



90 JAHRE BWLV – EINE ERFOLGSGESCHICHTE



Impressionen vergangener Zeiten



Ihm verdankt der BWLV seine Gründung: Ohne Christian Biser wäre der Verband nicht ins Leben gerufen und in dem Maße gefördert worden, wie es der Fall war

1955 schaffte die BWLV-Motorflugschule ihre erste Bücker 131 an

Die Anfänge

Luftsport und Luftfahrt haben eine lange Tradition in Baden-Württemberg: Namen wie Graf Zeppelin, Claude Dornier, Hanns Klemm oder Ernst Heinkel zeugen vom Erfindungsreichtum und vom technischen Know-how in der Luftfahrtgeschichte des Landes.

Bereits lange vor der Gründung des BWLV und vor den bahnbrechenden Erfindungen, welche die Luftfahrt verändert haben, betrieben Ballonfahrer, Gleitfliegervereinigungen und Vereinigungen junger „Aviatiker“, wie sie damals genannt wurden, Luftsport. Schon 1907 wird der Breisgauverein für Luftfahrt in Freiburg erstmals erwähnt, dessen Ursprung auf die Gründung eines Vereins für Luftschiffahrt zurückgeht.

1908 wurden dann offiziell der Mannheimer Flugsportclub sowie der Württembergische Verein für Luftschiffahrt gegründet. 1910 folgte der Flugsportverein Karlsruhe, kurz darauf (1911) der Flugsportclub Stuttgart.

Gründung des BWLV

Diesem Aufschwung der Luftfahrt folgte Christian Biser, der später als „Vater des Hornbergs“ bekannt werden sollte. Weitblickend wie Biser war, gründete er am 16. Juni 1926 in Stuttgart den „Württembergischen Luftfahrtverband e.V.“ (WLV). Dieser gilt als Vorgänger des BWLV, und dessen Gründung bedeutet die Geburtsstunde unseres heutigen Verbandes.

Zweck sollte es sein, „die Luftfahrt auf allen Gebieten der Theorie und Praxis zu fördern und die Freunde der Luftfahrt in Württemberg und Hohenzollern zusammenzufassen.“

Josef Kälin wurde zum ersten Präsidenten des WLV gewählt. Kälin hatte dank seines beruflichen Hintergrunds enge Verbindungen zur Luftfahrt – so war er als Ministerialrat im Wirtschaftsministerium damit betraut, die Entwicklung der baden-württembergischen Luftfahrt voranzutreiben. Er gründete unter anderem die „Flughafen-Württemberg AG“, die den ehemaligen Militärflughafen Böblingen für den planmäßigen Luftverkehr ausbaute, sowie die „Süddeutsche Sportflug GmbH“, die in Böblingen Flugschüler ausbildete.

Am 1. November 1926 erschien zum Preis von 50 Pfennig die erste Ausgabe des „adlers“ als offizielles Organ des Verbands und als „Illustrierte Zeitschrift für Luftverkehr, Luftsport, Flugzeugbau und Segelflug“. Von 1927 bis 1929 war der „adler“ gleichzeitig auch das offizielle Organ des Bayerischen Luftfahrtverbandes.

Bereits 1930 erkannte der WLV die Gelegenheit, am Hornberg ein Ausbildungszentrum für den Segelflug zu schaffen und pachtete das Gelände für 99 Jahre. Bis 1933 wurden eine Segelflughalle mit angrenzenden Werkstätten, eine Gaststätte sowie Unterkünfte gebaut. Für den Bau der gesamten Anlage zeichnete Christian Biser verantwortlich. Im Juli



Die Freiballöner bilden im BWLV eine kleine, aber überaus aktive Sparte Moderne Flugzeuge: beim Training des D-Kaders in Neresheim

1933 fand die Einweihung der Segelflugschule Hornberg statt, erster Schulleiter war kein Geringerer als Wolf Hirth.

Wie in anderen Bereichen der Gesellschaft und des Sports folgten einige Jahre, die im Zeichen der politischen Umwälzungen im Land standen. Diese brachten auch dem damals noch jungen Luftfahrtverband im Zuge der sogenannten Gleichschaltung durch die Nationalsozialisten entscheidende Änderungen: Mit einer Satzungsänderung zur Mitgliederversammlung am 12. September 1933 war das Schicksal des eigenständigen Württembergischen Luftfahrtverbandes besiegelt. Josef Kälin wurde – da er sich weigerte, in die NSDAP einzutreten – zum Rücktritt genötigt. Den Verband selbst gab es zwar noch, aber die Eigenständigkeit war fortan passé – der WLW wurde in den nachfolgenden Jahren zur „Landesgruppe Württemberg des Deutschen Luftsportverbandes e.V.“ umfirmiert.

