



1. Das Königreich Bayern im 19. Jahrhundert am Übertritt zur Moderne

Vielerlei Paradigmenwechsel waren im Verlauf des 19. Jahrhunderts in der politischen und militärischen Ausrichtung Bayerns festzustellen. Durch die Kooperation mit Napoleon Bonaparte (1769–1821) erlangte das bayerische Haus Wittelsbach erstmals in seiner Geschichte die Königswürde (1806).¹ Nach der endgültigen Niederlage Napoleons bei Waterloo (1815) erfolgte die Gründung des Deutschen Bundes, worin das Königreich Bayern das drittgrößte Mitglied nach Österreich und Preußen darstellte. Dieser föderativ ausgerichtete Staatenbund mit der Bundesversammlung in Frankfurt als zentrales Organ sollte eine gemeinsame Außenpolitik der Mitglieder gewährleisten, wohingegen de facto innenpolitisch viele Störfaktoren eine sinnvolle Ausführung erschwerten. So konkurrierten die beiden Großmächte um den Führungsanspruch, wodurch sich Bayern und die anderen Mittel- und Kleinstaaten vermehrt als Mediatoren verstanden, um einer Eskalation entgegenzuwirken. Nach dem Verständnis der Wittelsbacher Monarchen war es dieses föderative System, welches die souveräne Eigenstaatlichkeit Bayerns ermöglichte und garantierte.² Gerade aber das Beharren einzelner Mitglieder auf die Eigenständigkeit der politischen, wirtschaftlichen wie auch militärischen Ausrichtung schwächte die Durchführungen gemeinschaftlicher Interessen. Es existierte kein gemeinsames Staatsoberhaupt, keine einheitliche Gesetzgebung oder ein gleichartiges Heerwesen, dem Bund standen also nur minimale Zugeständnisse hinsichtlich der Innen- und Außenpolitik zu, weshalb der Wirkungskreis insgesamt zumindest beschränkt war.³

Nach den Wirren der Napoleonischen Kriege und der Neugestaltung durch den Wiener Kongress (1814/15) brach für ganz Europa eine friedliche Zeit der von oben gesteuerten Restauration und Konsolidierung an. Dies galt gleichermaßen für den Deutschen Bund.

Außenpolitisch erhöhte die Rückgewinnung linksrheinischer Gebiete der Pfalz wie auch die Integrierung Frankens und Schwabens in das Königreich das Prestige Bayerns.⁴ Mit dieser

¹ Vgl.: Bainville, Jacques: Geschichte zweier Völker. Frankreichs Kampf gegen die deutsche Einheit, Hamburg, 1939, 79 ff.: Die Aufwertung des Herzogtums Bayern wie auch die Gründung des Rheinbundes war durch Napoleon initiiert worden, um ein Gegengewicht zu den deutschen Großmächten Österreich und Preußen bilden zu können.

² Gahlen, Gundula: Friedens- und Kriegserfahrung im bayerischen Offizierskorps 1815-1866, Internetbeitrag, 2014, 3.

³ Gruner, Wolf: Das Bayerische Heer 1825 bis 1864, Boppard am Rhein, 1972, 71.

⁴ Tremel, Manfred: Geschichte des modernen Bayern. Königreich und Freistaat, München, 1994, 29.

territorialen Expansion ging gleichzeitig eine Zunahme der nationalen Macht einher. Als politisch drittstärkste Kraft im Bund versuchte Bayern einerseits, eine wechselnde Anlehnung an Österreich oder Preußen zu wagen und andererseits Einfluss auf die kleineren Mittelstaaten wie Württemberg und Baden auszuüben, um gemeinsam ein zielgerichtetes Gegengewicht zu den Großmächten bilden zu können. Zwar zielte Münchens Politik bis zuletzt darauf ab, „einen Zusammenschluß der Staaten des Deutschen Bundes“ zu verhindern, um die eigene Souveränität wahren zu können.⁵ Doch zeitgleich rief das Vorgehen, eine Dominanz über die kleineren Mitglieder auszuüben, innere Widerstände im Königreich hervor. Hier spielte die seit 1819 vom Souverän einberufene Ständeversammlung eine maßgebliche Rolle, wie später noch aufgezeigt werden soll. Generell hoffte die Regierung, durch die Beteiligung der Volksvertreter an der finanziellen Verantwortung Kredite genehmigt zu bekommen.⁶ Doch die aus den Kammern der Reichsräte und Abgeordneten bestehende Ständeversammlung ließ sich für diese Zwecke nicht zwangsweise instrumentalisieren und forderte auf Dauer mehr Partizipation an den Regierungsgeschäften. Für die spätestens nach drei Jahren⁷ einzuberufenden Sitzungen erhielten die Vertreter das Zugeständnis, über die Staatseinnahmen und über die zu erhebenden Steuern Einsicht zu erhalten und „sodann [...] in Berathung zu treten.“⁸ Durch das am 14. Juni 1843 zwischen König Ludwig I. (1786–1868)⁹ und der Ständeversammlung erreichte ‚Verfassungsverständnis‘ lagen die „Nachweise der Ausgaben generell [unter] der Kontrolle und Bewilligung des Landtages.“¹⁰

Allgemein musste jeweils zu Beginn der sechsjährigen Finanzperiode das Budget vorgelegt werden. Die Kammern bewilligten anschließend gemeinsam den Etat, welcher als Finanzgesetz verabschiedet wurde.¹¹ Die Zusammensetzung der Ständeversammlung bestand zum einen aus der Reichsrätekommission, in welcher adelige Landesherren und hohe Geistlichkeit

⁵ Gruner, Heer, 22.

