



Werner Schreiners

Mobilitas

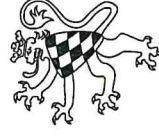
Festschrift zum 70. Geburtstag Werner Schreiners

Herausgegeben

von

Klaus Frédéric Johannes

unter redaktioneller Mitarbeit von
Wolfgang Müller



Schriftenreihe der Bezirksgruppe Neustadt an der Weinstraße
im Historischen Verein der Pfalz, N. F. 1

Neustadt an der Weinstraße 2017

Abbildung auf dem Buchtitel:

Ausschnitt aus einem Vogelschaubild der Stadt Ludwigshafen um 1880, gezeichnet 1950 von Gretel Engelsmann (mit freundlicher Genehmigung von Klaus J. Becker, Stadtarchiv Ludwigshafen)

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Es können nicht alle Rechteinhaber von Abbildungen ermittelt werden. Sollte dem Verlag bzw. den Autoren gegenüber der Nachweis der Rechteinbeschäft geführt werden, wird von letzteren das branchenübliche Honorar nachträglich gezahlt. Für Abbildungen und deren Rechteinholung für den Inhalt, ihrer Texte sind ausschließlich die Autoren verantwortlich. Herausgeber und Verlag übernehmen hierfür keine Haftung. Für den Inhalt abgedruckter oder verlinkter Websites ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich. Verlag und Herausgeber haben keinen Einfluss auf die verknüpften Seiten und übernehmen hierfür keine Haftung. Die Rechte an den Beiträgen verbleiben bei den Autoren. Ein Wiederabdruck oder eine Weiterverwendung ist nur mit schriftlicher Zustimmung von Verlag und Herausgeber statthaft.

Schriftenreihe der Bezirksgruppe Neustadt an der Weinstraße im Historischen Verein der Pfälz, N. F. 1, herausgegeben im Auftrag der Bezirksgruppe von Klaus Frédéric Johannes

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Den Druck dieses Buches haben gefördert:

Protestantisches Dekanat Neustadt an der Weinstraße
Protestantische Siftskirchengemeinde Neustadt an der Weinstraße
Staatskanzlei Rheinland-Pfalz
Stadt Neustadt an der Weinstraße
Landkreis Kusel
Landkreis Rhein-Neckar
Landkreis Südliche Weinstraße
Landkreis Südwestpfalz
Verbandsgemeinde Landau-Land
Gemeindebezirk Einöd, Ingweiler, Schwarzenacker
Archiv der Universität des Saarlandes, Saarbrücken
Förderverein Landesarchiv Speyer e. V.
Förderverein Museum Neustadt e. V.
Karlsruher Verkehrsverbund
Verband Region Rhein-Neckar
Verkehrsverbund Rhein-Neckar
Zweckverband Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Süd
redlingshöfer+hofmann, Landau
Schilder Reeg, Landau
VR Bank Südpfalz, Landau

Satz und Bildbearbeitung: Uwe Welz, Kaiserslautern
Gesamtherstellung: Lux Agentur & Verlag, Ludwigshafen

ISBN 978-3-9816211-4-3

Inhaltsverzeichnis

Grußworte

Malte Dreyer, Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz XV

Kurt Beck, Ministerpräsident a. D., Vorsitzender der Friedrich-Ebert-Stiftung XVI

Hans Georg Löffler, Oberbürgermeister der Stadt Neustadt XVII

Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung und Regionalleiter Marketing, Region Mitte, DB Regio AG XVIII

Werner Schineller, Vorsitzender des Historischen Vereins der Pfälz, Oberbürgermeister a. D. der Stadt Speyer XX

Josef Distler, Zu Band und neuer Reihe XXI

Klaus Frédéric Johannes, Vorwort des Herausgebers XXII

Rainer Rund, Regierungspräsident a. D.:
Werner Schreiner, Eisenbahner – Botschafter – Heimathistoriker XXIV

I. Ältere Territorialgeschichte

Martin Armgart:

Alle streben nun nach Neustadt?