Auch das zentrale Verbandsorgan des WLW, der „adler“, wurde zwar weitergeführt, aber ab der Juni-Ausgabe zu einer „Zeitschrift für Luftfahrt“ degradiert, die später als „Amtliches Organ der Flieger-Landesgruppe Württemberg des Deutschen Luftsportverbandes“ erschien.

Während des Zweiten Weltkriegs verwendete dann der Scherl-Verlag in Berlin den Titel für eine Luftwaffenzeitschrift.

1937 wurde der Hornberg zur Reichssegelflugschule, 1945 wurde diese bei einem Angriff mit Brandbomben in den letzten Kriegstagen vollständig zerstört.

Neugründung des Verbands nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Wiedezulassung des Luftsports in Deutschland durch die Alliierten folgte am 26. August 1950 unter maßgeblichem Einsatz von Hanns Kellner und Christian Biser die Wiedegründung des WLW, der sich ab 1952 nach Aufnahme der badischen Luftsportgruppen WBLV nannte und 1954 schließlich zum Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. (BWLV) wurde, der in seiner Grundstruktur bis heute unverändert Bestand hat.

Zum ersten Nachkriegspräsidenten wurde 1950 Prof. Dr. Adelbert Seifriz gewählt, Christian Biser und Karl Baur fungierten als Vizepräsidenten. Hanns Kellner wurde erster Geschäftsführer des wiedererstandenen Verbands. Ein erster Flugtag, den der Verband organisiert hatte, fand am 7. Oktober 1951 auf dem Hornberg

statt. Wie groß das Interesse am Luftsport war, zeigen die überlieferten Besucherzahlen: Nach einer Zählung der Polizei kamen seinerzeit auf Anhieb fast 40.000 Menschen zu dem Großereignis.

Mit dem Verband ging es steil bergauf: Bereits Ende 1951 hatten sich 140 Fliegergruppen dem WLW angeschlossen. Ein Teil des von den Nationalsozialisten konfiszierten Verbandsvermögens war zurückerkämpft worden, darunter das Segelfluggelände auf dem Hornberg. Das Segelfluggelände auf dem Klippeneck blieb im Besitz des Landes, wurde aber als Verbandsfluggelände ausgewiesen. Auch der „adler“ erschien am 1. April 1952 erstmals wieder als amtliches Organ des Württemberg-Badischen Luftfahrtverbandes.

Vielfältige Bautätigkeiten

Gleichzeitig betätigte sich der Verband an vielen Orten erfolgreich als Bauherr. Am 12. Oktober 1952 weihte der damalige WBLV seine Segelflugschule auf dem Hornberg ein, die offizielle Wiedereröffnung fand am 4. Juli 1953 statt. In den darauffolgenden Jahren wurde die Infrastruktur dort schrittweise ausgebaut, und es wurden regelmäßig Fluglehrer- und Werkstattleiterlehrgänge angeboten.



Wolf Hirth



Ein Nachbau des Rhönperbers von Otto Grau

Weitere BWLV-Hallen entstanden 1955 am Wächtersberg, am Klippeneck und auf dem Hotzenwald. 1957 standen den Vereinen im BWLV bereits 120 Segelfluggelände zur Verfügung. In einem Kurzbericht zur Jahresversammlung 1957 heißt es darüber hinaus: „Vom Verband ist weiter vorgesehen, die Fluggelände durch Unterkünfte zu ergänzen, sodaß den jugendlichen Mitgliedern die Möglichkeit gegeben ist, dort Ferien- und Schulungslager durchzuführen. [...] Es wird angestrebt, dass bis zum Ende des Jahres 1957 in jedem Regierungsbezirk 2 Übungsstellen mit sauber eingerichteten Unterkünften für jeweils 25 Jugendliche erstellt sind.“

Die Marschroute war laut jenem Bericht klar: „Bauen, bauen und immer wieder bauen ist die Devise der Fliegergruppen, des Präsidiums und insbesondere des Schatzmeisters Christian Biser, des Initiators für zahlreiche Fluggelände, Hallen und Werkstätten im ganzen Land.“