⁶ Petter, Wolfgang: Deutscher Bund und deutsche Mittelstaaten, München, 1975, 290.

⁷ Brater, Karl: Die Verfassungsurkunde des Königreiches Bayern und die Verfassungsedicte in ihrem gegenwärtigen Bestand, Nördlingen, 1868, 29, Titel VII, § 22.

⁸ Ebd., 25 f., Titel VII, § 4.

⁹ Kraus, Andreas, "Ludwig I." in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 367-374 [Online-Version]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd118574884.html#ndbcontent>; Stand: 20.04.2020.

¹⁰ Ders: Die Regierungszeit Ludwigs I. (1825-1848), München, 2003, 220.

¹¹ Gruner, Heer, 51: Der König hatte bei nicht ausreichendem Budget die Möglichkeit, ein „nachträgliches Postulat an die Stände ergehen zu lassen“.

vertreten waren.¹² Die Kammer der Abgeordneten repräsentierten zur einen Hälfte herrschaftliche Grundbesitzer, Vertreter der Universitäten, des Klerus, der Städte und Märkte und zur anderen Hälfte Grundbesitzer, welche nicht zwangsweise adelig sein mussten.¹³ Dass es zwischen Regierung und Volksvertretung immer wieder zu Reibungen kam, wird später nochmals aufgegriffen.

Während Bayern versuchte, seinen Einfluss auf die deutschen Mittelstaaten¹⁴ auszuweiten, konkurrierten seit Bestehen des Bundes Österreich und Preußen um die Hegemonie. Berlin strebte eine Dominanz über den norddeutschen Raum an, während Wien dies zu verhindern versuchte.¹⁵ Während von oben kaum der Wille auf eine nationale Einigung bestand, entstanden von unten Kräfte, welche sich in dem aufkommenden liberalen Nationalbewusstsein manifestierten und die Gründung eines gesamtdeutschen Nationalstaats einforderten.¹⁶ Das 19. Jahrhundert gilt als Epoche des Nationalismus „im Sinne einer mächtigen Integrations- und Expansionskraft“, worunter die neuere Forschung ‚Staat‘ und ‚Nation‘ als ‚abgegrenztes Territorium‘ verknüpft mit ‚nationaler Kultur‘ versteht.¹⁷ Wie bereits erwähnt stand die Regierung in München solchen Bewegungen distanziert gegenüber und versuchte durch restriktive Methoden wie der Einschränkung der Presse- und Meinungsfreiheit derartige Tendenzen zu unterdrücken. Doch als Ausläufer der französischen Februarrevolution (1848) auf die Gebiete des Deutschen Bundes trafen, beehrten die national-liberalen Kräfte auf und forderten demokratische Partizipation an den Regierungen wie auch einen deutschen Nationalstaat von den Machthabenden ein. Altbayern wurde von diesen Aufständen weitestgehend verschont, während die liberal geprägte Pfalz eines der Kernzentren der Bewegung darstellte. Die Fürsten mussten ob des öffentlichen Drucks

¹² Die Kammer der Reichsräte bestand aus den volljährigen Prinzen des königlichen Hauses, den Kronbeamten (höchste Würden des Königreiches wie beispielsweise der Kronoberstkämmerer), den Erzbischöfen von München-Freising und Bamberg, den Vertretern der ehemaligen reichsständischen Fürsten, einem vom König ernannten Bischof wie auch den jeweiligen Präsidenten des protestantischen Generalconsistoriums sowie den erblichen oder lebenslangen Reichsräten, welche vom König erwählt wurden.

¹³ Leeb, Josef: Wahlrecht und Wahlen zur Zweiten Kammer der bayerischen Ständeversammlung im Vormärz (1818-1848), Göttingen, 1996, 63.

¹⁴ Petter, Deutscher Bund, 259: Zu den sieben Mittelstaaten sind die vier Königreiche Bayern, Württemberg, Sachsen und Hannover, das Großherzogtum Baden, das Kurfürstentum Hessel Kassel und das Großherzogtum Hessen-Kassel zu zählen.

¹⁵ Zur ‚deutschen Frage‘: Doering-Manteuffel, Anselm: Die deutsche Frage und das europäische Staatensystem 1815-1871, Oldenburg, 2010: Diese Thematik soll nur teilweise immer wieder aufgegriffen werden, da sie für die Zielführung dieser Studie nicht zwangsweise bedeutend ist.

¹⁶ Angelow, Jürgen: Der Deutsche Bund, Darmstadt, 2003, 27–29.

¹⁷ Kocka, Jürgen: Das lange 19. Jahrhundert, Stuttgart, 2004, 83 f.; ebd., 147: Kocka sieht nach dem Ende Napoleons dessen Einfluss, sei es als Anwendung oder Reaktion, als Ursache für den aufkommenden Nationalismus.

verschiedene Zugeständnisse leisten und fortan sollten Gesandte der Mitgliedsstaaten sich in der Frankfurter Nationalversammlung diversen Herausforderungen stellen. Das Vorhaben eines Nationalstaates erlitt schlussendlich am 3. April 1849 eine Niederlage, als der preußische König Friedrich Wilhelm IV. (1795-1861) die ihm angebotene deutsche Kaiserkrone ablehnte. Seinem Werteverständnis widersprach es, die Macht vom Volk und nicht von den Fürsten zu erlangen.¹⁸ Die ‚Märzrevolution‘ war damit endgültig gescheitert. Österreich und Preußen konkurrierten von nun an vermehrt um die politische Vorreiterrolle des wiederbelebten Deutschen Bundes, was die Möglichkeit eines baldigen nationalen Zusammenschlusses zunächst unrealistisch werden ließ.