Eine neue Stadt und die Netze klösterlichen Wirtschaftens 3

Josef Distler:

Die Jagd an fürstlichen Höfen der Barockzeit 25

Lutz Frisch:

Pfalzgraf Johann Casimir, seine „Hohe Schule“ im Casimirianum und die Bürger von Neustadt an der Haardt 37

Wolfgang Müller*)

Überlegungen zur Errichtung einer Eisenbahnakademie an der Universität des Saarlandes im Frühjahr 1948

„Die Nachricht von der Errichtung einer Universität in Saarbrücken mit gewissen Sonderaufgaben gibt mir die Gelegenheit, der saarländischen Regierung ein Problem zur Erörterung zu unterbreiten, das als solches von der früheren preußischen bzw. deutschen Eisenbahnverwaltung zwar wohl erkannt war, dessen Erörterung aber immer wieder unterdrückt worden ist aus Gründen verschiedenster, nie aber solchen sachlicher Art. Es ist die Frage der fachlichen Vorbildung der höheren (oberen) Eisenbahnbeamten. Die wirtschaftliche Struktur des Landes, die Bedeutung seiner Industrie und seines Handels auch in ihren Beziehungen zu den Nachbarländern, zwingen dazu, den Eisenbahnen als dem erstrangigen Verkehrsträger ein besonderes Augenmerk zu sichern.“ Mit diesen Worten leitete J. Schmidt am 20. April 1948 seine „an die Regierung des Saarlandes zu Händen des Herrn Minister Dr. Straus“¹⁾ gerichtete vierseitige maschinenschriftliche Eingabe zur Errichtung einer Eisenbahnakademie an der neuen Universität des Saarlandes ein.²⁾ Denn elf Tage zuvor, am 9. April 1948, war bei einer Sitzung im Pariser Quai d'Orsay die Umwandlung des propädeutischen Studien gewidmeten Homburger Hochschulinstituts in eine Universität beschlossen worden, der man auch die Rolle einer Brücke zwischen Frankreich und Deutschland zuwies.³⁾ Leider fehlen

*) Für kollegialen Austausch danke ich Archivdirektor i. R. Michael Sander.

1) Emil Straus (1899–1985). Unter anderem vom 20. Dezember 1947 bis zum 14. April 1951 Minister für Kultus, Unterricht und Volksbildung im 1. Kabinett Hoffmann.

2) Vgl. Eingabe wegen Errichtung einer Eisenbahnakademie MK 4882 Landesarchiv Saarbrücken. Die Quellenzitate und sonstigen Hervorhebungen folgen dem Original.

3) Vgl. unter anderem Müller, Wolfgang: Die Universität des Saarlandes als Brücke zwischen Frankreich und

weitgehend biographische Informationen⁴⁾ über den Verfasser des Memorandums, der als „Schriftsteller“ Josef Schmidt in einem von der Eisenbahn-Wohnungsgesellschaft errichteten Haus Saarbrücken 3, Ohmstraße 6 lebte und – aus welchen Quellen auch immer – über detaillierte Kenntnisse von Verwaltungsstrukturen verfügte. Zwar konzentrierte er seine Darlegungen „im Wesentlichen auf den nichttechnischen Dienst“, gleichwohl müsse auch der technische Dienst einbezogen werden, bei der Realisierung seines Vorhabens entfalle „die Unterscheidung nach zwei Hauptdienstzweigen, dem nichttechnischen und dem technischen Dienst, wie man eine solche Unterscheidung ja auch weder bei der Forst- noch bei der Bergverwaltung kennt.“

Dem nichttechnischen Dienst mit seinen drei Dienstzweigen Verwaltung, Betrieb und Verkehr und ihren wechselseitigen Verbindungen widmete der Verfasser besondere Aufmerksamkeit. Zwar fiel theoretisch wenigstens „die alte Auffassung, daß der Verwaltungsdienst, also der der heutigen „Direktion“, ein vom eigentlichen Eisenbahndienst – dem „äußeren“ Dienst (Verkehr und Betrieb) – Unabhängiges, für sich Abgeschlossenes sei“, doch blieb sie praktisch *de facto* bestehen. „Theoretisch blieb die in amtlichen Verlautbarungen um das Jahr 1938 kund gegebene Umstellung, wonach man die Überzeugung gewonnen habe, daß der Verwaltungsdienst (immer unter Negierung des Verwaltungsdienstes bei den Stellen des äußeren Dienstes ebenso wie des Verkehrs- und Betriebsdienstes bei der Verwaltung unter ausschließlicher Beziehung auf die Direktionen und damaligen „Ämter“) „erfolgreich nur von Männern wahrgenommen werden kann, die selbst jahrelang an der Front gestanden“ und den Betrieb und Verkehr in allen seinen Erscheinungen praktisch erlebt haben.“⁵⁾ Indessen wurden Betrieb und Verkehr weiter von Architekten und Juristen vom Dienstzweig „Verwaltung“ her geleitet, überwacht und in ihrer Wirkweise bestimmt von Leuten, die niemals „an der Front“ gestanden hatten und vielfach kaum eine einzige der Funktionen des Außendienstes in anderer Beziehung kannten als etwa der Fahrgast in einem Personenzuge.“ Scharf wandte sich der Autor gegen diese juristisch ausgebildeten Beamten, die bereits kurz nach ihrem zweiten Staatsexamen als „Dezernenten“ „ohne irgend welche Sachkenntnis“ (sic) die „irreführende Bezeichnung „Sachbearbeiter“ führten. Denn aufgrund seiner Befähigung zum Richteramt könne ein Jurist auch nicht als Forstrat, Bergrat oder Landvermesser agieren. Demnach gebe es keinen „vernünftigen Grund“, leitende Stellen nur mit ausgebildeten Juristen zu besetzen und so „auf die Befähigung zum Eisenbahner“ zu verzichten. Stattdessen plädiert der Verfasser eher für „eine volks- oder betriebswirtschaftliche Vorbereitung, aber selbst da wäre eisenbahnfachliche Vorbereitung nicht zu entbehren. Diese Juristen bei der Eisenbahn, die nicht einen Augenblick mit den Verwaltungsjuristen identifiziert werden dürfen, arbeiten sozusagen im Raum des Abstrakten“ und losgelöst vom Eisenbahnwesen. Nach diesen Prämissen und einem Blick auf die unterschiedlichen Leistungsstufen zwischen den leitenden Juristen und den nachgeordneten Mitarbeitern schätzt er das „sachliche Wissen und fachliche Können“ der nachgeordneten „nicht innerlich aber fachlich verankerten“ Beamten nicht als „an-