Wiederzulassung des Motorflugs und Eröffnung der BWLV-Motorflugschule

Ab 1955 durfte nach der Wiederherstellung der Lufthoheit in Deutschland auch wieder Motorflug betrieben werden, und der erste Deutschlandflug nach 18 Jahren hatte den Stuttgarter Flughafen zum Zielort. Dort fand 1956 zudem erstmals wieder ein Großflugtag statt. Beim Deutschlandflug 1957, der ebenfalls am Stuttgarter Flughafen startete, nahmen dann bereits mehr als 100 Flugzeuge teil, vom BWLV waren 16 Besatzungen am Start.



Das Segelfluggelände am Hornberg

1955 folgte überdies der Neubau einer Flugzeughalle am Stuttgarter Flughafen, die am 4. Juni in Betrieb genommen wurde – pünktlich zu der Eröffnung der neuen BWLV-Motorflugschule. Der Bau der Motorflugschule markierte eine neue Ära für den Verband: Diese war nicht nur die erste Einrichtung dieser Art im Land, sondern auch die erste Fliegerschule für den Motorsport im Bundesgebiet nach Wiederzulassung des Luftsports nach dem Zweiten Weltkrieg. In den folgenden Jahren entwickelte sich die BWLV-Motorflugschule zum absoluten Erfolgsmodell. Bis heute bildet die Motorflugschule eine der wichtigsten Stützen des BWLV (lesen Sie mehr zur BWLV-Motorflugschule im Beitrag auf Seite 42).

Inbetriebnahme des Christian-Biser-Heims auf dem Klippeneck

Am 24. Juli 1960 wurde auf dem Klippeneck das nach Christian Biser benannte „Jugend-Freizeitheim“ feierlich in Betrieb genommen (zur Geschichte des Klippenecks lesen Sie einen separaten Beitrag auf Seite 30). 1961 erfolgte ein Wechsel im Vorstand des BWLV: Während Prof. Dr. Adelbert Seifriz zum Ehrenpräsidenten gewählt wurde, folgte ihm Helmut Bozler, Regierungsdirektor und Leiter der Abteilung Luftfahrt im Innenministerium, im Amt.

Mit den Bautätigkeiten ging es auf dem Klippeneck Schlag auf Schlag: Am 14. September 1962 wurde dort bereits Richtfest für eine neue Modellflugschule gefeiert, die dann 1965 in Betrieb genommen wurde.

Auch im Verband selbst gab es prägende Entwicklungen: 1963 entstand im Zuge einer Satzungsänderung die Struktur des BWLV, die bis heute Gültigkeit hat. Seither setzt sich das Präsidium aus dem Präsidenten, dem Ehrenpräsidenten, bis zu drei Vizepräsidenten, einigen Beisitzern und den Sportfachgruppenreferenten sowie dem Schatzmeister zusammen. Zum ersten Ehrenmitglied des Verbandes wurde am 11. Mai 1963 der Wirtschaftsminister

und spätere Ministerpräsident Dr. Reinhold Maier ernannt.

Der Standort am Hornberg wurde indes zunehmend wichtiger für den BWLV. Mehrere hochrangige Politiker kamen am 18. Juli 1964 auf den Hornberg zur Einweihung eines neuen und damals hochmodernen Schul- und Unterkunftsgebäudes. Damit erhöhten sich die Startzahlen erheblich: so wurden seinerzeit durchschnittlich 14.000 Starts und rund 4.000 Flugstunden pro Jahr bewältigt.

1964 wurde Ferdinand Schäfer, der langjährige Justiziar des Verbandes, zum neuen Präsidenten gewählt.

Gründung des Hanns-Kellner-Fonds

Nachdem im Dezember 1963 überraschend der BWLV-Geschäftsführer Hanns Kellner verstorben war, wurde im Oktober 1964 die Bildung des Hanns-Kellner-Fonds (HKF) beschlossen. Diese wurde dann am 1. Oktober 1966 bei einer Gründungsversammlung umgesetzt. Hanns Kellner und seiner Frau Maxi, die das Projekt maßgeblich vorantrieb, war es stets ein Herzensanliegen gewesen, Fliegerkameraden und deren Angehörige, die in Not geraten waren, rasche finanzielle Hilfe zuteilwerden zu lassen. Den Vorsitz des Fonds übernahm der BWLV-Präsident Ferdinand Schäfer, die erste ehrenamtliche Geschäftsführerin war Maxi Kellner. Der HKF kann auf sein erfolgreiches Wirken mit Stolz zurückblicken: Heute, im 51. Jahr des Bestehens, sind 140 von knapp 200 Luftsportvereinen im BWLV mit insgesamt mehr als 8.800 Mitgliedern korporative Mitglieder des HKF und stützen damit die im deutschen Luftsport beispiellose Hilfs- und Fördereinrichtung des BWLV.