Außerhalb des deutschsprachigen Raums prägten sich in den europäischen Staaten ebenfalls verstärkt nationale Identitäten aus.¹⁹ Das Prestige einer Nation profitierte jedoch nicht allein nur von politischen, sondern eben auch von ökonomischen und technologischen Erfolgen. Und obgleich sich die deutschen Fürsten und Städte in einem föderalen Bund zusammengeschlossen hatten, existierte zwischen den einzelnen Staaten gleichermaßen ein Konkurrenzverhältnis. Denn je fortschrittlicher ein Mitglied des Bundes ausgerichtet war, desto mehr orientierten sich die übrigen Staaten an seinen Entwicklungen. Technologischer Vorsprung bedeutete daher einen Führungsanspruch des Staates, da er als erstes neue Wege eingeschlagen hatte und eine Vorbildfunktion einnahm.²⁰ Gleichermaßen musste es im Interesse der Regierungen liegen, die eigene Wirtschaftskraft voranzutreiben. Die kleineren Gewerbe oder protoindustriellen Gebiete wurden durch wirtschaftsstarke Agglomerationsräume ersetzt oder verdrängt.²¹ Das 19. Jahrhundert ist eng mit der Industrialisierung verknüpft und unterscheidet sich deutlich vom 18. Jahrhundert, so dass von einem „fundamentalen Wachstums- und Strukturwandlungsprozess“ gesprochen werden

¹⁸ Wollstein, Günter: Scheitern eines Traumes, 57: Dem Monarchen widerstrebte es, die angebotene Krone vom Volk anzunehmen. Hierzu wären die Vertreter nicht berechtigt gewesen. Dazu: Simson, Bernhard von: Eduard von Simson. Erinnerungen aus seinem Leben, Leipzig, 1900, 183: So ließ der König verlauten: „[...] ohne das freie Einverständnis der gekrönten Häupter, der Fürsten und freien Städte Deutschlands“ könne er diese Ehre nicht annehmen. S. a.: Wollstein, Günter: Von der Paulskirche bis zur Verfassung von 1871: Der preußische König sah sich als Fürst „von Gottes Gnaden“, hätte die Krone also nicht vom Volk akzeptiert. Gleichermaßen verabscheute er den Parlamentarismus und hätte einer angedachten konstitutionellen Monarchie nicht zugestimmt.

¹⁹ Hobsbawm, Eric: Die Blütezeit des Kapitalismus. Eine Kulturgeschichte der Jahre 1848-1875, Darmstadt, 2017, 105 ff.

²⁰ Wendt, Bernd: Militär und technologischer Wandel. Einführende Bemerkungen, München, 2003, 207: England schaffte es im 19. Jahrhundert, auf Grund seines technologischen Vorsprungs in Verbindung mit seiner Wirtschaftskraft eine imperiale Großmacht zu werden.

²¹ Zur Wirtschaftsgeschichte Bayerns vor der Industriellen Revolution siehe: Schremmer, Eckart: Die Wirtschaft Bayerns, München, 1970.

kann.²² Die Rentabilität erhöhte sich enorm, so dass die richtige Aneignung wie auch Anwendung von Technologie nicht zu ignorieren war.

Wirtschaftlich konnte das Königreich Bayern kaum industrielle Sektoren aufweisen, es existierten vielmehr „Inseln in einer überwiegend agrarischen und kleingewerblichen Ökonomie.“²³ Gesamt gesehen war eine überschaubare gewerbliche Entwicklung mit frühindustriellen Ansätzen gegeben, wie sie in Nürnberg, Augsburg oder Oberfranken – also ‚neubayerischen‘ Gebieten – zu finden war.²⁴ An diesen Orten bestand neben einer langen Handwerkstradition auch ein weitgefächertes Banken- und Kapitalwesen.²⁵ Die Industrialisierung setzte sich in den Gebieten des Deutschen Bundes vermehrt ab der Jahrhundertmitte durch.²⁶ Bayern jedoch erreichte diese Welle verhältnismäßig spät.²⁷ Erst mit dem intensivierten Ausbau der Eisenbahnlinien konnte die Rohstoffarmut des Landes durch Importe einigermaßen ausgeglichen werden.²⁸ Zusätzlich bremste die Regierung in München Expansionsbestrebungen des Gewerbes aus, zumal sie erst im Jahr 1868 die volle Gewerbefreiheit erlassen hatte.²⁹ Wirklich verstärkte Industriezweige traten relativ spät, oftmals im Zusammenhang mit der Reichsgründung 1871 auf.³⁰ Und selbst im Jahr 1897 waren

²² Kocka, 19. Jahrhundert, 44. Auf den folgenden Seiten soll auf diese Veränderung noch eingegangen werden.

²³ Grimm, Claus: Linien der Entwicklungsgeschichte, München, 1985, 17.