als das der sich oft durch „völlige Unkenntnis“ auszeichnenden leitenden Juristen. Dieser Befund markiere einen unmöglichen Zustand und widerspreche der Vernunft und Logik.

„Wenn die deutschen Eisenbahnen bisher liefen, so liefen sie trotz ihrer Leitung und infolge des Pflichtbewusstseins ihrer nachgeordneten Funktionsträger.“ Ein Verkehr „nach Vorschrift“ und den Vorgaben der Verwaltung komme rasch zum Erliegen, wie das historische Beispiel des „passiven Widerstandes“ während der Ruhrbesetzung im Januar 1923 gezeigt habe.⁶⁾ Abgesehen vom Liegenschaftswesen sei der „nur juristisch vorgebildete Beamte“ bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben vollends „auf den nachgeordneten, aber fachlich vorgebildeten Beamten angewiesen und meist von ihm abhängig“, woraus sich auch kaum zu unterschätzende „psychologische Folgen“ ergäben.

Daher kritisiert der Autor entschieden den „preussischen Verwaltungsassessorismus – Assessorismus als Zustand, nicht als Stand –, der „bei der Eisenbahn ... eine bei keiner anderen Verwaltung möglich[e] Atmosphäre“ geschaffen habe. Die sich aus dieser Abhängigkeit entwickelnden „dienstlichen Zustände“ und die sich „aus der „mangelnden Gesamtschau“ ergebenden unkoordinierten Arbeitsprozesse wirkten sich so nachteilig „auf die gesamte Geschäftsabarbeitung, das Wirtschaftsleben und den Staatshaushalt aus, daß ihre Beseitigung n[ach] m[einer] A[u]ffassung) eine der Existenzbedingungen unseres Landes ist“.

Eindringlich wiederholt der Autor sein Votum: „Wie bei der Berg- und Forstverwaltung handelt es sich bei der Eisenbahn um eine Betriebsverwaltung, die besondere, aber sehr weitgehende Fachkenntnisse und daher eine fachwissenschaftliche Vorbildung ihrer leitenden Beamten verlangt. Es kann kein Zweifel bestehen, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn nicht geringer ist als die der Forsten und Gruben oder gar des Vermessungswesens.“ Die Rolle der Eisenbahn wachse zudem bei einer möglichen Realisierung des „sehr erstrebenswerten Ziels“ ..., Eisenbahn, Post und schließlich die Straßenverkehrsverwaltung aus nebeneinander wirkenden z[um] T[eil] konkurrierenden Betrieben zu einer einzigen, einheitlichen Verkehrsverwaltung zusammenzuschweißen.“

Angesichts der „besonderen Stellung des Saarlandes im europäischen Wirtschaftsraum“ plädierte der Autor für eine Anpassung des neu zu schaffenden Eisenbahnverkehrsrechts an das internationale Verkehrsrecht⁷⁾ und die vom Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen entwickelten internationalen Konventionen zur Waren- und Passagierbeförderung.⁸⁾ Auch wenn er auf Einzelheiten verzichtete und „die Erörterung der möglichen dynamischen Wirkun-

6) Vgl. Kemp, Klaus, Regiebahnen, Reparationen, Besetzung, Ruhrkampf, Reichsbahn. Die Eisenbahnen im Rheinland und im Ruhrgebiet 1918–1930, Freiburg 2016.

