

Peter Mast: Politischer Raum und Industrialisierung: Thüringen vor und nach der Reichsgründung im Vergleich zum zeitgenössischen Franken, in: Jahrbuch für Fränkische Landesforschung, Bd. 62, 2002, S. 279–303.

Irene Burkhardt: Das Verhältnis von Wirtschaft und Verwaltung in Bayern während der Anfänge der Industrialisierung (1834–1868) Berlin 2001.

Rudolf Endres/Martina Fleischmann: Nürnbergs Weg in die Moderne. Wirtschaft, Politik und Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert. Nürnberg 1996.

Erhard Schraudolph: Fabriken – Weg in die Moderne. Industrialisierung Mittelfrankens 1850–1914. Nürnberg 1994.

Ders.: Vom Handwerkerort zur Industriemetropole. Industrialisierung in Fürth vor 1870. Ansbach 1993.

Leben und Arbeiten im Industriezeitalter. Ausstellungskatalog Germanisches Nationalmuseum Nürnberg und Centrum Industriekultur der Stadt Nürnberg. Stuttgart 1985.

Hermann Glaser (Hg.): Industriekultur in Nürnberg. Eine deutsche Stadt im Maschinenzeitalter. München 1983.

Regionale Infrastruktur in Franken im 19. und 20. Jahrhundert

von

Stephan Deutinger

Die Einsicht, daß wirtschaftliche Entwicklung nicht aus dem Nichts heraus möglich ist, sondern daß es dazu eines Bestandes an bestimmten öffentlichen Einrichtungen bedarf, die den Wirtschaftsprozess erst ermöglichen und in Gang halten, findet sich schon in der Reformpolitik des aufgeklärten Absolutismus im 18. Jahrhundert vorgebildet.¹⁾ Die damaligen Anfänge eines systematischen Verkehrswegebbaus mit Chausseen und Binnenkanälen hatte bereits zum Ziel, das zu schaffen, was seit den 1960er Jahren als ‚Infrastruktur‘ bezeichnet wird, Einrichtungen nämlich, die dem eigentlichen Wirtschaftsgeschehen vorgelagert sind und die Funktions- und Wachstumsfähigkeit einer Volkswirtschaft sicherstellen sollen. Auch für den Beginn des Eisenbahnbaus im Königreich Bayern war dieser Gedanke mitentscheidend. Schon 1812 hatte der früheste Verfechter der Eisenbahnen in Bayern, der Oberstbergrat *Joseph von Baader*, seinen Vorschlag zur Einführung eiserner Straßen im Königreich Baiern‘ damit begründet, durch die Erleichterung und Beschleunigung des Transports könne der Handel entscheidend gefördert, der Absatz der Produkte des Landes vervielfacht und dadurch der ‚National-Reichthum‘ vermehrt werden.

Der Kern der staatlichen Infrastrukturpolitik ist denn auch stets der Verkehrswegebau geblieben, doch zeigte sich mit steigendem wirtschaftlichem Entwicklungsgrad die Notwendigkeit, immer weitere Einrichtungen durch die öffentliche Hand zur Verfügung zu stellen. Die Herstellung eines Eisenbahnnetzes und der dadurch erleichterte Güter- und Personenverkehr zog bald das Bedürfnis nach rascherer Nachrichtenübermittlung über große Entfernungen, modern gesprochen nach Telekommunikationseinrichtungen, nach sich. Das Bestreben, eine preisgünstigere Antriebsquelle für die Eisenbahnen zu bekommen, gab – gerade in Bayern – den Anstoß, daß der Staat am Anfang des 20. Jahrhunderts auch die Energieversorgung zur *causa publica* (Öffentlichen Angelegenheit) erklärte und die Elektrifizierung des Landes systematisch vorantrieb. Als das anfangs atemberaubende Wirtschaftswachstum der jungen Bundesrepublik dann ins Stocken geriet, entdeckte man schließlich vom Begriff wie von der Sache her die Infrastruktur als den vermeintlichen Engpaßfaktor, den es zu beseitigen galt. Seitdem ist die Diskussion über die Infrastruktur, ihren Umfang und ihre zweckmäßige Organisation nicht mehr verstummt.

Infrastruktur ist freilich kein ökonomisches Allheilmittel, soviel kann schon der Blick auf die Entwicklungen in den neuen Bundesländern zeigen. Welcher Art ist aber der Zusammenhang zwischen Infrastruktureinrichtungen und wirtschaftlicher Entwicklung? Diese Frage ist bislang nicht befriedigend beantwortet worden. Lehrreich wie bei wenigen anderen kann aber gerade bei diesem Gegenstand der Blick in die Geschichte sein; denn immerhin besitzen wir doch eine fast zweihundertjährige, historisch gut dokumentierte Erfahrung im Umgang mit Infrastrukturen. Diese Erfahrung lehrt auch, daß es wenig sinnvoll ist, die Wirkungen von Infrastruktur an übergroßen Bezugsräumen, etwa auf der nationalstaatlichen Ebene, studieren zu wollen. Um die Rolle der Infrastruktur im Industrialisierungsprozeß zu beschreiben, ist eine kleinräumige Betrachtungsweise vonnöten. Von dieser Überlegung ausgehend, soll im folgenden für den Raum Franken die Entwicklung dreier zentraler Elemente der Infrastruktur – des Eisenbahnnetzes, des Telefonnetzes und der öffentlichen Stromversorgung – im historischen Überblick skizziert und ihre Bedeutung für das regionale Industrialisierungsgeschehen aufgezeigt werden.

Die Infrastrukturausstattung Franken im innerbayerischen Vergleich

Das Eisenbahnnetz

Das bayerische Eisenbahnnetz und damit auch das fränkische entstand keineswegs aus einem Guß und in kurzer Zeit, sondern wurde vielmehr über einen Zeitraum von etwa hundert Jahren in mehreren Schüben ausgebaut. Stark vereinfacht lassen sich drei Hauptphasen unterscheiden: Bis etwa 1860 ging die Vernetzung des Landes eher schleppend vor sich. Es entstanden einige wenige Hauptstrecken, die darauf abzielten, möglichst viele Orte an ihrem Weg ‚mitzunehmen‘; die Fahrzeiten waren entsprechend lang, die Rentabilität und die Investitionsneigung in neue Strecken somit gering. Große Teile des Landes, insbesondere der Osten, waren mit der Eisenbahn noch überhaupt nicht erreichbar.

Priorität hatte eindeutig das Ziel, die neuen Landesteile und insbesondere die fränkischen zu integrieren. Aus diesem Grund hatte schon der bayerische Straßenbau damals hier seinen Schwerpunkt, und auch der Ludwig-Donau-Main-Kanal wies die Stoßrichtung auf, Franken und über den Main auch die damals noch bayerische Rheinpfalz besser erreichbar zu machen. Es ist also kein Zufall, daß gerade die historischen Zentren und Residenzen Frankens: Aschaffenburg und Würzburg, Bamberg und Bayreuth, Nürnberg und Erlangen bereits in der ersten Ausbauphase ihre Eisenbahnanschlüsse erhielten. Freilich begünstigte Franken dabei auch der durch die Zollvereine in Bewegung geratene Prozeß der gesamtdeutschen Integration, durch den der Osten und Süden Bayerns in eine ungünstige Grenzlage gegenüber den Ländern der Donaumonarchie gerieten, Franken aber Scharnierfunktion zu den anderen Zollvereinsstaaten erlangte.

In den 1850er Jahren erkannten viele Gemeinden, daß sie in der wirtschaftlichen Konkurrenz des Marktes ohne einen Zugang zum Eisenbahnverkehr ins Hintertreffen geraten würden. Energisch setzten sie sich für einen Eisenbahnanschluß ein und versuchten, die Linien an ihren Ort heranzuführen. Am Beginn der 1860er Jahre fegte ein wahrer ‚Eisenbahnsturm‘ aus dem Land über Parlament und Bahnverwaltung hinweg und erzwang die Projektierung zahlreicher neuer Eisenbahnlinien. Bis Mitte der 1880er Jahre wurde in der Folge das bayerische Eisenbahnnetz in seinen bis heute gültigen Hauptlinien erstellt.

Eine halbwegs flächendeckende Versorgung, die auch kleinere Orte in den Genuß eines Bahnanschlusses brachte, wurde jedoch erst mit dem Lokalbahngesetz des Jahres 1882, also beinahe 50 Jahre nach dem Beginn des Eisenbahnbaus in Angriff genommen. Bis zum Ersten Weltkrieg entstanden in seiner Folge 120 staatliche Lokalbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 2.700 Kilometern; das waren etwa 40 Prozent des gesamten Streckennetzes.

In den Genuß einer solchen Lokalbahn kamen jedoch nur Gegenden, wo ein ausreichendes Verkehrsaufkommen von vorneher-

ein gegeben war. Außerdem war zur Erlangung eines Bahnanschlusses ein hinreichender politischer Einfluß vonnöten. Da der Bau von Eisenbahnen aus allen Landesteilen beantragt wurde, bedurfte es politischer Entscheidungen im Landtag, wer zum Zuge kommen sollte und wer nicht. Der Eisenbahnbau war damit dem politischen Kräftemessen der Parteien ausgesetzt. Darüber, ob eine Gemeinde Eisenbahnanschluß erhielt oder nicht, konnte einfach das Faktum den Ausschlag geben, wie einflußreich der zuständige Abgeordnete war.