Verlegung der Motorflugschule auf die Hahnweide

Die zunehmende Verkehrsdichte am Stuttgarter Flughafen zwang den BWLV,



DER ADLER
MONATSSCHRIFT FÜR LUFTFAHRT
AMTL. ORGAN DES DEUTSCHEN LUFTSPORTVERBANDES E.V.



Fliegergemeinschaft gestern und heute



Segelflugzeuge sowie eine Doppeltrommel-Schleppwinde.

In den nachfolgenden Jahren jedoch wurde der Betrieb wegen geänderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und infolge des gestiegenen Kostendrucks zunehmend unrentabler, bis die Segelflugschule am Hornberg schließlich 2010 geschlossen wurde. 2015 verkaufte der BWLV das Segelfluggelände an die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd sowie ein Hallengrundstück an die Fliegergruppe Waldstetten. Damit ist weiterhin der Flugbetrieb auf dem Traditions Gelände unter Fortbestand seiner luftsportlichen Nutzung gesichert.

den Flugbetrieb der Motorflugschule 1964 auf die Hahnweide zu verlegen. Noch in den 1970er-Jahren wurde dies als temporäre Lösung gesehen, jedoch siedelte sich die Motorflugschule letztlich dauerhaft am Standort Hahnweide an.

1965 brachte weitere Änderungen im Präsidium mit sich: Gustav Dolak wurde zum Geschäftsführer bestellt, im selben Jahr setzte der Tod dem Schaffen Christian Bisers ein Ende.

Global-Ausbildungsgenehmigung Segelflug und Anerkennung als Luftfahrttechnischer Betrieb

1966 erhielt der Verband die Global-Ausbildungsgenehmigung für den Segelflug, die umfangreiche organisatorische Maßnahmen erforderte und 1968 auch auf den Motorsegelflug ausgedehnt wurde. 1967 kam im Rahmen der Neuordnung des Prüfwesens die Anerkennung des BWLV als Luftfahrttechnischer Betrieb hinzu. Beide Verbandsbetriebe sind bis heute wesentliche und tragende Standbeine der Verbandsarbeit (siehe auch Berichte aus den Referaten).

Im selben Jahr wurde bei langwierigen Verhandlungen mit den Behörden eine Regelung des Segelflugbetriebs im Raum Stuttgart gefunden, die für beide Seiten zufriedenstellend ausfiel. Wenig später formierte sich der Arbeitskreis Sektoren, der bis heute den Kontakt zu den Behörden hält und insbesondere zusammen mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) den Luftraum für den Luftsport erhält und gewährleistet.

Zum 1.1.1970 wurde nach großem mehrheitlichem Beschluss der Mitgliederversammlung der Pflichtbezug des „adlers“ eingeführt. Ab 1974 wurden die Drachenflieger aktiv, und es wurden erste Schritte zur Bildung von Vereinen und Sportfachgruppen im BWLV unternommen.

Konsolidierung und jüngste Jahre

Mitte der 1970er-Jahre war die Ausbauphase der Segelflugschule am Hornberg beendet, in den darauf folgenden Jahren und Jahrzehnten wurde das Angebot konsolidiert. So wurde dort unter anderem 1994 eine neue Technische Betriebswerkstatt gebaut. 2001 umfasste der Flugzeugpark der Segelflugschule am Hornberg zwei Motorflugzeuge, drei Motorsegler, zwei UL-Flugzeuge, vier Doppelsitzer-Segelflugzeuge, sechs Einsitzer-

Dies geschah im Zuge der Umstrukturierung des Verbandsbetriebs, die dahin geht, die Maßnahmen des Verbands an weniger Standorten zu konzentrieren. Ziel ist es, die Einrichtungen effizient auszulasten, damit Lehrgänge und Maßnahmen weiterhin kostengünstig angeboten und Synergieeffekte genutzt werden können. Bis 2016 fanden noch die Technischen Lehrgänge des BWLV auf dem