7) Vgl. unter anderem Kunz, Wolfgang, Eisenbahngesetze, Baden-Baden 2006 und Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, hg. von Wolfgang Kunz und Urs Kramer, Baden-Baden 46²⁰¹⁶.

8) Décret n° 65-350 du 23 avril 1965 portant publication de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV), de la convention internationale con-

gen politischer Art im Sinne der Völkerverständigung der Regierung“ überließ, so erachtete er gleichwohl „die Sache im Zusammenhang mit den übrigen Aufgaben der internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für so bedeutend“, um seine an die Regierung gerichtete Anregung zu begründen, eine Eisenbahnakademie einzurichten. Dementsprechend schlug er „der Regierung des Saarlandes vor zu erwägen: Der Universität Saarbrücken eine Eisenbahnakademie einzugliedern mit Fakultäten bzw. Disziplinen für Verkehr (einschl[ießlich] Betrieb, Technik (einschl[ießlich] Bau und Verwaltung (einschl[ießlich] allgem[einem] Recht und Betriebswirtschaft). Ob diese Eisenbahnakademie nach Art der Forst- und Bergakademien⁹⁾ im Rahmen der Universität selbständig wäre oder die Gestalt eines Instituts hätte, wäre Formfrage. Die Anstalt müßte allen europäischen Eisenbahnbefisssenen offen stehen. Für Zwecke der Seminare oder zu Übungen stünden die Eisenbahndienststellen in Saarbrücken und der engeren Umgebung zur Verfügung. Im Falle der erstrebenswerten Zusammenlegung der drei Verkehrsverwaltungen wäre die Akademie entsprechend zu erweitern.“

Interessanterweise verzichtet Schmidts Memorandum auf detaillierte Angaben zu den voraussichtlichen finanziellen Erfordernissen der Eisenbahnakademie, zur Struktur der geplanten Fakultät(en), zur Rekrutierung der Dozenten, zu Eingangsvoraussetzungen für die dort Studierenden und die erwünschten Lehrinhalte. Ebenso wenig verweist der Autor auf die bereits im Kaiserreich an den drei Friedrich-Wilhelms-Universitäten in Berlin, Bonn und Breslau durchgeführten „Vorlesungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens“, die „sowohl den Beamten und Aspiranten des höhern (sic) Eisenbahndienstes als auch den Studierenden zugänglich gemacht worden“ waren.¹⁰⁾ Denn bereits vor dem Ersten Weltkrieg war das Problem erkannt, auf die „Vielseitigkeit des Eisenbahndienstes“ und die Notwendigkeit einer durch Selbststudium und Praxis anzueignenden „gründliche(n) Kenntnis aller zum Eisenbahnwesen gehörenden Materien“ hingewiesen worden. Auch wenn keine „Hochschulen für Eisenbahnwesen (Eisenbahnakademien) existierten, so wurden doch im Deutschen Reich an mehreren Institutionen eisenbahnfachliche Vorlesungen angeboten unter anderem an der Berliner Universität über „Nationalökonomie der Eisenbahnen insbesondere das Tarifwesen, Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen, Technologie der Eisenbahnen, Betrieb der Eisenbahnen, preussisches Eisenbahnrecht, Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen und Eisenbahnfrachtrecht“. Solche Vorlesungen sind unter anderem auch für Breslau, Köln, Elberfeld, Halle an der Saale, Hannover, Frankfurt am Main oder an der Handelshochschule in Mannheim bezeugt.¹¹⁾ Jedenfalls überrascht es, daß Schmidts Eingabe weder auf diese in

9) In Deutschland existieren bis heute die Bergakademien in Clausthal und Freiberg. Die forstliche Hochschule Tharandt wurde 1929 der TU Dresden eingegliedert, die Forstlehreanstalt Eberswalde entwickelte sich zur heutigen Hochschule für nachhaltige Entwicklung, zeitweise existierte auch die Hochschule für Forstwissenschaften in Hannover-Münden.

10) Vgl. den Eintrag Eisenbahnakademie, in: Meyers Konversations-Lexikon. 4. Auflage. Bibliographisches

der von Victor Freiherr von Röll erarbeiteten mehrbändigen „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ gegebenen Vorbilder aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg verweist noch mögliche neuere Entwicklungen in der Zwischenkriegszeit erörtert.