Zu einer wirklich gleichmäßigen Versorgung des Landes mit Bahnanschlüssen ist es deshalb niemals gekommen. Das bayerische Eisenbahnnetz blieb in den einzelnen Regionen stets sehr unterschiedlich dicht gewebt. So hatte die Pfalz als Spitzenreiter ein beinahe doppelt so langes Schienennetz aufzuweisen wie das Schlußlicht Niederbayern. Betrachtet man nur das rechtsrheinische Bayern, so behielten die fränkischen Landesteile, mit Ausnahme Unterfrankens, die Vorreiterrolle stets bei, die sie am Beginn des Eisenbahnbaus eingenommen hatten.

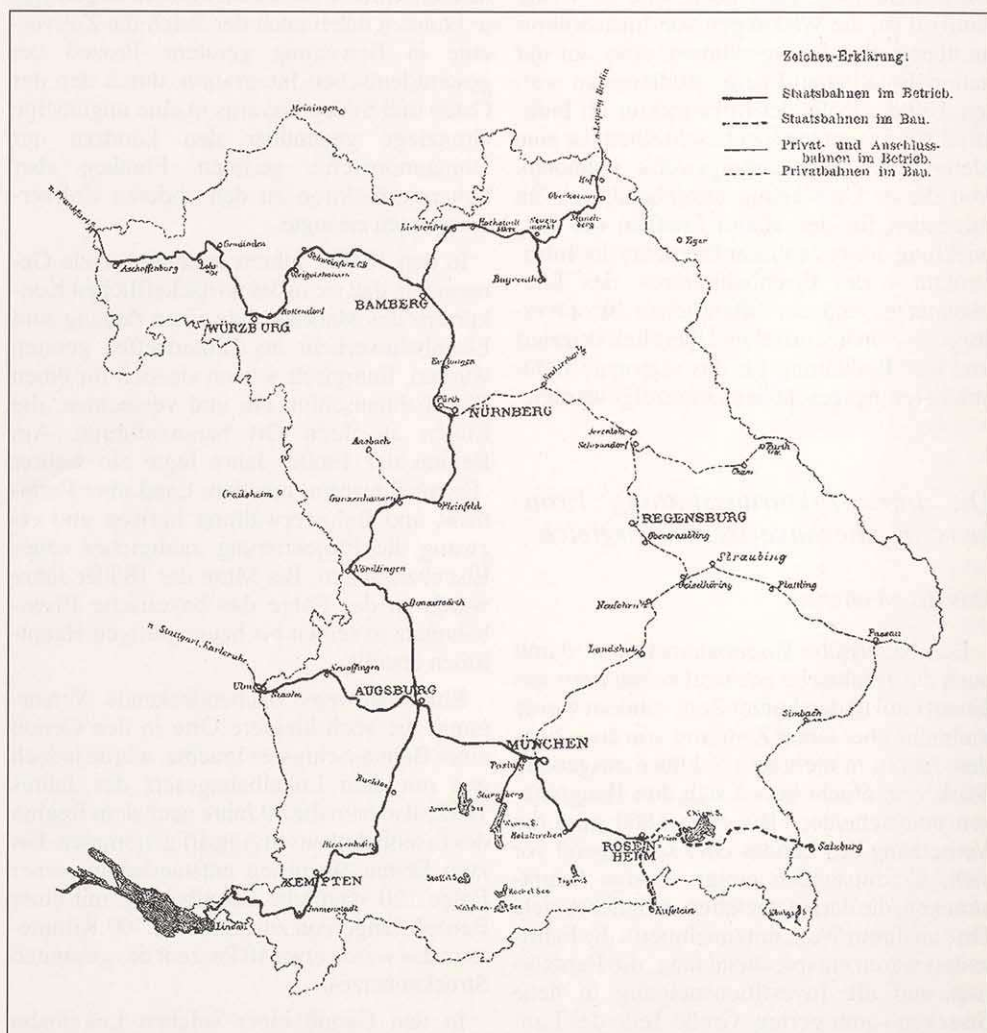


Abb. 1: Das bayerische Eisenbahnnetz 1858

Eisenbahnkilometer je 100 qkm im Jahr 1912

Pfalz	14,8
Mittelfranken	12,5
Schwaben	11,6
Oberfranken	11,3
Oberbayern	10,9
Unterfranken	10,5
Oberpfalz	9,8
Niederbayern	8,6

In einer ganz ähnlichen Reihenfolge waren auch die Gebiete im Land verteilt, die über

keinen Eisenbahnanschluß verfügten. Zu diesen sogenannten 'Eisenbahnwüsten' rechnete das Verkehrsministerium diejenigen Gemeinden mit mehr als 300 Einwohnern, die mehr als zehn Kilometer von der nächsten Bahnstation mit Güterabfertigung entfernt lagen. Auch diese nicht an den Eisenbahnverkehr angebundenen Bereiche lagen überproportional häufig in Unterfranken und in Niederbayern, in diesen beiden Bezirken allein 100 Gemeinden mit zusammen Zigtausend Einwohnern, und dabei waren die vielen kleinen und kleinsten Orte mit niedrigerer Einwohn-

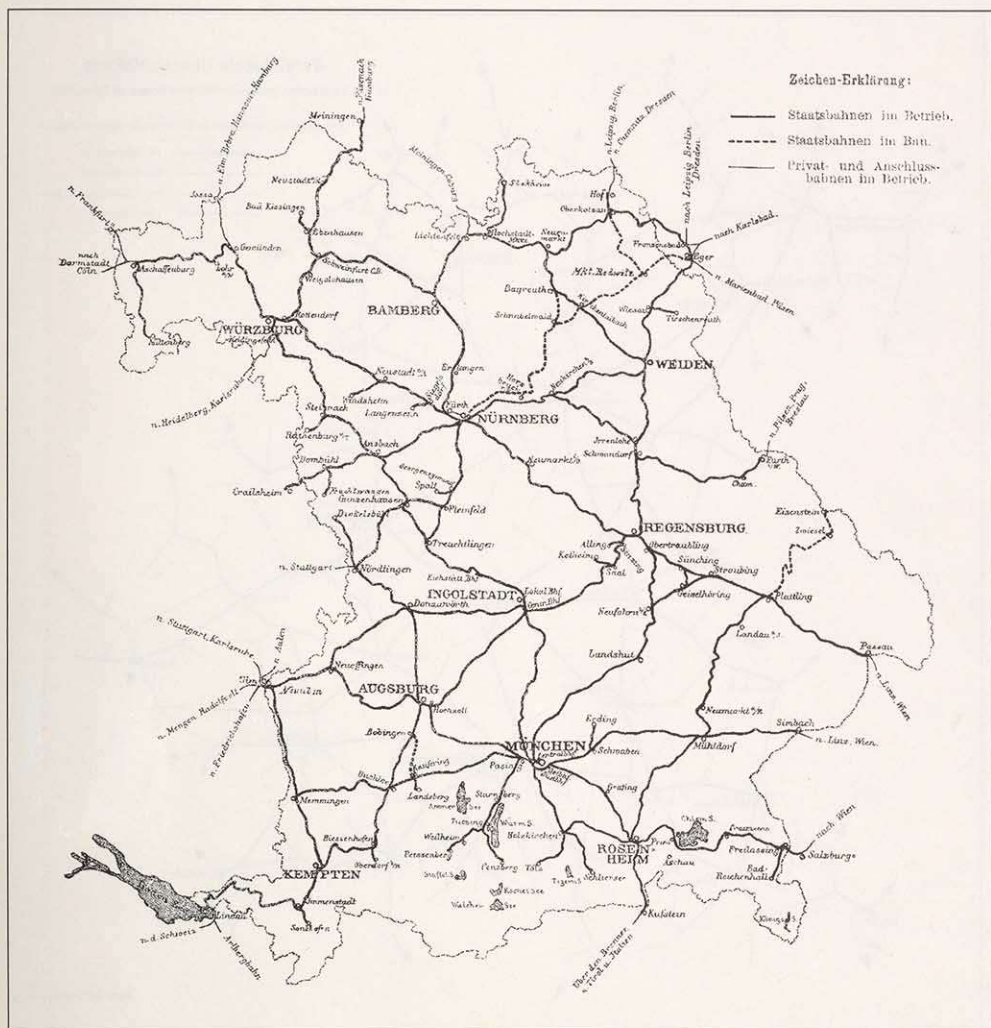


Abb. 2: Das bayerische Eisenbahnnetz 1876

erzahl als 300 noch gar nicht berücksichtigt. Der dichtesten Versorgung erfreuten sich dagegen die Bezirke Mittelfranken und Oberfranken. Die Möglichkeit der Teilnahme am Eisenbahnverkehr war regional und lokal also immer sehr ungleich verteilt.