²⁴ Siemann, Wolfgang: Gesellschaft im Aufbruch, Frankfurt, 1990, 99 f: Die als "gewerblich-frühindustriellen Schwerpunkte" genannten Gebiete sind speziell auf Franken mit Nürnberg, Fürth, Bamberg, Bayreuth, Schweinfurt und Würzburg benannt; Götschmann, Dirk: Wirtschaftsgeschichte Bayerns, Regensburg, 2010, 61 ff.; Fehn, Klaus: Das Land und seine Bevölkerung, München, 2007, 53: Altbayern könnte also als der „industriesschwache Südosten“ des Königreiches angesehen werden.

²⁵ Grimm, Entwicklungsgeschichte, 17 f.

²⁶ Kellenbenz, Hermann: Deutsche Wirtschaftsgeschichte, München, 1981, 31; Treue, Wilhelm: Preußens Wirtschaft vom Dreißigjährigen Krieg bis zum Nationalsozialismus, Berlin, 1982, 531: Das Rheinland und Westfalen wurde für Preußen die wichtigste Wirtschaftsregion und hängte alle anderen deutschen Wirtschaftsräume ab; zur Bevölkerungszunahme im Deutschen Bund: Kocka, 19. Jahrhundert, 61–68.

²⁷ Gruner, Heer, 90 f.; vgl.: Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 165.

²⁸ Ebd., 90: Auf Grund fehlender geologischer Voraussetzungen kam es in Bayern nie zur Ausbildung eines Industriebezirkes.

²⁹ Eheberg, Theodor: Die industrielle Entwicklung Bayerns seit 1800, Erlangen, 1897, 14: Preußen hatte die volle Gewerbefreiheit bereits im Jahr 1810 durchgesetzt; vgl.: Bosl, Karl: Die "geminderte" Industrialisierung in Bayern, München, 1985, 22: Hinzu kam, dass wirtschaftliche Kräfte selten gefördert wurden. Zu sehr herrschte Zurückhaltung gegenüber Modernität, das Landleben wurde idealisiert und somit eine feindliche Einstellung zur Stadt suggeriert; Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 36-39: Die bayerische Politik konnte sich nicht zu einer Gewerbe- und Niederlassungsfreiheit durchringen. Ab den 1850er Jahren zeigten sich die negativen Folgen dieser Politik, so dass ein Umdenken stattfand. Bayern bemühte sich in dieser Phase um eine Integration in den deutschen Wirtschaftsraum, so dass die restriktive Gewerbepolitik nicht länger aufrechterhalten werden konnte. Obwohl immer deutlicher wurde, dass das Königreich den wirtschaftlichen Anschluss an weiterentwickelte Regionen im Bund verloren hatte, dauerte es bis 1868, bis schließlich die letzten Beschränkungen aufgehoben wurden; vgl.: Gömmel, Rainer: Gewerbe, Handel und Verkehr, München, 2007, 232.

³⁰ Vgl.: Schäfer, Hans-Peter: Die Entstehung des Mainfränkischen Eisenbahn-Netzes, Würzburg, 1979, 70.

in Bayern auf 100 Personen gerechnet noch 35 Prozent in der Landwirtschaft beschäftigt, ein weitaus größerer Faktor als im Rest des Reiches.³¹

In einer direkten Wechselbeziehung hierzu lässt sich dementsprechend natürlich auch die sozioökonomische Entwicklung des Königreiches erkennen. Die Industrielle Revolution durchdrang ab den 1830er Jahren auch den Deutschen Bund, so dass die Dampfmaschine, die Eisenbahn und der Maschinenbau die Arbeitsweisen und das Denken der Menschen beeinflussten.³² Die „städtisch-romantische Michelkultur des Vormärz“ wurde nun durch unvorhergesehene Veränderungen „im Gefolge der Industrialisierung“ verdrängt.³³ In einer begrenzten Zeitspanne wurde von der „gründlichsten Umwälzung menschlicher Existenz, die jemals in schriftlichen Quellen festgehalten wurden“, gesprochen.³⁴ Hieraus resultierten viele neue Möglichkeiten, Gefahren und Veränderungen für die Bevölkerung.³⁵ Die Dampfeisenbahn steht oftmals als Synonym für diese Entwicklung und kann stellvertretend aufzeigen, wie eine technische Innovation auf eine Zivilgesellschaft aufprallt und welche positiven und negativen Mechanismen dadurch ausgelöst werden. So wurde diese Neueinführung zunächst größtenteils noch abgelehnt. Vielen Zeitgenossen galt sie als ein seelenloses „Ungetüm der Fortschrittswelt.“³⁶ Die Dampflokomotiven wurden als „ein Symptom der krankhaften Unruhe und der nervösen Ungeduld“ angesehen.³⁷

Speziell die Fürsten brachten neben der Ablehnung des Unbekannten auch auf Grund eines vermehrt konservativ-romantischen Denkens dieser Innovation Vorbehalte entgegen.³⁸ Durch die politischen Ereignisse der Französischen Revolution beeinflusst, lehnten sie Veränderungen größtenteils ab, da sie um die eigenen Machtbefugnisse fürchten mussten und der Ansicht waren, dass nun die unteren Bevölkerungsschichten zu mobil werden könnten. Die bisherigen Zugeständnisse, die sie ans Volk machen mussten, bestärkten sie in dem Gedanken, dass durch die Eisenbahn zusätzlich Unruhe oder mehr Forderung nach Demokratie laut werden könnte. Der Sozialist Constantin Pecqueur (1801–1887) gab zu

³¹ Eheberg, Die industrielle Entwicklung, 18; Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 15.