Am 4. Juni 1955 ging die BWLV-Motorflugschule offiziell in Betrieb. Zu den Eröffnungsfeierlichkeiten gehörte eine Flugzeugtaufe, die der Landesminister Oskar Farny (vorn) vornahm. Rechts ist der damalige BWLV-Geschäftsführer Hanns Kellner zu sehen



Auch einige Fallschirmspringer sind noch im BWLV organisiert



Segelflieger mal von oben: Der D-Kader des BWLV beim Training

Hornberg statt. Diese wurden nun – im Zuge des 2016/2017 erfolgten Werkstatt-Neubaus – auf das Klippeneck verlegt (lesen Sie alles zum Werkstatt-Neubau auf Seite 35).

In die Jahre zwischen 1970 und 2000 fiel zudem die Zeit des großen Aufbaus der BWLV-Motorflugschule auf der Hahnweide. Dies ging einher mit dem Ausbau der Flotte, einer deutlichen Zunahme des Betriebes, mehreren Flugzeugtaufen und vielen anderen Ereignissen. So wurde 1980 eine Werkstatt zur Wartung der Luftfahrzeuge gebaut. 1989 folgte die Errichtung eines Flugschulgebäudes. Heute ist die BWLV-Motorflugschule eine der größten Motorflugschulen in Deutschland. Dort sind derzeit zehn Luftfahrzeuge in Betrieb, Schulung und Charter sind möglich.

Entwicklung des Segelfluggeländes am Klippeneck

Auch am Segelfluggelände Klippeneck gab es große Veränderungen. Bis 1985/86 wurde dort weiterhin die BWLV-Modellflugschule im Adelbert-Seifriz-Gebäude betrieben. Zudem gab es bis 1985 eine Segelflug-Übungsstelle mit hauptamtlich beschäftigtem Personal und dem Christian-Biser-Heim als Unterkunftsgebäude auf dem Klippeneck. Neben einem regen Flugbetrieb gab es zahlreiche Gastfluglager in der Flugsaison.

1985 wurden beide Einrichtungen aufgegeben, gleichzeitig wurde das Christian-Biser-Heim in eine moderne Jugend- und Weiterbildungsstätte umgebaut. Diese bietet 38 Betten in 20 Zimmern, die mit Dusche/WC ausgestattet sind, sowie eine Ferienwohnung. Allesamt werden gerne für Übernachtungen genutzt. Die Adelbert-Seifriz-Modellflugschule wurde zum Seminargebäude umgebaut, in dem bis heute Lehrgänge und Fortbildungen stattfinden.

Bis heute sind die Einrichtungen am Klippeneck für den BWLV zentrale Anlaufstelle und wichtigster Pfeiler für verbands-eigene sowie externe Weiterbildungsmaßnahmen. Mit dem Bau der neuen Werkstatt und weiteren geplanten Erneuerungsmaßnahmen ist der BWLV auf einem guten Weg in eine gesicherte Zukunft.

Hellmut Niethammer Stiftung und Fördervereine

1994 gründete der passionierte Motorflugpilot und Gönner Hellmut Nietham-

mer die gleichnamige Stiftung. Sie unterstützt bis heute den BWLV durch Förderleistungen bei vielen Projekten und Maßnahmen der Verbandsarbeit, ebenso hilft die Stiftung dem Verband bei der Beschaffung von Flugzeugen, Gerät und Lehrmitteln, und sie unterstützt schließlich bei der Leistungsförderung/Qualifizierung, vor allem der Jugend. Seit ihrem Bestehen hat die Hellmut Niethammer Stiftung somit mehr als 200 Projekte im BWLV gefördert.

Auch die beiden Fördervereine sind wichtige Stützpfiler in der Aus- und Weiterbildung sowie Förderung der Segelflieger in Baden-Württemberg. Der Förderverein für Segelkunstflug im BWLV wurde 1985 gegründet und umfasst derzeit rund 1250 Mitglieder. Der SBW-Förderverein für Strecken- und Wettbewerbssegelflug in Baden-Württemberg kann – wie die Niethammer Stiftung – auf das Gründungsjahr 1994 zurückblicken und verfügt heute über rund 850 Mitglieder. Die Flugzeuge der beiden Fördervereine sind rege nachgefragt, und beide Vereine tragen essenziell zur Nachwuchsförderung im Land bei.