„Eisenbahnwüsten“ im Jahr 1907

Pfalz	12 Gemeinden auf 5.660 Einwohner
Mittelfranken	14 Gemeinden auf 6.105 Einwohner

Oberfranken	16 Gemeinden auf 7.540 Einwohner
Schwaben	21 Gemeinden auf 9.422 Einwohner
Oberpfalz	21 Gemeinden auf 9.868 Einwohner
Oberbayern	41 Gemeinden auf 15.193 Einwohner
Unterfranken	35 Gemeinden auf 20.098 Einwohner
Niederbayern	63 Gemeinden auf 35.513 Einwohner

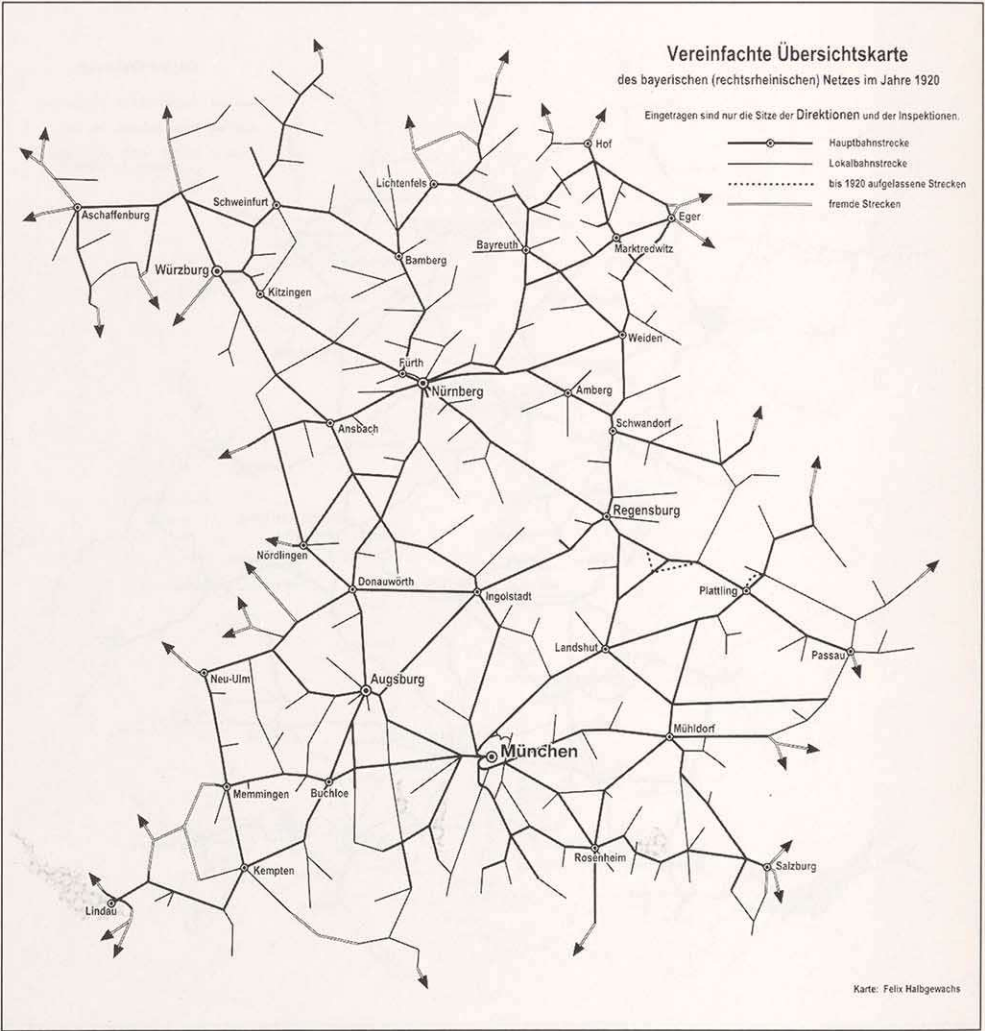


Abb. 3: Das bayerische Eisenbahnnetz 1920

Die Technisierung der Telekommunikation ging grundsätzlich Hand in Hand mit dem Eisenbahnbau; alsbald spannten sich allenthalben entlang der Bahnlinien die Telegraphendrähte. Die Telegraphie ist also eigentlich kein selbständiges System, sondern war unmittelbar an die Eisenbahn gekoppelt. Aufschlußreicher erscheint es deshalb, den Blick auf die hiervon unabhängige Telephonie zu richten und deren Ausbreitung in regionaler Hinsicht zu verfolgen.

Auch beim Telephon ist ein sehr langer Zeitraum zu überblicken von seinen Anfängen bis zu dem Zeitpunkt, wo es auch einer Mehrheit der Bevölkerung zur Verfügung stand. Ein Massenmedium wurde das Telephon nur sehr, sehr langsam. Bis zum Ersten Weltkrieg gab es in Bayern nur rund 100.000 Telephonhauptanschlüsse, bis zum Zweiten Weltkrieg wurden es immerhin 200.000. Erst danach verdoppelte sich die Zahl der Anschlüsse in immer kürzeren Abständen, so daß es 1960 schon 500.000, 1970 1,3 Millionen, 1980 3,3 Millionen gab bis zur weitgehenden Vollversorgung in den 1990er Jahren mit rund 5 Millionen Telephonanschlüssen. Das Fernsprechen blieb im Grunde bis zum Zweiten Weltkrieg auf den Gewerbe- und Verwaltungsbereich beschränkt. Sogar in den Großstädten wurde der Betrieb anfangs mit nur wenigen hundert Teilnehmern, sogenannten „Abonnenten“, aufgenommen. In kleineren Orten waren die Teilnehmer beinahe an einer Hand abzählbar. Jahrzehntlang blieb das Telephonieren ein weitgehendes Reservat von Behörden und Firmen, von Ärzten und Rechtsanwältinnen. Die oft noch erhaltenen Teilnehmerverzeichnisse der einzelnen Ortsnetze sind deshalb mehr als nur ein überholtes Hilfsmittel für den Gebrauch eines längst vergangenen Alltags. Sie stellen eine lokalgeschichtlich höchst aufschlußreiche Quelle dar und liefern neben einem Überblick der wichtigsten Wirtschaftsbetriebe zu einem bestimmten Zeitpunkt unfreiwillig auch eine Rangliste der am Ort einflußreichsten Geschäftsleute und Honoratioren.

Bei der Erschließung des Landes durch das Telephonnetz gab es wiederum erhebliche

regionale Unterschiede und zeitliche Verzögerungen. Zwar wurde die Errichtung von Telephon-Netzen praktisch gleich von Anfang an in staatliche Hände genommen; die positive Folge davon war eine landesweit halbwegs einheitliche Fernsprechtechnik. Die fehlende Konkurrenz bedingte im Gegenzug aber eine mehr als schleppende Markteinführung des neuen Mediums. Das erste Ortsnetz Bayerns entstand in einer Stadt, die heute nicht mehr zum Freistaat gehört, in Ludwigshafen am Rhein. Am 1. Dezember 1882 ging dort das erste bayerische Ortstelephonnetz in Betrieb. Wenige Monate später, am 1. Mai 1883, begann der Fernsprechtbetrieb in der Landeshauptstadt München. Von da an sollte es nur noch Tage dauern, bis sich auch fränkische Städte – und dann auf Jahre hinaus vor allem diese – um die neue Technik bemühten. Am 23. Mai 1883 legte das in Nürnberg und Fürth gebildete „Comité für Telefoneinrichtung“ bei der bayerischen Generaldirektion der Verkehrsanstalten ein Gesuch zur Einrichtung von 278 Sprechstellen vor, für das der Landtag im Folgejahr die Geldmittel bereitstellte. Am 1. August 1885 ging in Nürnberg und Fürth das erste Ortstelephonnetz in Franken in Betrieb. Danach ging es Schlag auf Schlag; es folgten: 1887 Würzburg und Bamberg, 1889 Roth und Schwabach, 1890 Hof, 1891 Ansbach, Erlangen, Bayreuth, Konradsreuth und Kulmbach. In diesen Jahren waren es außerhalb Frankens nur drei Orte im übrigen Bayern, die zum Zuge kamen, nämlich 1886 Augsburg, 1890 Kaiserslautern und 1891 Pasing bei München. Aus dieser Reihenfolge wird das Erschließungsprinzip, das die Einführung der Telephonie leitete, bereits ersichtlich: Der Aufbau von Telephonnetzen wurde in den wirtschaftlichen Zentren des Landes begonnen, wo eine ausreichende Teilnehmerzahl auch die Rentabilität der Netze sicherstellte. Auffallend ist, daß sich hier, wie beim Eisenbahnbau, von Anfang an ein Erschließungsschwerpunkt im fränkischen Raum ausbildete.