³² Kocka, 19. Jahrhundert, 46 ff.; Hardach, Gerd: Aspekte der Industriellen Revolution, 103: In Sachsen sei laut dem Verfasser die Industrielle Revolution bereits seit 1800 eingesetzt.

³³ Sieferle, Rolf: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München, 1984, 155.

³⁴ Hobsbawm, Eric: Industrie und Empire, Frankfurt, 1969, 14.

³⁵ Kocka, 19. Jahrhundert, 53–61.

³⁶ Riedel, Manfred: Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter, Böhlau, 1961, 102.

³⁷ Niemand geringeres als der spätere Generalstabschef Preußens, Helmuth von Moltke, hatte noch 1843 eine durchaus kritische Einstellung zu dieser Innovation: Moltke, Helmuth: Welche Rücksichten kommen bei der Wahl der Richtung der Eisenbahnen in Betracht?, Berlin, 1892, 235.

³⁸ Veit, Otto: Die Tragik des technischen Zeitalters, Berlin, 1935, 67.

bedenken, dass „ein und derselbe Zug [...] Reiche und Arme“ befördere und „zum Lehrmeister der Gleichheit und Brüderlichkeit“ werden könnte.³⁹ Plötzlich war es allen Schichten möglich, relativ günstig und schnell weite Entfernungen zu überbrücken und zusätzlich wieder sicher nach Hause zu gelangen, so dass eine Art „Demokratisierung des Reisens“ eintrat.⁴⁰ Die damit einhergehende tendenzielle Egalisierung der sozialen Positionen wurde durch die Obrigkeit als eine Proletarisierung, von der Unterschicht als Verbürgerlichung wahrgenommen.⁴¹ König Ernst August von Hannover (1837–1851) fürchtete, dass „schließlich die Revolution zu schnell ins Land“ kommen könnte.⁴² Die Literaturepoche der Romantik wurde durch Schriftsteller wie Heinrich Heine geprägt. Er gab zu bedenken, dass durch die Nutzung dieser Innovation die „Elementarbegriffe von Zeit und Raum [...] schwankend geworden“ seien, wobei „der Raum getötet, und [...] nur noch die Zeit übrig“ bliebe.⁴³ Die Schönheit der Natur sei bedroht. Dieses Gefühl verstärkte der Schweizer Nationalökonom Karl Haller (1768–1854), indem er darauf hinwies, dass die Eisenbahn „die Heimat ertöten“ werde und „die Hälfte der Bevölkerung zu Vagabunden“ machen würde.⁴⁴ Das traditionelle Transportgewerbe, die Kutscher und die Schifffahrt fürchteten mit der neuen Konkurrenz um ihre Einnahmemöglichkeiten.⁴⁵ Eine technische Entwicklung bedeutete also gleichermaßen Machtentfaltung⁴⁶ wie auch Abschreckung.⁴⁷ Zu Beginn sahen nur wenige Ökonomen die Chancen in einer schnellen Adaption der neuen Technik.⁴⁸ Sie stellten mit ihrem aufklärerisch-liberalen Denken einen Gegenpol zur weitläufigen Meinung dar.⁴⁹ Besonders sei hier der Staatswissenschaftler

³⁹ Wolf, Winfried: Sackgasse Aktiengesellschaft, Ravensburg, 1988, 17.

⁴⁰ Beyrer, Klaus: Industrialisierung der Zerstreuung. Zur Geschichte des Bahnhofsbuchhandels und zur Reiselektüre, Marbach am Neckar, 1987, 251.

⁴¹ Sieferle, Fortschrittsfeinde?, 15: In dieser Literatur finden sich ausführliche Beschreibungen. Die verschiedenen Prozesse der Arbeiterbewegungen sollen in dieser vorgelegten Studie jedoch nicht weiter verfolgt werden, da sie für die Fragestellung nicht zielführend sein würden.

⁴² Buddensieg, Tilmann: Das Alte bewahren, das Neue verwirklichen, Berlin, 1981, 53: Ernst August galt als äußert antiliberal und konservativ eingestellt.

⁴³ Heine, Heinrich: Sämtliche Werke, München, 1925, 291-293. Brief in Paris, verfasst am 5. Mai 1843.

⁴⁴ Roscher, Wilhelm: Die romantische Schule der Nationalökonomik in Deutschland, Tübingen, 1870, 100; zu sozialpolitischen Beweggründen der Regierung, die Abwanderung in die Städte nach Möglichkeit zu reduzieren: Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 51 f.

⁴⁵ Mück, Wolfgang: Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, Fürth, 1968, 26-29 und 57 f.

⁴⁶ Kaufmann, Stefan: Technisiertes Militär. Methodische Überlegungen zu einem symbiotischen Verhältnis, Paderborn u. a., 2000, 197.

⁴⁷ Salewski, Michael: Geist und Technik in Utopie und Wirklichkeit militärischen Denkens im 19. und 20. Jahrhundert, Herford, 1992, 77.