Das Ministerium für Unterricht, Kultus und Volksbildung übermittelte am 27. April die Denkschrift Schmidts „zur Kenntnisnahme und mit der Bitte um Stellungnahme. Besteht ein Bedürfnis für eine Eisenbahn-Akademie?“ an die Direktion der saarländischen Eisenbahnen. Die Unterlagen wurden am 8. Mai 1948 an das Ministerium „ergebenst zurückgesandt“, und die Antwort des Präsidenten der Eisenbahndirektion Saarbrücken Bernhard Meilchen¹²⁾ lautete lapidar: „Die Verwaltungsvorschriften der Eisenbahn und die sonstigen für die Ausbildung der Beamten des höheren Dienstes herausgegebenen Bestimmungen bieten die Gewähr für eine gründliche und ausreichende Vorbereitung dieser Beamten für den höheren Verwaltungsdienst bei der Eisenbahn. Ein Bedürfnis für die Einrichtung einer Eisenbahn-Akademie besteht meines Erachtens nicht.“

Keine Eisenbahnakademie entstand also an der neuen Hochschule an der Saar, die in der damaligen Sondersituation des politisch teilautonomen und ökonomisch durch Wirtschaftswund und Währungsunion mit Frankreich verbundenen Saarlandes unter der Ägide Frankreichs und der Universität Nancy gegründet wurde und mit europäischer Perspektive und unter Vermittlung französischer und deutscher Bildungstraditionen im November 1948 ihre Pforten öffnete. Aber immerhin wurden an der zweisprachigen Universität mit ihrem internationalen Lehrkörper neben den vier traditionellen Fakultäten (Rechts- und Wirtschaftswissenschaftliche, Medizinische, Philosophische und Naturwissenschaftliche Fakultät) ein Dolmetscher-Institut, ein Institut für Metallforschung, eine Akademie der Arbeit, ein Berufspädagogisches Institut sowie ein interdisziplinär orientiertes Europa-Institut eröffnet.

Demgegenüber wurde an der Technischen Hochschule Dresden am 29. Oktober 1949 die Ende August 1952 wieder aufgelöste Fakultät für Wirtschafts- und Verkehrswissenschaften begründet. Die Studierenden konnten aber ihre Ausbildung an der im September 1952 eingerichteten „Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List“ ebenfalls in Dresden fortsetzen. „Pläne des neugebildeten Ministeriums für Eisenbahnwesen im Sommer 1953 zur Umwandlung der Hochschule für Verkehrswesen in Hochschule für Eisenbahnwesen oder die Herauslösung der Fachbereiche des Eisenbahnwesens zugunsten einer entsprechenden Hochschule in Erfurt führten nach eingehender Beratung zum verstärkten Ausbau eisenbahnspezifischer Lehr- und Forschungseinrichtungen an der Dresdner Hochschule, die während der gesamten Zeit ihres Bestehens die einzige speziell auf das Verkehrswesen ausgerichtete Hochschule in der DDR war.“¹³⁾ Nach dem politischen Umbruch 1989 übernahm aufgrund des Sächsischen Hochschulstrukturgesetzes 1992 „die Technische Universität Dresden gemeinsam mit der

12) Vgl. die Würdigung Ehrenpräsident Meilchen 75 Jahre alt, in: Die Schiene. Mitteilungen für den saar-

Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden“ (FH) die Aufgaben sowie die Auflösung der Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List, deren Nachfolge dann weitgehend die im November 1992 gegründete Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der Technischen Universität Dresden antrat.¹⁴

