1838: Zusammentritt des Landtags.
26. 2. 1838: Genehmigung der Bahnbauvorlagen.
14. 4. 1838: Errichtung der Eisenbahndirektion unter Oberst von Fischer.
3. 9. 1840: Auflösung der Eisenbahndirektion und Übertragung der Leitung an die Wasser- und Straßenbaudirektion.
12. 9. 1840: Eröffnung der Bahnstrecke Mannheim—Heidelberg.
- 1853: Überweisung des Eisenbahnbaues dem Geschäftskreis des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit der Oberdirektion als Eisenbahnbehörde. Die bauliche Unterhaltung oder Erneuerung bestehender Bahnen kamen unter die Zuständigkeit der Eisenbahnbetriebsverwaltung. Errichtung von Eisenbahninspektionen.
22. 5. 1854.: Die seitherige Direktion der Posten und Eisenbahnen erhielt die Bezeichnung Direktion der Großh. Bad. Verkehrsanstalten mit der Abt. A (Post) und B (Eisenbahn).
- 1854: Umbau des badischen Oberbaues von 1,6 m Spurweite auf die allgemeine von 1,435 m (S. Kal. 1913 S. 73).
- 1860: Neuschaffung des Handelsministeriums, dem neben der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues die Direktion der Verkehrsanstalten (Eisenbahnbau und Betrieb) untergeordnet wurden. Minister Geh. Rat Weizel, Mitglied Ministerialrat Turban. Geh. Rat Zimmer wurde Direktor der Verkehrsanstalten, Ministerialrat Baer Direktor des Wasser- und Straßenbaues. Ministerialrat Hermann Poppen wurde Vertreter von Zimmer.
1. 1. 1872: Abtrennung des Postdienstes infolge Gründung des Deutschen Reiches (18. 1. 1871) und Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung. Errichtung der Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Übergang sämtlicher, den Eisenbahnbau und Betrieb berührenden Arbeiten von der Oberdirektion auf die Generaldirektion.
20. 2. 1863: Tod des Handelsministers Weizel. Übergang der Leitung des Ministeriums und somit des Eisenbahnwesens an den Präsidenten des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherrn von Roggenbach, der es am

30. 1. 1864 dem Staatsrat *Mathy* überließ, der es auch beibehielt, als er am
27. 7. 1866 zum Finanzminister und Präsidenten des Staatsministeriums ernannt wurde.
4. 2. 1868: Tod des Ministers *Mathy*.
3. 2. 1868 wurde der Präsident des Ministeriums des Groß-Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten von *Friedrich* mit der Vertretung des Handelsministeriums betraut.
12. 2. 1868: Ministerialrat von *Dusch*, Präsident des Handelsministeriums, dem im Jahre
- 1872 (November) Ministerialrat *Turban* folgte, der das Handelsministerium auch beibehielt, als er
- 1876 Präsident des Staatsministeriums geworden war.
3. 2. 1876: Geheimerat *Zimmer* in Ruhestand versetzt († 14. 11. 1893), Nachfolger Ministerialrat *Wilhelm Eisenlohr*.
20. 4. 1881: Aufhebung des Handelsministeriums. Übergang des Eisenbahnwesens in das Finanzministerium. Geh. Rat *Ellstätter*, Präsident dieses Ministeriums.
7. 3. 1893: Finanzminister *Ellstätter* zuruhegefezt.
1. 6. 1893: Das Eisenbahnwesen wird wieder dem Ministerium des Groß-Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten unterstellt. Der seitherige badische Gesandte in Berlin, Geheimerat *Artur v. Brauer* tritt an die Spitze dieses Ministeriums.
23. 9. 1902: Geh. Rat I. Kl. *W. Eisenlohr* zuruhegefezt. Geh. Oberregierungsrat *August Roth* Generaldirektor.
8. 8. 1905: Minister *v. Brauer* zuruhegefezt. Geh. Rat *Friedrich Marschall v. Bieberstein* Nachfolger.
19. 5. 1911: Minister *v. Marschall* zuruhegefezt.
19. 5. 1911: Das Eisenbahnwesen dem Finanzministerium unterstellt. Finanzminister Geh. Rat *Dr. Joseph Rheinboldt*, Ministerialdirektor der Eisenbahnabteilung seit 17. 5. 1915 Geh. Rat *Julius Schulz*.
4. 1. 1918: Staatsrat Generaldirektor *A. Roth* als Wirkl. Geh. Rat zuruhegefezt.
4. 1. 1918: Staatsrat Generaldirektor *Julius Schulz* (S. Verkehrsabt.).
10. 11. 1918: Verkehrsminister *Leopold Rüder*.