⁴⁸ Bremm, Klaus-Jürgen: Von der Chaussee zur Schiene, München, 2005, 15-26; Meinke, Bernhard: Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen, 6, Berlin, 1918, 922–928: Der Unternehmer Friedrich Harkort (1793-1880) und der Staatsökonom Friedrich List (1789-1846) waren glühende Vertreter des Eisenbahnbaus und erkannten schon früh die wirtschaftlichen Potenziale.

⁴⁹ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1800-1866, München², 1983, 286-299 und 727 f.

Alexander Lips (1779–1838) aufgeführt. Er erkannte zwar die vorläufigen Beeinträchtigungen an, die auf das bestehende Gewerbe zukommen würden, diese seien aber nicht so schwerwiegend, da an anderer Stelle neue Berufszweige entstünden.⁵⁰

Mit der ersten erfolgreichen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth (1835), welche durch private Initiative umgesetzt werden konnte, war vielen Augenzeugen klar, dass eine neue Epoche begonnen hatte. Nur stellten sie sich auch die Frage, ob sie mehr als das „eiserne oder das goldene Zeitalter“ in die Geschichte eingehen sollte.⁵¹ Jedenfalls hatte diese Eisenbahnlinie auch noch eine ganz bedeutende ideelle Wirkung auf die Bevölkerung Bayerns. Denn die „patriotischen“ Männer, welche „zur Ehre der bayerischen Nation“ dieses Projekt ohne den Staat realisierten, seien ein „leuchtendes Vorbild für gesellschaftliche Unternehmungen.“⁵² Lips bekräftigte diese Ansicht zusätzlich, da „der Bürger etwas schaffen und leisten“ könne, und zwar besser „als der Staat.“⁵³ Dies musste die Obrigkeit insofern kritisch stimmen, als die Eisenbahn möglicherweise als politisches Mittel missbraucht werden könnte. So bestehe die Gefahr, dass die Regierung in eine „faktische Ohnmacht“ gegenüber den aus Bürgern bestehenden Aktiengesellschaften verfallende, da diese kaum zu kontrollieren seien.⁵⁴ Auch König Ludwig I. verfasste in einem Gedicht seine Bedenken gegenüber der Eisenbahn. Durch „des Dampfes Gewalt“ getrieben, sind die Menschen „überall und nirgends daheim“, so dass „die Liebe des Volks zu dem Land der Geburt“ verloren ginge.⁵⁵ Und obwohl im Laufe der Zeit die Rentabilität und die Vorteile des Transportes viele Kritiker verstummen ließen, blieb die Geringschätzung aus den verschiedensten Kreisen gegenüber diesem Fortbewegungsmittel bis ins 20. Jahrhundert existent.⁵⁶

Einen bedeutsamen sozialen Faktor hierfür stellte die sich als immer stärker herauskristallisierende Landflucht der Bevölkerung dar, welche gerade durch das neue Transportmittel gefördert wurde. Zwar argumentierten Fürsprecher recht zeitnah, dass die

⁵⁰ Lips, Alexander: Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten, Nürnberg, 1836, 22.

⁵¹ Riedel, Biedermeier, 102; Sieferle, Fortschrittsfeinde?, 92: Ganz im Gegensatz zu den konservativen Ansichten Kontinentaleuropas traf die Eisenbahn in den Vereinigten Staaten auf offene Zustimmung und galt als nötiges Mittel, um den Fortschritt weiter voranzutreiben.

⁵² Pözl, Werner: Deutsche Sozialgeschichte, München, 1976, 370.

⁵³ Lips, Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn, 37.

⁵⁴ Liebl, Anton: Die Privateisenbahn München-Augsburg (1835-1844), München, 1982, 53: Diese kritische Aussage stammte vom damaligen bayerischen Innenminister Ludwig von Oettingen-Wallerstein (1791-1870) aus dem Jahr 1833. Er gab zu bedenken, dass die Regierung Regulierungen durch die Stände erfahrene würde, während die Aktiengesellschaften völlig frei walten könnten.

⁵⁵ Zitiert nach: Sieferle, Fortschrittsfeinde?, 108.

⁵⁶ Sonnenberger, Franz: Mensch und Maschine, Berlin, 1985, 25.

unteren Schichten dadurch nicht wochenlang inaktiv warteten, sondern aktiv Arbeit in den Städten fänden.⁵⁷ Doch genau diese Binnenmigration stand im Widerspruch zum Geist des 19. Jahrhunderts.⁵⁸ Das Landleben wurde durch die Literatur der Romantik idealisiert und umgekehrt galten die Großstädte, welche als Zentren für Technik und Modernität wahrgenommen wurden, als Feindbild.⁵⁹ Und so lag es zunächst im Interesse der bayerischen Regierung diese Entwicklung einzudämmen und der Moderne mit ihren technisierten Ballungsräumen weniger Beachtung zu schenken.⁶⁰ Auch weitere Beanstandungen, wie etwa der Eingriff „in die göttliche Weltordnung“ standen im Raum.⁶¹ Der Aberglaube ging sogar so weit, dass manche den Teufel im Kessel der Lokomotive vermuteten.⁶² Ein Beobachter gab zu bedenken, „daß unsere Zeit ihren Kopf so voller Dampfgeschichten [und] Eisenbahnen [...] hat, daß unser lieber Herrgott kaum mehr Platz findet.“⁶³ War es wirklich ein Ungeheuer, welches „mit den roten glühenden Augen und dem Feuerrachen,“ [...] mitten aus der Hölle“ emporstieg?⁶⁴ Die Skepsis und Zurückhaltung blieb bei manchen Bevölkerungsschichten vorerst weiterhin bestehen.