Auch wenn das auf den ersten Blick kuriose Projekt einer Eisenbahnakademie an der neuen Universität des Saarlandes nicht realisiert wurde, so mag dieser Beitrag abschließend gleichwohl dazu dienen, den Blick auf die wechselvolle Geschichte des saarländischen Eisenbahnwesens zu richten, die bislang noch nicht in einer umfassenden, insbesondere die Zeitgeschichte integrierenden Gesamtdarstellung dokumentiert wurde.¹⁵ Denn es wäre durchaus lohnend, detailliert den Weg von der königlich preussischen Eisenbahndirektion Saarbrücken und der bayerischen Staatseisenbahndirektion Ludwigshafen des Kaiserreichs bis zur Gegenwart nachzuzeichnen. Dem Ersten Weltkrieg folgte die Zeit der Völkerbundverwaltung mit der „Direktion der Saarbahnen“ (1920) und der „Eisenbahndirektion des Saargebiets“ (1921). Nach der „Heimkehr ins Reich“ am 1. März 1935 wurde die „Reichsbahndirektion Saarbrücken“ eingerichtet, die dann im Zuge des amerikanischen Vormarsches von Anfang Dezember 1944 bis zum 20. März 1945 in Neustadt „an der Haardt“ residieren sollte. Nach dem Zweiten Weltkrieg führte die Entwicklung vom „Hauptamt Saarbrücken“ der Deutschen Reichsbahn über die dem „Détachement d'occupation des chemins de fer français“ in Speyer unterstellte und am 31. Juli 1946 aufgelöste Reichsbahndirektion zur vom 1. August 1946 bis zum 31. März 1947 bestehenden „Eisenbahndirektion Saarbrücken“. Im Zuge der politischen Sonderentwicklung an der Saar entstand am 1. April 1947 die „Saarländische Eisenbahnen (SEB) – Eisenbahndirektion Saarbrücken“. Eine wichtige Weichenstellung markierte die im Zuge der französisch-saarländischen Wirtschaftsunion zusammen mit elf weiteren, von der historischen Forschung als „dilatatorischer Kompromiss“¹⁶ bewerteten bilateralen Abkommen geschlossene „Konvention zwischen dem Saarland und Frankreich über den Betrieb der Eisenbahnen des Saarlandes“ vom 3. März 1950.¹⁷ Das von den Regierungen in Paris und Saarbrücken vereinbarte, von Robert Schuman und Johannes Hoffmann unterzeichnete Statut beendete „die vorläufige Verwaltung der Eisenbahnen des Saarlandes“ und schuf für

¹⁴ Ebd., S. 4.

¹⁵ Vgl. bislang für die frühen Jahre Hoppsstädter, Kurt, Die Entstehung der saarländischen Eisenbahnen (= Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde des Saarlandes Band 2), Saarbrücken 1961; Harter, Kurt, Eisenbahnen an der Saar. Einhalb Jahrhunderte Eisenbahngeschichte zwischen Technik und Politik, Düsseldorf 1984; Seitz, Eckhard, Beginn und Entwicklung staatlicher Eisenbahnverwaltung in Südwestdeutschland. 140 Jahre Eisenbahndirektion Saarbrücken 1852–1992, Saarbrücken 1992, Anknüpfung Saarbrücken Hbf ... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar, bearb. von Michael Sander, Saarbrücken 2002; Groß, Gerhard, Wenzel, Hansjürgen, Die Eisenbahn im Saarland. Eisenbahn-Kurier Special 86, Freiburg 2007.

¹⁶ Vgl. dazu Heinen, Armin, Saarländische Politik und Wirtschaft im Saarland 1945–1955 (= Historische Mitteilungen Beiheft 19), Stuttgart 1996, S. 348–360.

¹⁷ Vgl. Konvention zwischen dem Saarland und Frankreich über den Betrieb der Eisenbahnen des Saarlandes vom 3. März 1950, in: Amtsblatt des Saarlandes, Nr. 2, 5. Januar 1951, S. 30–33.

sie mit den „Eisenbahnen des Saarlandes“¹⁸ seit Januar 1951 ein „Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit und finanzieller Selbständigkeit“.¹⁹ Als Leitungsorgane agierten ein von einem aus je sechs saarländischen und französischen Mitgliedern gebildeter Verwaltungsrat und dessen ständiger Ausschuß, dem der Präsident und Vizepräsident sowie je ein weiteres französisches und saarländisches Mitglied des Verwaltungsrates angehörten. Während der spätere Ministerpräsident des Saarlandes Heinrich Welsch als Präsident des Verwaltungsrates fungierte, hatte der von der Regierung des Saarlandes „im Benehmen“ mit Frankreich ernannte „Direktor der Eisenbahnen“ Joseph-Nicolas Werner die „Entscheidungen des Verwaltungsrates“ durchzuführen.²⁰

Nachdem die saarländische Bevölkerung in der Volksabstimmung vom 23. Oktober 1955 das von Bundeskanzler Adenauer und dem französischen Ministerpräsidenten Pierre Mendès France vereinbarte „Europäische Statut“ für das Saarland mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit abgelehnt hatte, regelte der zwischen Bonn und Paris am 27. Oktober 1956 abgeschlossene Luxemburger Vertrag²¹, der in Artikel 38 auch die Bildung eines „Gemischten Ausschusses für Eisenbahnfragen“ vereinbarte, die seit Kriegsende umstrittene Saarfrage endgültig. Denn er stellte die Weichen zum politischen Beitritt des Saarlandes zur Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 1957, ehe am 6. Juli 1959, am legendären Tag X, die wirtschaftliche Integration vollzogen wurde. Bereits zum 1. Januar 1957 erfolgte der Übergang der „Eisenbahnen des Saarlandes“ in die neue Bundesbahndirektion Saarbrücken.