Die Dichte der Ortstelephonnetze in den einzelnen Regierungsbezirken differierte noch Jahrzehnte nach Einführung der Telephonie erheblich. Schon aus der Karte für das Jahr 1900 ist ersichtlich, daß die Gewichte

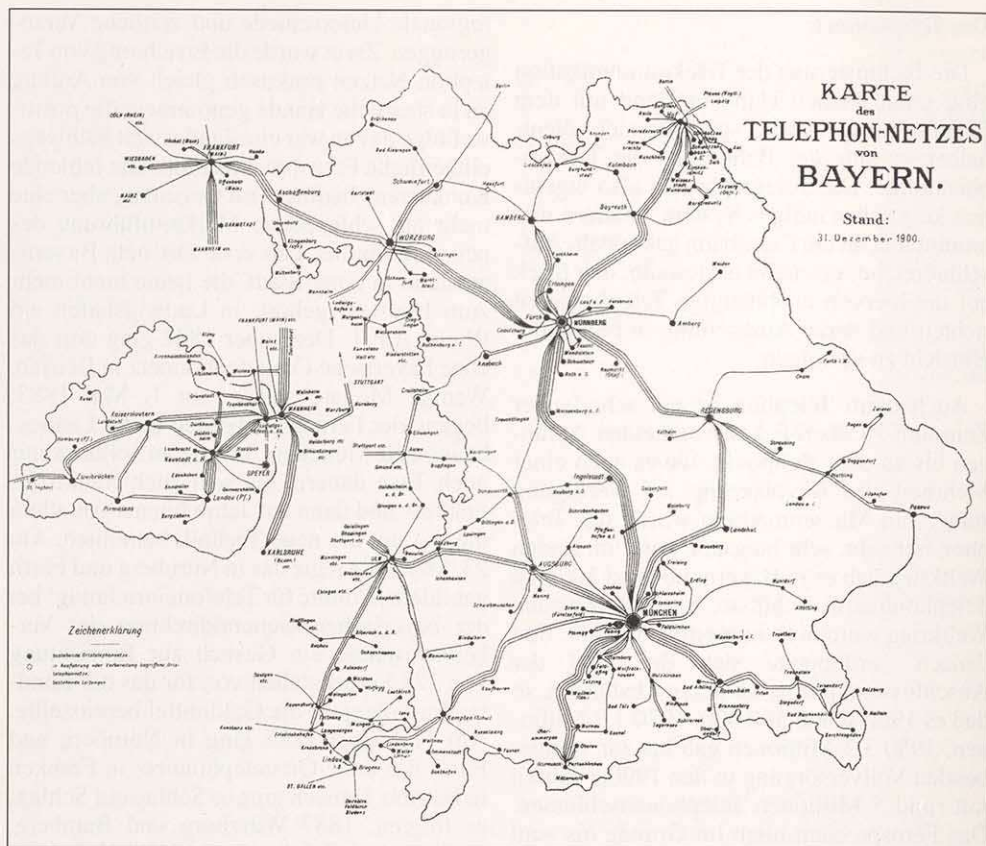


Abb. 4: Das bayerische Telefonnetz 1900

analog dem Eisenbahnnetz verteilt waren. Führend war Oberbayern, wo der massiv einsetzende Fremdenverkehr im Voralpengebiet zu einem entsprechenden Erschließungsbedürfnis führte. Deutlich zeichnen sich dann als Schwerpunkte Oberfranken, insbesondere der Raum um Hof, Mittelfranken und das bayerische Schwaben ab. Abgeschlagen finden sich wiederum Niederbayern und ganz besonders die Oberpfalz. Aber auch von der Größe der Ortsnetze, also der Zahl der Teilnehmer innerhalb einer Stadt her, war Franken beim Fernsprechkverkehr führend. Im Jahr 1913 gab es im rechtsrheinischen Bayern, einmal abgesehen von München, Augsburg und Regensburg, nur hier große Ortsnetze mit mehr als 500 Teilnehmern, nämlich in Nürnberg, Fürth, Bamberg, Bayreuth, Hof, Würzburg, Aschaffenburg, Schweinfurt und Bad Kissingen.

Abschließend sei ein Blick auf den Ausstattungsgrad der fränkischen Bezirke bei den Fernsprecheinrichtungen im Vergleich mit dem übrigen Bayern geworfen. Als Stichjahr soll hier das Jahr 1934 dienen, in dem die Verwaltung des bayerischen Postwesens als eigenständige Abteilung des Reichspostministeriums beendet wurde. Man erkennt, daß sich in der Reihenfolge des Erschließungsgrades über die Jahrzehnte keine Veränderung ergab, wenn auch die Unterschiede nicht mehr so groß wie am Anfang waren. Man findet hier, wie bei den Eisenbahnen, die fränkischen Bezirke gut im oberen Mittelfeld platziert. Nur in ihrer internen Reihenfolge ergibt sich der Unterschied, daß Unterfranken hier einmal Oberfranken hinter sich lassen kann, was natürlich durch das telephonische Schwergewicht des Verwaltungszentrums Würzburg bedingt ist.

Oberpostdirektion	Ortsnetze	Hauptanschlüsse
München	128	51.237
Nürnberg	105	25.223
Augsburg	208	18.344
Würzburg	133	13.134
Bamberg	102	12.113
Regensburg	159	10.074
Landshut	161	9.265

Die Stromversorgung

So wie die Erschließung des Landes für den Eisenbahnverkehr vollzog sich auch die Elektrifizierung in mehreren charakteristischen Schüben über etliche Jahrzehnte verteilt. Langfristig bedeutsam war, daß die Elektrifizierung in ihrer ersten Phase nicht staatlich gelenkt wurde, wodurch eine bis heute regional strukturierte Stromversorgung vorgeprägt wurde. Die Anfänge der Elektrifizierung waren praktisch ganz lokaler Natur. Seit Ende der 1880er Jahre entstanden im Zusammenhang mit Mühlen oder Sägewerken kleinere wasserkraftgespeiste Kraftzentralen, die auch bereits einer öffentlichen Stromversorgung im kleineren Umkreis dienten. Bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges kamen in Bayern so rund 2.400 Kraftwerke zusammen, davon etwa zur Hälfte Wasserkraftanlagen, zur Hälfte Dampfmaschinen und Dampfturbinen. Bei der ersten amtlichen Erfassung der Elektrizitätswerke im Königreich Bayern im Jahr 1909 ergab sich als Reihenfolge der Regierungsbezirke:

Regierungsbezirk	Kraftwerke
Oberbayern	510
Mittelfranken	507
Oberfranken	361
Schwaben	256
Oberpfalz	239
Niederbayern	181
Unterfranken	155

Wie beinahe schon gewohnt, finden sich Mittelfranken und Oberfranken wieder ganz mit vorne, Unterfranken dafür am unteren Ende der Skala. Hieraus läßt sich allerdings noch kein Rückschluß auf den Versorgungsgrad mit elektrischer Energie in den jewei-

ligen Bezirken ziehen; vielmehr spielen noch andere Faktoren, insbesondere die sehr unterschiedlichen Bevölkerungszahlen, eine Rolle. Zu ersehen ist jedoch, daß das Problem der Energieversorgung wiederum in Mittel- und Oberfranken sehr früh und vergleichsweise energisch angegangen worden ist.

Dies betraf nicht nur die technische, sondern auch die organisatorische Seite. Den entscheidenden Schritt zu einer modernen, überall verfügbaren, preiswerten und gleichmäßigen Stromversorgung stellte zweifellos der Übergang von rein lokalen Versorgungssystemen hin zu größeren Gebietseinheiten und zur Großstromversorgung dar. Wiederum war es Nürnberg, das hier vorangegangen ist. Im Jahr 1911 wurde dort eine Gesellschaft zur Errichtung des ersten Großkraftwerkes in Bayern gegründet, die Großkraftwerk Franken AG (GFA), die den Ausgangspunkt für einen Großstrom-Versorgungskomplex im mittelfränkischen Raum bildete. Schon 1913 konnte das Dampfkraftwerk Gebersdorf in Betrieb genommen werden. Im gleichen Jahr begann der bayerische Staat damit, einigen großen Überlandwerken vertraglich Ausschließlichkeitsrechte bei der Benutzung staatlichen Grundeigentums in bestimmten, großteils mit den Regierungsbezirken deckungsgleichen Gebieten einzuräumen. So entstanden 1913 die Fränkische Überlandwerk AG für Mittelfranken, 1914 die Bayerische Elektrizitäts-Lieferungs-Gesellschaft AG in Bayreuth (BELG) für das östliche Oberfranken und schließlich 1920 die Überlandwerk Oberfranken AG für das westliche Oberfranken und die Überlandwerk Unterfranken AG zur Versorgung des größten Teils von Unterfranken.

Es bestanden auf der regionalen Ebene also schon sehr stabile Strukturen, als man nach dem Ersten Weltkrieg daranging, *Oskar von Millers* schon ältere Idee einer Landeselektrizitätsversorgung zu realisieren. Das neugegründete Bayernwerk mit seinen Wasserkraftwerken am oberbayerischen Walchensee und an der mittleren Isar sollte nach von Millers Vorstellungen zum zentralen Stromversorger für alle bayerischen Regionen werden. Die Großversorger, die sich bereits früher etabliert hatten, waren dadurch jedoch nicht mehr vom Markt zu drängen. *Von Millers* Idee