Der Präsenz der sich immer weiter ausbreitenden Innovationen beeinflusste das Denken der Bevölkerung also nachhaltig. Möglicherweise befürchteten manche Kreise, dass eine Technikaneignung eben nicht nur für zivile, sondern eben auch für militärische Zwecke genutzt

⁵⁷ Mahr, Johannes: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung, München, 1982, 28: So hatte der Staatsökonom und Vordenker des deutschen Eisenbahnwesens, Friedrich List (1789-1846), bereits 1837 diese Vision, da er sich bewusst war, dass eine große Anzahl an Arbeitern in den Städten benötigt werden würde; Kocka, 19. Jahrhundert, 76: Diese Prognose sollte im deutschen Raum ab den 1850er Jahren tatsächlich eintreten.

⁵⁸ Die gesamte Genese der Auswanderungsbewegungen im 19. Jahrhundert soll in diesem Zusammenhang nicht näher beleuchtet werden. Einen guten Überblick bietet: Helbich, Wolfgang: „Alle Menschen sind dort gleich...“. Die deutsche Amerika-Auswanderung im 19. und 20. Jahrhundert, Düsseldorf, 1988, 17-40; Kocka, 19. Jahrhundert, 70: Im Jahr 1854 reisten allein 239.000 Deutsche in die USA aus; zu den bayerischen Auswanderungsbestrebungen: Faltin, Sigrid: Die Auswanderung aus der Pfalz nach Nordamerika im 19. Jahrhundert, Frankfurt, 1987; Schaub, Hans: Auswanderung aus Oberfranken nach den Vereinigten Staaten von Amerika im 19. Jahrhundert, Bamberg, 1989; Maidl, Peter: Auswanderung nach Übersee., Augsburg, 1993; Wellhausen, Marianne: Über deutsche Auswanderung nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Mittelfrankens, Erlangen, 1949; Blendinger, Friedrich: Die Auswanderung nach Nordamerika aus dem Regierungsbezirk Oberbayern in den Jahren 1846-1852, 1964; Hartmannsgruber, Friedrich: Zur Statistik der Auswanderung aus der Oberpfalz und aus Regensburg im 19. Jahrhundert; eine aktuelle Übersicht in: Brockhoff, Evamaria: Good Bye Bayern, Grüß Gott Amerika, Augsburg, 2004.

⁵⁹ Bosl, Industrialisierung, 22.

⁶⁰ Ebd., 22; Siefert, Fortschrittsfeinde?, 11: Die Ablehnung des „künstlichen Lebens in der Stadt“ wie auch die „Lobpreisungen des einfachen Lebens auf dem Lande“ galten auch schon vor der Industrialisierungswelle als schützenswert.

⁶¹ Dollhofer, Josef: Feuerross und Flügelrad in Ostbayern, Regensburg, 2010, 34.

⁶² Schaehele, Franz: Der Teufel und die Eisenbahn, Dachau, 2017.

⁶³ Minaty, Wolfgang (Hrsg.): Die Eisenbahn, Frankfurt, 1984, 76: Der Schriftsteller Franz Graf Pocci (1807-1876) veröffentlichte diesen Gedanken zur Eisenbahn im Jahr 1852.

⁶⁴ Schmid, Hermann: Der Bergwirt, Kassel, 1927, 47.

werden konnte. Als Gegenpol müssten in diesem Zusammenhang die auftretenden Weltausstellungen des 19. Jahrhunderts aufgezeigt werden. Die Kulmination aus Technik, Industrie, Naturwissenschaft und Gewerbe könnte als Veranstaltung des Pazifismus ausgelegt werden.⁶⁵ In diesem Sinne sollte also das „Bild einer hochtechnisierten und gerade darum friedfertigen Welt entstehen.“⁶⁶

Die politischen und ökonomischen Faktoren bestimmten nicht nur den Führungsanspruch, sondern eben auch die militärische Potenz Bayerns. Ein wesentliches Problem der bayerischen Außenpolitik wie auch des Militärs ergab sich aus der Unverhältnismäßigkeit von Staatsgröße und Staatseinnahmen. Bayern war als einziges Mitglied im Deutschen Bund neben Österreich und Preußen in der Lage, ein eigenes Bundeskorps zu stellen. Als militärisch drittgrößte Macht konnte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Königreiches jedoch selten mit den außenpolitischen Ansprüchen Schritt halten. Gerade in Bezug auf die Entwicklung der Heeresmacht sollte dies berücksichtigt werden, da es „zum ständigen Problem des bayerischen Staates im 19. Jahrhundert“ wurde.⁶⁷ An diesem Punkt muss die vorweg erwähnte Ständeversammlung (ab 1848 ‚Landtag‘) nochmals aufgegriffen werden. Da dort die Kompetenz über die Finanzen des Landes vereinigt war, blieb die Kritik am Militärbudget, welcher den größten Ausgabenfaktor stellte⁶⁸, ein ständiger Streitpunkt zwischen Regierung und Landtag.⁶⁹ Der erste bayerische König Max I. Joseph (1756–1825), welcher in den Napoleonischen Kriegen hohe Investitionen beim Heer getätigt hatte, sah sich mit der desaströsen Finanzlage des Staates als auch mit dem Unmut der ersten Versammlung hierüber konfrontiert dazu gezwungen, am 11. August 1819 eine „Niedersetzung einer Spezial Commission zur Untersuchung der unentbehrlichen Kosten für die Armee“ anzusetzen.⁷⁰ Dies geschah gerade auf Druck der Abgeordnetenkommission, welche dem Militär gegenüber zumeist zurückhaltend eingestellt war. Es sollte verhindert werden, dass das Königreich auf Grund seiner „Großmachtambitionen“ in einen „Militärstaat“ umgewandelt wurde, so dass die „Heeresexigenz“ möglichst niedrig gehalten werden sollte.⁷¹ Zwar wurde die Notwendigkeit