Wie gerade das bevorstehende 150jährige Jubiläum der am 1. Juni 1867 eröffneten, über das Würzbachtal führenden Eisenbahnverbindung zwischen Homburg/Saar und St. Ingbert und des St. Ingberter Bahnhofs zeigt, intürieren solche auch in der Öffentlichkeit breit wahrgenommene Ereignisse neue historische Recherchen und Beiträge.²² Um der regional-geschichtlichen Forschung an der Saar weitere Impulse zu verleihen, wäre als Basis ein auf die Eisenbahn begrenztes oder das gesamte Verkehrswesen umfassendes sachthematisches Inventar über die in den verschiedenen Archiven²³ verstreuten Beträge wünschenswert. Neben der

¹⁸ Vgl. ebd., S. 30 Artikel 1, Satz 1.

¹⁹ Vgl. ebd., S. 30 Artikel 2, Absatz 1.

²⁰ Vgl. ebd., S. 32 Artikel 10 1 und 2. Insgesamt außerdem Rudnick, Konrad, Die Saarkonventionen und die Eisenbahnen des Saarlandes, in: Die Bundesbahn 25 (1951), S. 217–219.

²¹ Vgl. dazu Gergen, Thomas, Politische Entscheidungsjahre 1815, 1935 und 1955. Zäsuren aus der Sicht der Rechtsgeschichte [mit dem Unterkapitel: Das Saarkonvention-Referendum als letzte Zäsur in der Rechtsgeschichte], in: Schlüsse/Jahre. Zäsuren und Kontinuitäten an der Saar 1815 – 1935 – 1955, hg. von Gabriele B. Clemens (= Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte 49), Saarbrücken 2017, S. 69–87.

²² Freundliche Mitteilungen des Kollegen Dieter Wirth, Stadtarchiv St. Ingbert.

²³ Vgl. zur ersten Orientierung: Archive im Saarland. Institutionen, Adressen, Bestände, hg. von Ludwig Linsmayer (= Echolot. Historische Beiträge des Landesarchivs Saarbrücken Kleine Reihe), Saarbrücken 2013 mit Hinweisen auf Saarbeträge in anderen deutschen und internationalen Archiven. Außerdem Sander, Michael, Die Saar in internationalen Archiven, in: Archive ohne Grenzen. Erschließung und Zugang im europäischen und internationalen Kontext 83. Deutscher Archivtag in Saarbrücken, Red. von Monika Storm (= Tagungsdokumentationen zum Deutschen Archivtag 18), Fulda 2014, S. 39–50.

Überlieferung in Genfer und Pariser Archiven wären beispielsweise auch die saarländischen Kommunalarchive und das Landesarchiv Saarbrücken zu konsultieren. So verwahrt das Landesarchiv²⁴⁾ in der Bestandsgruppe B XII Verkehr vor allem den umfangreichen, von 1865 bis 1990 reichenden, auch Personalakten bietenden und in achtzehn Untergruppen von der „Allgemeinen Verwaltung“ bis zur „Bahnpolizei“ klassifizierten Bestand „Eisenbahndirektion Saarbrücken“. Außerdem ist der Bestand B V „Verkehrsverwaltung im Ministerium“ zu erwähnen, der unter B V 1.5 Eisenbahnen insbesondere zwölf Archivaleinheiten zu den „Eisenbahnen des Saarlandes“ enthält. Deren Jahresberichte dokumentieren eindrucksvoll die Entwicklung in den 1950er Jahren. In jener Zeit erschienen auch unter dem Titel „Die Schiene“ zwischen 1954 und 1959 die „Mitteilungen für den saarländischen Eisenbahner“, die einen facettenreichen Einblick in die sozialen und sportlichen Aktivitäten der verschiedenen Eisenbahnvereine vermitteln, aber ebenso die bereits in jener Zeit virulenten verkehrspolitischen Herausforderungen durch die wachsende Konkurrenz der Omnibusse im Reise- und der Lastkraftwagen im Güterverkehr thematisieren und dabei die unstrittigen ökologischen Vorteile des Schienenverkehrs betonen. In der „Schiene“ findet sich nicht zuletzt im September 1959 ein interessanter zeitgenössischer Bericht unter dem Titel „Neustadt war Stätte freundschaftlicher Begegnung. Großes saarländisch-pfälzisches Eisenbahntreffen im Zeichen des Gedenkens an den 17. Juni.“ Bei der Veranstaltung unter dem Motto „Saar und Pfalz – Gott erhalt's“ würdigte der erste Vorsitzende des Neustädter Bahnsozialwerks Stümpert den Volksaufstand in der DDR und richtete danach unmittelbar den Blick auf die Saar: „An diesem Tage haben es die unterdrückten Menschen in Ostberlin und der Sowjetzone gewagt, sich gegen die Gewaltherrschaft ihres Regimes zu erheben. Unsere saarländischen Freunde brauchten sich zum Glück nicht einer solchen Gewalt entgegenstellen. Sie durften ihren Vorsatz, in die Heimat Deutschland zurückzukehren, mit dem Stimmzettel verwirklichen.“²⁵⁾

²⁴⁾ Vgl. die entsprechenden Angaben in der Beständeübersicht unter <http://www.bestaende-landesarchiv-saarland.de/>.