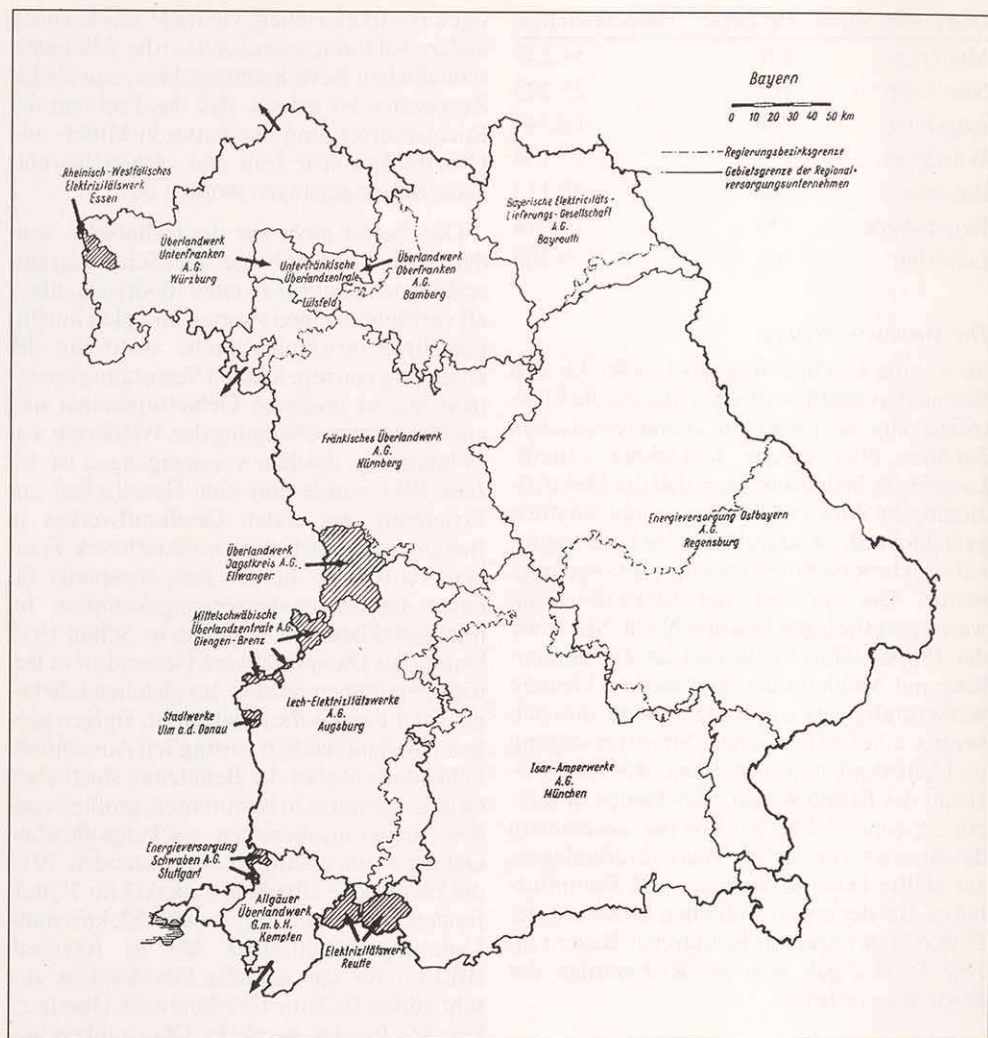


Abb. 5: Die Regionalversorgung mit Elektrizität in Bayern 1959

einer zentralen, einheitlich strukturierten Stromversorgung Bayerns konnte deshalb nur in Ansätzen verwirklicht werden. Das Bayernwerk blieb stets lediglich Zulieferer für die großen Regionalversorger, denen es überlassen blieb, den unmittelbaren Kontakt zu den Stromkunden herzustellen.

Die Einbindung Frankens in das landesweite Hochspannungsnetz war von Anfang an sehr gut, wie der Blick auf die Karte für das Jahr 1924 zeigt. Gerade der Vergleich etwa mit Südostbayern, das – wie stets in Infrastrukturbelangen – einen weißen Fleck auf

den Karten darstellt, ist hier aufschlußreich. Der Grund für die neuerlichen Ungleichgewichte war nicht politische Willkür, sondern lag in den wirtschaftlichen und technischen Bedarfsverhältnissen. In Franken war in den zwanziger Jahren die Elektrifizierung im Vergleich bereits viel weiter fortgeschritten als in anderen Landesteilen. Weitaus mehr Orte als in anderen Regionen verfügten hier über eine elektrische Stromversorgung. Die Erschließungsverhältnisse im gesamtbayerischen Vergleich stellten sich damals (1. Januar 1921) folgendermaßen dar:

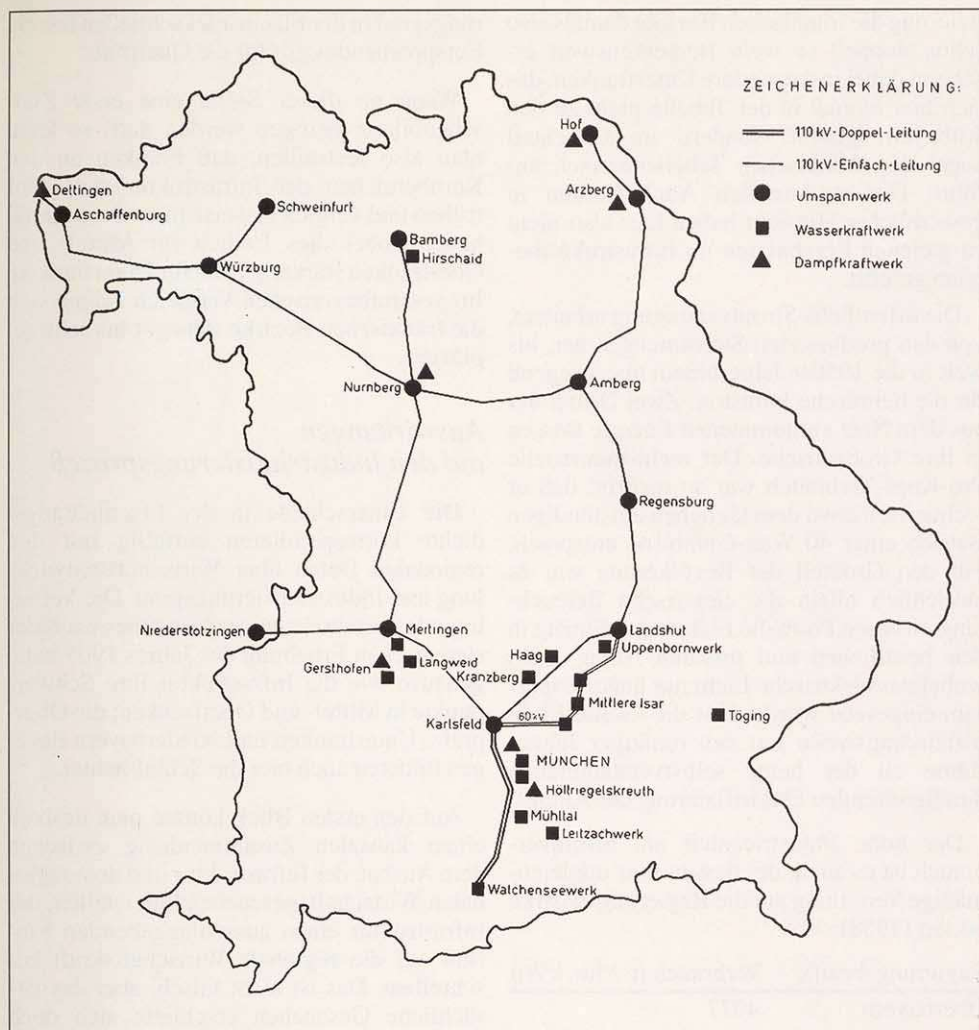


Abb. 6: Das bayerische Hochspannungsnetz 1924

Regierungsbezirk	Orte mit elektr. Stromversorgung
Schwaben	62,9 %
Oberbayern	38,1 %
Unterfranken	35,5 %
Mittelfranken	35,2 %
Oberfranken	29,5 %
Oberpfalz	19,3 %
Niederbayern	16,0 %

Diese Statistik zeigt, daß der Eindruck der Karte des Hochspannungsnetzes hinsichtlich

Schwabens täuscht, Schwaben also kein elektrisches Niemandsland war. Dieser Regierungsbezirk war ganz im Gegenteil der eigentliche Spitzenreiter innerhalb Bayerns, der aber nur eben zunächst nicht vom bayerischen Netz, sondern vom westlichen „Ausland“ her versorgt wurde. Für Niederbayern und die Oberpfalz stimmen Netzkarte und Elektrifizierungsgrad tatsächlich überein; man hat hier sozusagen die ewigen Letzten des Industrialisierungs- und damit auch des infrastrukturellen Erschließungsprozesses vor sich. Im Vergleich mit ihnen waren bei der Elektrifizierung

fizierung die fränkischen Bezirke damals also schon doppelt so weit. Bemerkenswert erscheint dabei insbesondere Unterfranken, das sich hier einmal in der Tabelle nicht zu den Altbayern gesellt, sondern im Gegenteil sogar den fränkischen Tabellenbereich anführt. Die strukturellen Ähnlichkeiten in gewerblicher Hinsicht haben hier also nicht zu gleichen Ergebnissen im Infrastrukturbereich geführt.

Die öffentliche Stromversorgung arbeitete, von den produzierten Strommengen her, bis weit in die 1950er Jahre hinein überwiegend für die heimische Industrie. Zwei Drittel der aus dem Netz entnommenen Energie flossen in ihre Großbetriebe. Der nicht-industrielle Pro-Kopf-Verbrauch war so niedrig, daß er rechnerisch etwa dem täglichen einstündigen Betrieb einer 40 Watt-Glühbirne entsprach. Für den Großteil der Bevölkerung war es tatsächlich allein die elektrische Beleuchtung, in deren Form die Elektrizität Einzug in den beruflichen und privaten Alltag hielt, wobei das elektrische Licht nur äußerst sparsam eingesetzt wurde. Erst die zweite Elektrifizierungswelle seit den fünfziger Jahren führte zu der heute selbstverständlichen durchgreifenden Elektrifizierung des Alltags.

Der hohe Industrieanteil am Stromverbrauch ist es auch, der dessen sehr ungleichmäßige Verteilung auf die Regierungsbezirke erklärt (1958):

Regierungsbezirk	Verbrauch in Mio. kWh
Oberbayern	4077
Schwaben	1055
Oberpfalz	604
Unterfranken	597
Mittelfranken	565
Oberfranken	505
Niederbayern	491

Einige wenige stromintensive Betriebe der chemischen Industrie lassen Oberbayern hier so stark im Verbrauch vorangehen, etwa die Stickstoff- und Kunstdüngerproduktion im oberbayerischen Chemiedreieck. Allerdings waren diese Betriebe wenig arbeitsplatzintensiv, so daß die Verbrauchszahlen im Bezirk nicht auf einen entsprechenden Industrialisie-

rungsgrad in der Fläche rückschließen lassen. Entsprechendes gilt für die Oberpfalz.