**Vorstände der technischen Abteilung. (Vaudirektion).**

3. 2. 1876: *Robert Gerwig* († 6. 12. 1885).
1. 2. 1886: *August v. Würthgenau* († 12. 4. 1892).
7. 7. 1892: *Theodor Goffweyler* († 4. 12. 1896).
7. 12. 1896: *Hermann Effer* († 2. 4. 1898).
24. 6. 1898: *Nolf Wasmer*, Geh. Oberbaurat, pensf. 1. 10. 1913.
11. 10. 1913: *Richard Tegeler*, Geh. Oberbaurat.

**Vorstände der Betriebsabteilung (Betriebsdirektion).**

3. 2. 1876: Ministerialrat *Wilh. Schupp* († 30. 7. 09).
9. 8. 1898: Geh. Rat *Wilh. Schupp* zuruhegefezt.



9. 8. 1898: Oberbaurat Karl Seiz († 12. 8. 03).  
9. 11. 1900: Oberbaurat Karl Seiz zuruhegesezt (Krankheit).  
16. 11. 1900: Geh. Oberbaurat Oswald Engler.  
16. 11. 1911: Geh. Oberbaurat Engler zuruhegesezt.  
1. 1. 1912: Geh. Oberbaurat Alexander Courtin.

#### **Vorstände der Verkehrsabteilung.**

12. 8. 1875: Oberregierungsrat Hch. Schröder (Abt. f. Gütertarifangelegenheiten).  
20. 7. 1889: Schröder ausgetreten. (Schaaffhausensche Bankverein.)  
30. 10. 1889: Oberregierungsrat A. Roth (seit 1898 Verkehrsabteilung).  
27. 9. 1902: Oberregierungsrat J. Schulz, bis 17. 5. 1905, ab 17. 5. 1905 bis 4. 1. 1918 Ministerialdirektor im Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.  
29. 5. 1905 bis 17. 1. 1908: Oberregierungsrat M. Herrmann.  
17. 1. 1918: Oberregierungsrat Karl Witterich.

#### **Vorstände der Rechnungsabteilung.**

- Bis 23. 12. 1887: Geh. Rat Dr. Adolf Gmelin († 23. 11. 1900).  
17. 3. 1888: Geh. Rat Hugo Schneider (zuruegesezt 1. 10. 1902, † 10. 11. 10).  
1. 10. 1902: Geh. Rat Rob. Stuz († 28. 1. 05).  
17. 2. 1905: Geh. Rat Henn. Seit 1918 zugleich

#### **Vorstand der Verwaltungsabteilung.**

(Wegen Entwicklung des Bahnnetzes und Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken siehe Kal. 1910 S. 296.)

Es gibt Zeiten, wo man liberal regieren muß,  
und Zeiten, wo man diktatorisch regieren muß,  
es wechselt alles, hier gibt es keine Ewigkeit.

Bismarck Reichstage 1881

### **Wechsel in der Gr. badischen Staatsregierung und bei der Gr. Generaldirektion der Staatsbahnen. 1917/18.**

Das Ende des Jahres 1917 brachte für unser Heimatland Baden eine bedeutende Veränderung in der Leitung der Großh. Regierung.

Der Präsident des Staatsministeriums und Minister des Großh. Hauses, der Justiz und auswärtigen Angelegenheiten, Staatsminister Dr. Freiherr von Dusch wurde unterm 22. Dezember 1917 auf sein Ansuchen wegen leitender Gesundheit in den Ruhestand versetzt und an dessen Stelle der Minister des Innern Dr. Freiherr von und zu Bodman, unter Belassung in dieser Stellung zum Staatsminister und Präsidenten des Staatsministeriums ernannt. Gleichzeitig wurde der Präsident des Oberlandesgerichts Dr. Düringer zum Minister des Gr.

Hauses, der Justiz und des Auswärtigen ernannt. Die beiden Staatsminister sind 1851 geboren und haben den Feldzug 1870/71 freiwillig mitgemacht. Dem scheidenden Staatsminister ist ob seiner vornehmen, wohlwollenden Gesinnung bei allen Beamten ein ehrendes Andenken gesichert. Er war Staatsminister seit 1905.

Von größerer Bedeutung als der Wechsel in der Regierung war für uns Eisenbahnbeamte der Wechsel in der Leitung der Eisenbahnverwaltung. Unterm 2. Januar 1918 wurde der Generaldirektor der Staatseisenbahnen Staatsrat August Roth auf Ansuchen wegen leidender Gesundheit unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen und erspriechlichen Dienste und unter Ernennung zum Wirklichen Geheimen Rat in den Ruhestand versetzt und Ministerialdirektor, Staatsrat Julius Schulz beim Ministerium der Finanzen zum Generaldirektor der Staatseisenbahnen ernannt.