²⁵⁾ Vgl. Neustadt war Stätte freundschaftlicher Begegnung. Großes saarländisch-pfälzisches Eisenbahntreffen im Zeichen des Gedenkens an den 17. Juni, in: Die Schiene 6. Jahrg., Nr. 9, September 1959, S. 3.

Archivalien-, Quellen- und Literaturverzeichnis:

Saarbrücken:

Landesarchiv:

Bestand MK 4882

Amtsblatt des Saarlandes, Nr. 2, 5. Januar 1951.

Ankunft Saarbrücken Hbf ... 150 Jahre Eisenbahn an der Saar, bearb. von Michael Sander, Saarbrücken 2002.
 Archive im Saarland. Institutionen, Adressen, Bestände, hg. von Ludwig Linsmayer (= Echolot. Historische Beiträge des Landesarchivs Saarbrücken Kleine Reihe), Saarbrücken 2013.

Ehrenpräsident Meilchen 75 Jahre alt, in: Die Schiene. Mitteilungen für den saarländischen Eisenbahner, 3. Jahrg., Nr. 4, April 1956, S. 1.

Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, hg. von Wolfgang Kunz und Urs Kramer, Baden-Baden 46/2016.

Gergen, Thomas, Politische Entscheidungsjahre 1815, 1935 und 1955. Zäsuren aus der Sicht der Rechtsgeschichte, in: Schlüsseljahre. Zäsuren und Kontinuitäten an der Saar 1815 – 1955 – 1955, hg. von Gabriele B. Clemens (= Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte Band 49), Saarbrücken 2017, S. 69–87.

Groß, Gerhard, Wenzel, Hansjürgen, Die Eisenbahn im Saarland. Eisenbahn-Kurier Special 86, Freiburg 2007.

Harrer, Kurt, Eisenbahnen an der Saar. Eineinhalb Jahrhundert Eisenbahngeschichte zwischen Technik und Politik, Düsseldorf 1984.

Heinen, Armin, Saarländische Politik und Wirtschaft im Saarland 1945–1955 (= Historische Mitteilungen Beiheft 19), Stuttgart 1996.

Hoppsäcker, Kurt, Die Entstehung der saarländischen Eisenbahnen (= Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde des Saarlandes Band 2), Saarbrücken 1961.

Journal Officiel de la République Française 11, Mai 1965.

Kemp, Klaus, Regiebahnen. Reparationen, Besetzung, Ruhrkampf, Reichsbahn. Die Eisenbahnen im Rheinland und im Ruhrgebiet 1918–1930, Freiburg 2016.

Kunz, Wolfgang, Eisenbahngesetz, Baden-Baden 2006.

Müller, Wolfgang, Die Universität des Saarlandes als Brücke zwischen Frankreich und Deutschland. Aspekte ihrer internationalen Vernetzung, in: 50 Jahre Elysée-Vertrag (1963–2013) / Les 50 ans du traité de l'Elysée (1963–2013). Traditionen, Herausforderungen, Perspektiven / Traditions, défis, perspectives, hg. von Mechthild Gilzmer, Hans-Jürgen Lüsebrink, Christoph Vatter (= Frankreich-Forum Jahrbuch des Frankreichzentrums der Universität des Saarlandes 13 (2013)), Bielefeld 2014, S. 234–255.

Rudnick, Konrad, Die Saarkonventionen und die Eisenbahnen des Saarlandes, in: Die Bundesbahn 25 (1951), S. 217–219.

Sander, Michael, Die Saar in internationalen Archiven, in: Archive ohne Grenzen. Erschließung und Zugang im europäischen und internationalen Kontext 83. Deutscher Archivtag in Saarbrücken, Red. von Monika Storm (= Tagungsdokumentationen zum Deutschen Archivtag 18), Fulda 2014, S. 39–50.

Setz, Eckhard, Beginn und Entwicklung staatlicher Eisenbahnverwaltung in Südwestdeutschland. 140 Jahre Eisenbahndirektion Saarbrücken 1852–1992, Saarbrücken 1992.