Wenn an dieser Stelle eine erste Zwischenbilanz gezogen werden darf, so kann man also feststellen, daß Franken an den Kernbereichen der Infrastruktur stets sehr frühen und vergleichsweise intensiven Anteil hatte, wobei dies freilich für Mittel- und Oberfranken stärker gilt als für Unterfranken. Im gesamt-bayerischen Vergleich zeigen sich die fränkischen Bezirke stets gut bis sehr gut plazierte.

Auswirkungen auf den Industrialisierungsprozeß

Die Unterschiede in der Erschließungsdichte korrespondieren auffällig mit den regionalen Daten über Wirtschaftsentwicklung und Industrialisierungsgrad. Die Verteilung des produzierenden Gewerbes nach der statistischen Erhebung des Jahres 1907 hatte genauso wie die Infrastruktur ihre Schwerpunkte in Mittel- und Oberfranken; die Oberpfalz, Unterfranken und Niederbayern dagegen bildeten auch hier die Schlußlichter.

Auf den ersten Blick könnte man deshalb einen kausalen Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Infrastruktur und dem regionalen Wirtschaftsgeschehen unterstellen, der Infrastruktur einen ausschlaggebenden Einfluß auf die regionale Wirtschaftskraft zuschreiben. Das ist nicht falsch, aber das tatsächliche Geschehen erschließt sich doch erst, wenn man die Veränderungen in der regionalen Wirtschaftsstruktur im zeitlichen Längsschnitt betrachtet. Hier zeigt sich, daß bereits vor dem Beginn der eigentlichen Industrialisierungsphase dieselben Bezirke wirtschaftlich am weitesten entwickelt waren, wie beinahe hundert Jahre später am Vorabend des Ersten Weltkrieges. Die Verteilung etwa der Großbetriebe mit mehr als 50 Beschäftigten oder die regionalen Unterschiede im Steuersoll im Vormärz weisen bereits eine analoge Struktur auf. Die Pfalz als Spitzenreiter am Beginn des 20. Jahrhunderts war gegenüber den anderen Regierungsbezirken bereits 1820 am weitesten industriell entwickelt gewesen.

Nimmt man die bereits präziser erhobenen Daten des Jahres 1882 hinzu, so erkennt man noch deutlich einen zweiten Aspekt: Die Entwicklungsunterschiede zwischen den Regierungsbezirken blieben nicht nur bestehen, sondern sie vergrößerten sich sogar noch zusätzlich. Die Wachstumsregionen Mittel- und Oberfranken sowie Oberbayern mit der Landeshauptstadt München als dynamischsten Entwicklungskern entfernten sich noch weiter von den übrigen Bezirken. In Ostbayern, dem permanenten Nachzügler der Infrastrukturerschließung, kam die Industrialisierung nur mit deutlicher Verspätung und auf einzelne Inseln beschränkt voran. Mit Wohlstandsunterschieden – wie häufig unterstellt – haben diese Verhältnisse nicht in jedem Fall unmittelbar etwas zu tun. Vielmehr fehlte häufig gerade in den „unterentwickelten“, agrarischen Regionen aufgrund eines hohen Versorgungs- und Nahrungswohlstands der Druck zur Veränderung und Industrialisierung.

Versucht man demnach die Bedeutung der Infrastruktur für den Industrialisierungsprozeß auf den Punkt zu bringen, so könnte man vielleicht am treffendsten von einer Verstärkerwirkung sprechen. Die Infrastrukturentwicklung hat in wirtschaftlicher Hinsicht also keineswegs, wie es immer wieder als politisches Ziel formuliert wurde, zu einem Ausgleich regionaler Unterschiede geführt, sondern hat sie vielmehr vergrößert. Wie konnte das geschehen? Der Infrastrukturausbau hat stets die Standorte begünstigt, an denen schon eine gewisse wirtschaftliche Dynamik gegeben war. Der Grund dafür ist, daß stets nur begrenzte finanzielle Ressourcen für die Errichtung der kostspieligen technischen Einrichtungen zur Verfügung standen und der Ausbau der Netze deshalb über einen sehr langen Zeitraum gestreckt werden mußte. Begonnen hat man damit vernünftigerweise, aber eben mit schwerwiegenden Konsequenzen, dort, wo die Nachfrage und die Ertrags Erwartungen am größten, eine günstige wirtschaftliche Entwicklung also bereits zu beobachten war. Der teils jahrzehntelange Rückstand bei der Erschließung benachteiligte die weniger entwickelten Gebiete gegenüber den dynamischen Regionen noch zusätzlich:

Unternehmen in den Gebieten, die spät an das Bahnnetz angeschlossen wurden, hatten kaum eine Chance gegen diejenigen, die schon vorher über die Vorteile eines großen Absatzraumes verfügt hatten. Diese hatten für die Konkurrenz die besseren Voraussetzungen; der zeitliche Faktor war unter den Bedingungen des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs von entscheidender Bedeutung.

Beispiele für diesen Effekt sind im Fränkischen etwa die Textil- und die Brauindustrie, Branchen der Konsumgüterindustrie, die der eigentliche Leitsektor des Industrialisierungsgeschehen in Bayern gewesen ist. Gerade die Industrialisierung in den Konsumgüterbranchen knüpfte aber häufig an alte lokale und regionale Gewerbetraditionen an. Beim Textilgewerbe zeigt sich, daß gerade diese alten Standorte von der Eisenbahn profitierten: 1907 waren nur in Oberfranken und Schwaben bedeutende Textilindustrien vorhanden, in Oberfranken beschäftigten sie 22,8 Prozent, in Schwaben 17 Prozent der Erwerbstätigen; 75 Prozent der Arbeiter in der bayerischen Textilbranche konzentrierten sich auf diese beiden Regierungsbezirke. Ausgesprochene Zentren waren in Oberfranken die Stadt Hof, wo 42 Prozent der Erwerbstätigen im Textilbereich arbeiteten, und in Schwaben Augsburg mit 26 Prozent. Bedeutende, stark auf Textil ausgerichtete Standorte waren daneben Forchheim, Bayreuth, Günzburg, Kulmbach, Oggersheim, Kaufbeuren, Kempten, Erlangen, Memmingen, Zweibrücken, Kaiserslautern, Bamberg und Neustadt a.d.H., mit einem Wort also durchweg Orte, die frühzeitig an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden waren.

Wie stark Gewerbetraditionen durch die Eisenbahn zur industriellen Entfaltung gebracht werden konnten, zeigt auch das Beispiel der bayerischen Bierproduktion und hier insbesondere der Fall Kulmbachs. Die kleine Stadt in Oberfranken gelangte im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu internationaler Bekanntheit als bedeutende Braustätte. Im Zuge alter Handelsverbindungen von Franken nach Sachsen war von Kulmbach aus bereits seit den 1830er Jahren Bier nach Leipzig exportiert worden. Nach dem frühen Bahnanschluß

an die Ludwig-Süd-Nordbahn im Jahr 1848 explodierte der Export nach Sachsen und Preußen von 1914 Hektolitern im Jahr 1845 auf 6512 Hektoliter 1848. Im Gegenzug konnte aus Sachsen die für das industrielle Brauwesen notwendige Kohle leicht herangeschafft werden. Fortschritte bei der Kühlung und Haltbarmachung des Bieres ermöglichten in der Folgezeit gewaltige Steigerungen der Produktion und erlaubten es, die Größe des Absatzradius zu vervielfachen. Der Kulmbacher Export verzehnfachte sich bis 1870 auf 66.889 Hektoliter und erreichte im Jahr 1900 seinen Spitzenwert von 733.748 Hektolitern.

Lokale Differenzierung

Die bisher im Regierungsbezirksvergleich gewonnenen Ergebnisse sind sicher aussagekräftig, doch hat die gewählte Methode auch ihre Grenzen. Natürlich sind die Regierungsbezirke keine homogenen Wirtschaftsräume, sondern gehen auf historisch-administrative Grenzziehungen zurück. Da auch die Statistik im wesentlichen von staatlichen Stellen betrieben wird, bezieht sich aber das historische Zahlenmaterial, mit dem der Historiker arbeiten muß, auf die staatlichen Verwaltungseinheiten.