Ferner wurde unterm 17. Januar an Stelle des seitherigen Ministerialdirektors Schulz der Vorstand der Verkehrsabteilung der Großh. Generaldirektion, Geheimer Oberregierungsrat Max Hermann zum Ministerialdirektor im Finanzministerium und an dessen Stelle Oberregierungsrat Karl Bitterich bei der Großh. Generaldirektion zum Vorstand der Verkehrsabteilung ernannt.

Die Verwaltungsabteilung und die Rechnungsabteilung wurden zu einer Verwaltungsabteilung, vereinigt, der der seitherige Vorstand der Rechnungsabteilung, Geheimer Oberregierungsrat Henn als Vorstand der Verwaltungsabteilung vorge setzt wurde.

Anlässlich des Ausscheidens aus dem Staatsdienste hat Finanzminister Erzellenz Dr. Rheinboldt des seitherigen Generaldirektors Roth verdienstvolles Wirken im Verlaufe der Verhandlungen der Zweiten Kammer der Landstände mit folgenden Worten gewürdigt:

„In Erzellenz Roth verliert die Staatsverwaltung einen Beamten von vorbildlicher Pflichttreue und peinlichster Gewissenhaftigkeit, den nur der harte Zwang seines tiefbedauerlichen ernstesten Leidens bewegen konnte, in dieser schweren Zeit seinen wichtigen Posten zu verlassen. Besonders hervortretende Eigenschaften sind sein Gerechtigkeitsfönn und sein soziales Empfinden, die beide vor allem in der nicht leichten Behandlung des großen Beamtenkörpers, der ihm unterstand, sich wohlthätig geltend gemacht haben und ihm bei allen seinen früheren Untergebenen ein dankbares Andenken sichern werden. Keiner, auch nicht der geringste Beamte, ist ungehört von seiner Tür gegangen. 35 Jahre ist Erzellenz Roth im Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig gewesen, und davon 15 Jahre in der verantwortungsvollen Stellung des Leiters der Generaldirektion. In diese letztere Zeit fällt eine der bedeutendsten Entwicklungsphasen unserer Eisenbahnen, die er maßgebend beeinflusst hat. Ich weise nur darauf hin, daß die Einnahmen und Ausgaben in dieser Zeit um rund 60 und 40 %, der Personalstand um rund 33 % zugenommen haben. Unserem



Eisenbahnen sind rund 1240 km Gleislängen hinzugefügt worden. Zu erwähnen ist weiter der umfassende Ausbau der wichtigsten Bahnhöfe, die ihren unschätzbaren Wert im gegenwärtigen Kriege erwiesen haben, ferner der Ausbau des Kehler Hafens. An sonstigen bedeutenden Einrichtungen in unserem Staatsbahnwesen, an deren Einführung Erzellenz Roth maßgebend beteiligt war, nenne ich die Personentarifreform von 1907, den Staatsbahnwagenverband und eine Reihe von Verbesserungen in der Organisation der Verwaltung und im Personalwesen. Roth sieht hiernach auf eine sehr arbeitsreiche Laufbahn zurück, die viele greifbare Erfolge gezeitigt hat, und die seinen Namen dauernd mit der badischen Eisenbahnverwaltung verbinden wird. Möge ihm in einer noch langen behaglichen Ruhezeit der verdiente Lohn beschieden sein."

Dieser wohlverdienten, von maßgebender Seite ausgehenden Ehrung mögen aus der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgende Angaben über das vielseitige Wirken von Erzellenz Roth angefügt werden. Die Leitung der Generaldirektion hat er im November 1902 in der Zeit fortdauernder riesiger Aufwärtsbewegung des Verkehrs übernommen. Demgemäß erwarteten Herrn Roth als Generaldirektor von vornherein außergewöhnliche Aufgaben. Die während seiner Amtsführung vollendeten großen Bahnhofbauten Mannheim Abf., Basel Pers., Güter- und Abf., Freiburg Gbf., Karlsruhe Persf., Durlach, Offenburg Pers. u. Abf. und Heidelberg Gbf., je mit neuen Zufahrtslinien, waren zu jener Zeit teils in der Ausführung, teils in der Planbearbeitung begriffen. Dazu kam der Umbau mehrerer Bahnhöfe mittlerer Bedeutung. Ebenso wichtig ist der in Roths Amtszeit durchgeführte Ausbau zweiter Gleise im Umfang von rund 220 km. Auch der Bau von Nebenbahnen wurde entsprechend der Zunahme des Verkehrs fortgeführt, indem in der Zeit von 1902 bis 1917 außer einigen neuen, mit Bahnhofbauten zusammenhängenden Verbindungsbahnen, hauptsächlich für den Güterverkehr, im ganzen 9 Nebenbahnen mit zusammen 110 km eröffnet worden sind. Desgleichen hielt der Ausbau der Hafenanlagen und der Werkstätten Schritt mit dem Verkehrsaufschwung.