Umzüge der Geschäftsstelle

Mit dem Wachstum des Verbandes wurden Mitte der 1970er-Jahre auch größere Räumlichkeiten nötig. Der Vorstand beschloss deshalb den Erwerb eines Hauses am Herdweg 77 im Stuttgarter Norden. Dorthin erfolgte 1977 der Umzug der Geschäftsstelle, die zuvor im Landesgewerbeamt untergebracht gewesen war. Der BWLV blieb dort bis zu seinem Umzug in die neue Geschäftsstelle an der Scharrstraße in Stuttgart-Vaihingen, der 2016 erfolgte. Dort hat der Verband ein verkehrlich optimal angebundenes Domizil gefunden, das auch in Zukunft eine prompte und gute Erledigung aller Aufgaben ermöglicht.

Ausblick

Heute ist der Baden-Württembergische Luftfahrtverband sehr gut aufgestellt. Als Mitglied des Dachverbandes Deutscher Aero Club (DAeC) und des internationalen Luftfahrtverbandes FAI betreut er aktuell rund 20.000 Mitglieder, davon etwa 11.000 aktive Luftsportler in ca. 190 Vereinen. Zu den von ihm vertretenen Sparten gehören Segelflug, Motorsegelflug, Motorflug, Ultraleichtflug, Fallschirmspringen, Hängegleiter- und Gleitschirmfliegen sowie Freiballonsport. Mit seinen vielfältigen Angeboten und seinen Ein-



Die Motorflieger sind im BWLV stark und solide vertreten



Luftsport funktioniert nur im Team und wenn alle anpacken – das ist bis heute so geblieben

richtungen gehört der BWLV somit zu den größten und wichtigsten Landesverbänden im deutschen Luftsport.

Vorstand und Präsidium des BWLV blicken mit Stolz auf die vergangenen 90 Jahre der Verbandsgeschichte zurück. Die Verbandsarbeit ist über die Jahre nicht leichter geworden. Gesetzliche Vorgaben, Begehrlichkeiten gegenüber Fluggeländen und existenzbedrohende Lagen hinsichtlich der Windenergie sind nur einige der Probleme, mit denen der Luftsport sich konfrontiert sieht. Hinzu kommt ein Wandel in unserer Gesell-

schaft insgesamt. Diese entwickelt sich immer mehr von der Solidarität und dem Gemeinsinn hin zum Individualismus des Einzelnen. Der Luftsport ist und bleibt aber Gemeinschaftssport und erfordert daher auch zukünftig die gemeinsame Anstrengung aller in den Vereinen und in den Verbänden.

Die erfolgreiche Arbeit der Vorgänger ist indessen Ansporn, den Verband auch in den kommenden Jahren weiterhin solide zu leiten und sich für den Luftsport im Land nach bestem Wissen und Gewissen sowie mit aller verfügbaren Kraft einzu-

setzen, um ihn in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.

Ein besonderer Dank gilt allen Gönnern und Förderern, den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern der vergangenen Jahrzehnte, vor allem aber den vielen Luftsportlern an der Basis in den Vereinen, ohne die ein gutes Miteinander nicht möglich wäre. Diese bilden bis heute das Rückgrat der Gemeinschaft, die den Luftsport auszeichnet – und das soll auch so bleiben.

Text: Simone Bürkle
Fotos: BWLV-Archiv

DIE PRÄSIDENTEN DES BWLV UND SEINER VORGÄNGERORGANISATIONEN:



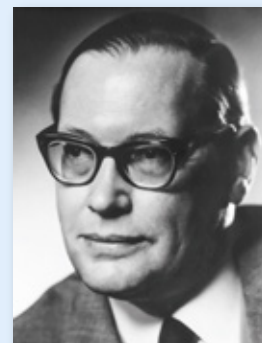
1926-1933:
**Ministerialrat
Josef Kälin**



1950-1961:
**Minister Prof. Dr.
Adelbert Seifriz**



1961-1964:
**Regierungsdirektor
Helmut Bozler**



1964-1980:
**Ministerialdirektor
Ferdinand Schäfer**



1980-1988:
Dr. Rudolf Kunz



1988-1997:
Dr. Karl Grund



1997-2012:
Gerd Weinelt



Seit 2012:
Eberhard Laur