Die Realität des Industrialisierungsvorganges war freilich weitaus vielschichtiger, als er sich auf der Ebene der Bezirke darstellt. In Wirklichkeit unterschieden sich die Entwicklungen im Gefolge der Industrialisierung von Ort zu Ort. Wirtschaftliche Dynamik auf der einen und Schrumpfungs- und Abwanderungsvorgänge auf der anderen Seite lagen räumlich oft sehr nah beieinander. Das haben bereits die Augenzeugen der frühen Industrialisierung sehr klar erkannt. Hinsichtlich der Eisenbahnen stellte der bekannte Landes- und Volkskundler *Wilhelm Heinrich Riehl* bereits 1855 fest: „Während die Eisenbahnen die großen Städte verbinden und in ihnen, was man so sagt, die Welt aufschließen, schließen die Landstädte und Dörfer ihre Gemarkungen zu. Auf den Hauptstraßen stürmen wir vorwärts in eine neue Zeit, und auf den Nebenstraßen gehen wir zurück in die alte. Das ist die Wahrheit von der Phrase des allgemeinen

Aufschwunges des Verkehrs. Dort ein Übermaß rastlos drängendes Lebens, hier Todtenstille und Verödung.“²¹

Wie sind diese ganz unterschiedlichen und teils gegenläufigen Entwicklungen zu erklären? Zunächst noch einmal zu den Eisenbahnen: Die Mehrzahl der Orte war, wie gezeigt, nicht an Hauptstrecken gelegen, sondern nur durch eine Nebenbahn oder Lokalbahn angebunden. Damit war freilich keine wirkliche Gleichstellung mit den Orten erreicht, die an einer der Hauptstrecken lagen. Der Verkehr auf den Nebenstrecken war gegenüber den Hauptlinien durch zusätzliche Gebühren belastet, auf alle Frachten wurden Lokalbahnzuschläge von bis zu 50 Prozent erhoben. Die Strecken wurden nur selten bedient, oft nur durch ein bis zwei Zugpaare am Tag. Die Bahnstrecken waren zwar vollspurig, aber dennoch technisch so weit als möglich abgerüstet, ohne Sicherungstechnik und Schrankenanlagen. Die Fahrgeschwindigkeit war entsprechend niedrig, betrug als Obergrenze 30-40 Stundenkilometer; durch häufige Zwischenstops oder gewundene Linienführung – die Bahnen folgten oft einfach den Landstraßen – lag die Durchschnittsgeschwindigkeit natürlich noch deutlich darunter. Schließlich waren die Lokalbahnen praktisch durchweg lediglich Stichbahnen, das heißt die Anbindung erfolgte nur in eine Hauptrichtung, die durch den nächsten größeren Ort vorgegeben war.

Die durch den Bahnanschluß in den einzelnen Gemeinden erhofften positiven wirtschaftlichen Effekte stellten sich häufig tatsächlich ein, und Gewerbe und Handel am Ort erfuhren eine deutliche Belebung. Oft blieben längerfristige Effekte jedoch aus, und nicht selten mußte man sogar wirtschaftliche Einbußen im Gefolge des Bahnanschlusses hinnehmen. Die Entwicklung der Steuerkraft in den Gemeinden entlang der Lokalbahnlinien bildet hier einen aussagekräftigen Indikator. Entlang der Lokalbahnstrecke von Kitzingen nach Gerolzhofen beispielsweise verzeichneten zwischen 1893 und 1903 nur Kitzingen selbst sowie Wiesentheid einen größeren Zuwachs an Steuerkraft, alle anderen Gemeinden dagegen erlitten Einbußen. An der

Strecke von Neustadt a.d. Saale nach Königshofen i. Grabfeld ergab sich im gleichen Zeitraum sogar der eigentümliche Effekt, daß die Steuerkraft der an der Bahnlinie liegenden Gemeinden im Durchschnitt um 2,3 Prozent zurückging, während die in der Nähe liegenden Orte ohne Bahnanschluß im Schnitt um 4,2 Prozent zulegten.

Lokalbahn Kitzingen-Gerolzhofen. Entwicklung des Solls an direkten Staatssteuern zwischen 1893 und 1903³⁾

Bahngemeinde	1893	1903
Kitzingen	55.070,60	76.120,02
Großlangheim	5.097,55	4.967,81
Kleinlangheim	4.643,11	4.891,75
Feuerbach	844,75	809,60
Wiesentheid	8.721,92	10.407,65
Geesdorf	663,15	632,49
Prichsenstadt	2.996,73	2.744,08
Stadelschwarzach	1.780,97	1.597,02
Järkendorf	815,58	779,59
Lülsfeld	1.998,56	1.875,54
Frankenwinheim	3.627,51	3.515,80
Gerolzhofen	12.036,61	12.326,24

Gemeinde ohne Bahn	1893	1903
Sommerach	2.630,31	2.405,51
Nordheim	1.716,63	1.568,19
Astheim	965,27	866,23
Volkach	8.405,08	7.612,54
Obervolkach	1.921,52	1.847,92
Zeilitzheim	4.671,56	4.170,65
Gaibach	2.578,97	2.472,45
Stammheim	1.133,36	1.069,98
Lindach	1.060,81	1.019,21
Kolitzheim	2.821,07	2.581,78
Gernach	1.637,85	1.557,90
Unterspiesheim	3.434,01	3.351,91

Die Veränderung der überkommenen lokalen Verkehrsgeographie bescherte den einzelnen Orten ganz unterschiedliche Effekte.

Betroffen von den Folgen des Eisenbahnbaus waren selbst Orte, die gar nicht an einer Bahnlinie lagen. Die Landstraßen hatten infolge der Eisenbahn kaum mehr überregionalen Durchgangsverkehr und sanken ganz zu nur lokaler Bedeutung herab. 1890 konnte eine amtliche Denkschrift des Innenministeriums feststellen: „Die Eisenbahnen haben den großen nationalen und erst recht den internationalen Verkehr übernommen und das System der Landstraßen dient nur zur Aufsammlung der überall zerstreuten und für den Markt bestimmten Produkte des Landes.“⁴⁾ 1902 reiste man „nicht einmal mehr innerhalb eines Regierungsbezirks über eine größere Entfernung auf der Landstraße, geschweige denn etwa von Nürnberg nach München“.⁵⁾ Ganze Ortschaften, die zuvor wesentlich vom Durchgangsverkehr auf den Straßen gelebt hatten, mußten einen wirtschaftlichen Einbruch hinnehmen, Gasthöfe und Poststationen wurden geschlossen.

Auf historisch gewachsene Raumbezüge nahm die Streckenführung der Eisenbahn, wenn sie nicht auch wirtschaftlich von entscheidender Bedeutung waren, in der Regel keine Rücksicht. Jahrhundertalte Verkehrsbeziehungen wurden durch sie obsolet. Eine besonders häufige Erscheinung war es, daß einst an durchlaufenden Landstraßen gelegene Orte sich jetzt an das Ende des Schienenausläufers einer Stichbahn verlegt fanden. Die alten Poststraßen waren fast durchweg endlos verlaufen; insbesondere die Lokalbahnpolitik erhob es nun aber zum Prinzip, daß solche Bahnen untergeordneter Bedeutung nur als in einem Kopfbahnhof endende Stichbahnen gebaut werden durften. Beinahe zahllos sind die Beispiele, in denen Orte nach dem Eisenbahnbau jetzt auf eine einzige Verkehrsrichtung festgelegt waren. Diese stimmte häufig mit den alten historisch-politischen Verbindungen nicht überein. Ebrach beispielsweise, das zum Hochstift Würzburg gehört und dorthin auch eine Postverbindung gehabt hatte, erhielt durch die 1904 eröffnete Eisenbahn lediglich Anschluß nach Bamberg. Das historisch zum Hochstift Bamberg gehörige katholische Hollfeld wurde im gleichen Jahr durch die Eisenbahn nur an das protestantische Bayreuth angebunden.

Entsprechende Beobachtungen lassen sich für das Fernsprechnetz machen. Zum Teil vergingen Jahrzehnte, bis auch kleinere Orte in den Genuß der neuen Kommunikationsmöglichkeit kamen. Dabei spielte es eine erhebliche Rolle, wie intensiv sich die lokalen Gewerbevereine engagierten und mit welchem Nachdruck sie bei der Post- und Telegraphenverwaltung vorstellig wurden. Einige Beispiele seien willkürlich herausgegriffen: Während viele Franken bereits in den 1880er Jahren telefonieren konnten, bekam etwa Karlstadt sein erstes Telephonnetz erst 1900, Haßfurt 1901, Gerolzhofen 1903, Königshofen 1905, Stockstadt 1909. Nicht selten ging also beinahe eine ganze Generation vorüber, bis einzelne Orte eine vergleichbare Infrastruktur auf dem Kommunikationssektor erhielten wie die nächstgelegene Großstadt.

Auch dann war in verschiedenen Orten noch lange nicht Telephon gleich Telephon. Technische Ausstattung und Benutzungskomfort unterschieden sich noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg von Ort zu Ort erheblich. Greifbar wird dies beispielsweise an der Möglichkeit der Selbstwahl. In München begann die Ablösung der Handvermittlung und des Fräuleins vom Amt schon im Jahr 1909, übrigens gegen den scharfen Protest vieler Fernsprechteilnehmer, die es als Zumutung empfanden, eine Folge von Ziffern noch dazu in der richtigen Reihenfolge über die ungewohnte Wählscheibe angeben zu sollen. In kleineren Orten mußte dagegen noch Ende der dreißiger Jahre jede Verbindung über die Vermittlung von Hand hergestellt werden. Bei der Fernwahl blieben Unterschiede noch bis 1959 bestehen, als die bundesweite Landesfernwahl im Selbstbetrieb eingeführt wurde.