Die sonstigen wichtigen Neuerungen, die in die Dienstzeit des ausgeschiedenen Generaldirektors fallen, sind bereits oben erwähnt. Wie Erzellenz Roth von Anfang an auf tunlichste Vereinfachung der Geschäfte hinwirkte, so verstand er es auch, die Dienstfreudigkeit seiner Untergebenen durch Anerkennung des von dem einzelnen innerhalb der gegebenen Zuständigkeit Geleisteten zu heben.

Ein hervorragender Zug von Erzellenz Roth, den auch der Herr Minister hervorgehoben hat, ist seine andauernde Fürsorge für das untergeordnete Personal. Zahlreiche Verbesserungen auf dem Gebiete des Personalwesens und der Wohlfahrtseinrichtungen sind auf seine persönliche Einwirkung zurückzuführen, so die Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten, Herabsetzung der Höchstsicht auf 14 Stunden, womit die badischen Staatsbahnen vorangegangen sind, Neuordnung der Löhne, Ausgestaltung des



Kantinenwesens, Förderung der Baugenossenschaften und anderes mehr.

Außerhalb der eigenen Verwaltung ist Erzellenz Roth schon vor der Übernahme der Leitung der Generaldirektion, als langjähriger Vertreter der badischen Staatsbahnen in Gütertarifangelegenheiten, insbesondere auch bei den Verhandlungen der ständigen Tariffkommission, der er von 1889 bis 1902 angehört hat, weiten Kreisen bekannt geworden. Seine Tätigkeit in der ständigen Tariffkommission wurde deshalb nicht nur bei ihren Mitgliedern, sondern auch in den Kreisen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten hoch geschätzt.

(Dem badischen Eisenbahnkalender hat Erzellenz Roth stets seine wirksame Sympathie geschenkt, wofür auch an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt sei. Der Herausgeber.)

Der jetzige Generaldirektor, Herr Staatsrat Julius Schulz, ist 1860 geboren, steht somit im reifsten Mannesalter. Gleich seinem Vorgänger hat Herr Staatsrat Schulz Finanzwissenschaften studiert; er hat den gleichen Bildungsgang und die gleiche Laufbahn genommen wie Erzellenz Roth. Im Eisenbahn- und Finanzwesen ein ganz hervorragender Fachmann ist der neue Generaldirektor auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen wie kein zweiter in unserer Staatsverwaltung befähigt und berufen, die badischen Eisenbahnen, dieses hervorragendste Verkehrsinstitut, den ausschlaggebendsten Bestandteil in unserer Staatsfinanzverwaltung, richtig zu leiten und einer gedeihlichen, neuzeitigen Entwicklung entgegenzuführen.

Ministerialdirektor Max Herrmann hat Rechtswissenschaft studiert, ist nach Ablegung seiner zweiten juristischen Staatsprüfung im Jahre 1895 in den Dienst der Eisenbahnverwaltung übergetreten, in dem er zunächst vom Jahr 1896 ab als wissenschaftlich gebildeter Hilfsarbeiter im Kollegium der Generaldirektion verwendet und im Jahr 1900 mit dem Titel Regierungsrat zum Kollegialmitglied ernannt wurde. 1902 trat er als badisches Mitglied in die Kgl. Preuß. und Großh. Hessische Eisenbahndirektion (der Main-Neckarbahn) in Mainz ein und wurde im Jahr 1905 zum Vorstand der Verkehrsabteilung bei der Generaldirektion ernannt. Sein Nachfolger, Oberregierungsrat Karl Bitterich, legte im Jahr 1899 die Staatsprüfung als Eisenbahnpraktikant ab. Nachdem er von 1903 ab als Stationskontrollleur in Basel tätig war, wurde er mit dem Titel Betriebskontrollleur im Jahr 1905 mit der Beförderung des Stationsamts Triberg betraut und im Jahre 1906 zum Bahnverwalter in Singen ernannt. Als solcher war er noch in Mannheim, der Hochschule des Eisenbahnwesens, tätig, worauf seine Ernennung zum Betriebsinspektor und nach weiteren zwei Jahren seine Berufung in das Kollegium der Generaldirektion erfolgte.

(Für die Eisenbahnverwaltung wird die Befetzung dieser wichtigen leitenden Stellen mit solch geschäftserfahrenen und kenntnisreichen Oberbeamten nur von Glück und Segen sein und eine gedeihliche Entwicklung unseres Verkehrswesens verbürgen. D. S.)