Der Blick auf die Elektrifizierung bietet ein analoges Bild. Die Wirklichkeit war hier auf der Verbraucherseite überaus differenziert. Die erste breite Elektrifizierungswelle, die von der Jahrhundertwende bis in die dreißiger Jahre währte, hatte keineswegs dazu geführt, daß die gesamte Bevölkerung über elektrische Energie verfügen konnte. Eine nahezu vollständige Versorgung wurde nur in den Städten erreicht, wo die hohe Bevölkerungs-

dichte den Betrieb kommunaler Energieversorgungsunternehmen rentabel machte. Zu Beginn der 1950er Jahre hatten nach der Statistik immerhin 95 Prozent aller Wohnungen einen Stromanschluß. Der tatsächliche Versorgungsgrad dürfte aber deutlich schlechter gewesen sein, da die Statistik nur die Normalwohnungen, nicht aber die mit einem landwirtschaftlichen Betrieb verbundenen Haushalte erfasste, und das waren im ländlichen Raum damals immerhin etwa ein Drittel der Haushalte.

Im ländlichen Raum war der Stand der Elektrifizierung bis weit über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus sehr uneinheitlich. Selbst in den kleinen Landstädten gab es damals noch Zonen mit einer erheblichen Zahl nichtelektrifizierter Haushalte, und in den Dörfern sah es noch schlechter aus. Manche Häuser verfügten bereits über Strom, andere – und das war vielfach die Mehrheit – warteten hingegen noch auf ihren Anschluß. Insbesondere der landwirtschaftliche Bereich war bei Kriegsende noch wenig erschlossen. Zigtausende von Bauernhöfen hatten keine Verbindung zum öffentlichen Stromnetz, und da aus Gründen der landwirtschaftlichen Rationalisierung viele Höfe als ‚Aussiedlerbetriebe‘ an die Peripherie der Dörfer verlagert wurden, nahm ihre Zahl eher noch zu. Der Grund dafür lag meist in den hohen Leitungskosten, die den Strom unrentabler werden ließen, je weiter er an abgelegene Ortschaften und Einzelgehöfte herangeführt werden mußte, zumal die Abnehmer auch für die Baukosten aufzukommen hatten.

Doch auch in den bereits besser erschlossenen Ortschaften war in den fünfziger Jahren eine verlässliche Stromversorgung noch nicht der Regelfall. Dort gab es eine Vielzahl kleiner, privat betriebener Elektrizitätswerke, die mit Gleichstrom oder Wechselstrom niedriger Spannung arbeiteten. Sie waren aber insgesamt wenig leistungsfähig und stark von den jahreszeitlichen Schwankungen der Wasserläufe, an denen sie errichtet worden waren, abhängig. Die Spannung sackte deshalb häufig ab. Hinzu kam, daß die Verbraucher oft auf völlig veralteten und beinahe lebensgefährlichen Installationen saßen. Als im ersten

Jahrzehnt nach dem Krieg überall die Bautrupps der regionalen Versorgungsunternehmen durchs Land zogen, entschieden sich die meisten der noch stromlosen oder nur eingeschränkt versorgten Hausbesitzer für die Elektrifizierung. Erst jetzt kam es mit der beginnenden flächendeckenden Erschließung des Landes durch die öffentliche Energieversorgung zu einer durchgreifenden technischen Vereinheitlichung. In verschiedenen Ortsnetzen war auch nach dem Zweiten Weltkrieg noch das Gleichstromsystem verbreitet. Im Laufe der fünfziger Jahre wurde der Gleichstrom jedoch überall durch Drehstrom ersetzt und damit erstmals ein einheitliches Versorgungssystem hergestellt.

Folgerungen

Bereits bei den Augenzeugen der frühen Industrialisierung findet sich die bis heute verbreitete Auffassung, daß es im Wesen der industriellen Technik liege, nach und nach alle lokalen und regionalen Unterschiede und Eigenarten einzuebnen, und damit letztlich Heimat mit ihren individuellen und historisch gewachsenen Prägungen zu zerstören.

Hundert Jahre später stellen sich die Vorgänge jedoch möglicherweise in einem klareren Licht dar. Die Epoche der Industrialisierung ist in Mitteleuropa heute als weitgehend abgeschlossen zu betrachten, bzw. sie ist wohl längst in ihr Gegenteil, einen Prozeß langfristiger Deindustrialisierung, umgeschlagen. Wenn man rückblickend ihre Ergebnisse als Ganzes sieht, so drängen sich doch erhebliche Zweifel auf, ob die damals empfundene Einebnung der lokalen Unterschiede im Gefolge von Industrie und Technik der Realität entsprochen hat. Man halte nur einmal die doch sehr homogene, agrarisch geprägte Welt des 18. Jahrhunderts gegen die vielfältig differenzierte, in Wachstums-, Stagnations- und Rezessionsgebiete zerfallende Industrielandschaft des 20. Jahrhunderts. Sind nicht zum Teil gerade als Folge der Industrialisierung und Technisierung die Verhältnisse von Ort zu Ort häufig differenzierter und unverwechselbarer geworden, als sie es je zuvor gewesen sind? Und müßten dann die Technik und ihre Folgen

nicht viel stärker als bisher aus dieser Perspektive betrachtet werden?

Verkehr, Energie und Kommunikation sind Teilbereiche der Lokalgeschichte, die auch in sonst vorzüglichen Ortschroniken und Stadtgeschichten deutlich unterbelichtet sind. Dabei haben sie Entwicklung und Geschichte jedes einzelnen Ortes in den beiden letzten Jahrhunderten so entscheidend bestimmt und ihnen vor allem ein so individuelles Gepräge gegeben, wie wenige andere Faktoren. Das Thema ‚Infrastruktur‘ stellt deshalb eine Herausforderung an die Heimatforschung dar, die es anzunehmen gilt.

Anmerkungen:

- ¹⁾ Leicht gekürzte Fassung des Vortrages beim 44. Fränkischen Seminar des Frankenbundes am 24. Oktober 2004 in Schney.
- ²⁾ Zitiert nach: von Zwehl, Konrad (Hg.): Aufbruch ins Industriezeitalter. Bd. 3: Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns vom ausgehenden 18. Jahrhundert bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 5/85). München 1985, S. 181.
- ³⁾ Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Verkehrsarchiv 9323.
- ⁴⁾ Die Landwirtschaft in Bayern. Denkschrift, nach amtlichen Quellen bearbeitet. München 1890, S. 599f.
- ⁵⁾ Hartung, Gottfried: Die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im XIX. Jahrhundert und ihre Zukunft. Eine historisch-kritische Studie aus dem Gebiete der bayerischen Verkehrspolitik. Leipzig 1902, S. 95.

Abbildungen:

- Abb. 1 u. 2: aus: Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. München 1894.
- Abb. 3: aus: Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns (Hg.): Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43). München 2001.
- Abb. 4: aus: K.B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hg.): Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost München 1908.

Abb. 5: aus: Hans Vogt, Elektrizitätsversorgung in Bayern. Struktur und strukturelle Wandlungen. Gräfelfing 1961.

Abb. 6: aus: Manfred Pohl, Das Bayernwerk 1921 bis 1996. München-Zürich 1996.

Weitere Literatur:

Deutinger, Stephan: Bayerns Weg zur Eisenbahn. Joseph von Baader und die Frühzeit der Eisenbahn in Bayern 1800 bis 1835 (Forschungen zur Landes- und Regionalgeschichte 1). St. Ottilien 1997.

ders.: Eine „Lebensfrage für die bayerische Industrie“. Energiepolitik und regionale Energieversorgung 1945 bis 1980, in: Thomas Schlemmer, Hans Woller (Hg.): Bayern im

Bund. Bd. 1: Die Erschließung des Landes 1949 bis 1973 (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte 52). München 2001, S. 33–118.

ders.: Eisenbahn und Landesentwicklung im Königreich Bayern, in: Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns (Hg.): Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43). München 2001, S. 249–273.

K.B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hg.): Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost. München 1908.

Thiel, Helmut: 100 Jahre Telefon in Bayern. Nürnberg 1983.

Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft

Die Kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth¹⁾

von

Wolfgang Mück

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke

Mit dem Morgen des 7. Dezember 1835 war der Tag der feierlichen Eröffnung der ersten deutschen mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn gekommen, der Kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn. Es sollte ein großer Tag werden: einmal für die beiden fränkischen Nachbarstädte Nürnberg und Fürth, dann aber auch „für Bayern, für Süddeutschland, für das ganze deutsche Vaterland“²⁾. Im vollen Bewusstsein seiner geschichtlichen Bedeutung wurde dieser historische Tag mit Ernst und Würde, ja mit einem Hauch von wunderlicher Erhabenheit feierlich zelebriert.

In knappen Worten berichtet das Protokoll der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft von der feierlichen Eröffnung der Bahn: „Heute morgens um 8 Uhr kamen die eingeladenen Herren Aktionäre, die königlichen Militär- und

Civilbehörden, dann die städtischen Behörden und nahmen theils in der aufgerichteten Tribüne, theils in dem Hofraum der Gesellschaftslokalitäten Platz. Als alles versammelt war und auch außerhalb des Lokals eine ungeheuere Menge Menschen aus der Nähe und ferne sich eingefunden und inzwischen die Musik des Kgl. Landwehr-Regiments der Stadt Nürnberg gespielt hatte, bestieg Herr Bürgermeister die Estrade.“³⁾

Nürnbergers Stadtoberhaupt Jakob Friedrich Binder (1787–1856) schilderte nun weit ausholend die Entwicklung des Eisenbahnwesens, das aus einem Bedürfnis des Verkehrs erwachsen sei und die bisherigen Beschränkungen des Menschen hinsichtlich von Raum und Zeit aufhebe. Dieses Anliegen der Nürnberg-Fürther Eisenbahngründer sei auf fruchtbaren Boden gefallen: „Die Idee, die uns begeisterte, entzündete Hunderte von gleich-