⁶⁵ Kroker, Evelyn: Die Weltausstellungen des 19. Jahrhunderts. Industrieller Leistungsnachweis, Konkurrenzverhalten und Kommunikationsfunktion unter Berücksichtigung der Montanindustrie des Ruhrgebietes zwischen 1851 und 1880, Göttingen, 1975.

⁶⁶ Salewski, Technik, 86.

⁶⁷ Gruner, Heer, 29.

⁶⁸ Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 89: In der ersten Finanzperiode 1819 bis 1825 lagen die Ausgaben für das Militär bei 28,1 Prozent des Staatshaushaltes.

⁶⁹ Gruner, Heer, 51.

⁷⁰ BayHStA, IV: D I/30, Budget 1819-1825, Budget 1819.

⁷¹ Gruner, Heer, 51.

einer Militärmacht für durchaus gerechtfertigt angesehen, schließlich sei es „Pflicht und Bedürfnis“ für Bayern, „immer ein schlagfähiges Heer zur Verfügung zu haben.“⁷²

Nichtsdestotrotz kontrollierte die Versammlung mit strenger Hand das Budget der Armee. Dass mit der Thronbesteigung Ludwigs I. (1786–1868) im Jahr 1825 ein Monarch regierte, zu dessen größten Leistungen „die gemeisterte Sanierung der bayer. Staatsfinanzen“ zählte, bedeutete zusätzliche Beschränkungen für den Heeresetat.⁷³ Diese Handlung wirkt umso verständlicher, verschlang doch die Aufwendung für das Militär in dieser Phase durchschnittlich 25 Prozent des Staatshaushaltes.⁷⁴ Die Handlungsfähigkeit der bayerischen Armeeführung war durch die Sparmaßnahmen immer wieder eingeschränkt, was im Verlauf dieser Studie mehrfach aufgegriffen werden soll. Es muss nun ein Blick auf die höheren Administrationen der Streitmacht geworfen werden. An der Spitze der gesamten Armee stand der jeweilige Monarch, welcher die Stärke und Formation des Heeres bestimmen konnte, da dies zu seiner königlichen Prerogative gehörte und dementsprechend unantastbar war.⁷⁵ In der Hierarchie folgend war der Kriegsminister, welcher „in dienstlicher, organischer, personeller und technischer Hinsicht dem König allein, hinsichtlich der genauen Nachweisung des für die Armee erforderlichen und bewilligten Budgets den Ständen des Reiches verantwortlich“ war.⁷⁶ Seit 1829 lag der Oberbefehl der Armee bei ihm, wodurch dem dortigen Minister alle anderen Militärbefehlshaber unterstanden.⁷⁷ Zu den höchsten Offizieren gehörten außerdem der Feldmarschall und der Chef des Generalquartiermeisterstabes.

Das Kriegsministerium bildete also die oberste militärische Instanz.⁷⁸ Der Generalquartiermeisterstab diente als Führungshilfe für die hohen Kommandobehörden.⁷⁹ Die Aufgaben waren vielfältig, so dass beispielsweise im Kriegsfall taktische Entscheidungen vorbereitet werden sollten oder im Frieden die Mobilmachung geplant wurde.⁸⁰ Laut Generalquartiermeister Anton von der Mark (1796–1869) wäre der „Generalstabdienst im

⁷² BayHStA II: MA I 446.

⁷³ Kraus, Ludwig I.; zur Einsparungspolitik Ludwigs I.: Gruner, Heer, 106–117.

⁷⁴ Kraus, Andreas: Probleme der Abrüstung in Bayern von 1816–1866, Herford, 1981, 43: In Krisenzeiten wie 1848 nahmen die Sonderaufwendungen für die Armee gar bis zu 40 Prozent ein.

⁷⁵ Gruner, Heer, 130.

⁷⁶ Zitiert nach: Heyl, Gerhard: Militärwesen, München, 1983, 331.

⁷⁷ Seydel, Max: Bayerisches Staatsrecht, 3, Freiburg², 1896, 709.

⁷⁸ Zur Entstehungsgeschichte des bayerischen Kriegsministeriums: Gruner, Wolf: Die bayerischen Kriegsminister 1805–1885. Eine Skizze zur sozialen Herkunft der Minister, München, 1971, 239–246; Eine sehr ausführliche Darstellung diverser bayerischer Militäreinrichtungen in: Heyl, Militärwesen, 336–364; ferner: Xyländer, Max von: Das Heerwesen des Deutschen Bundes, Augsburg, 1838, 184–186.

⁷⁹ Zur Entstehungsgeschichte des bayerischen Generalstabes: Hackl, Othmar: Die Vorgeschichte, Gründung und frühe Entwicklung der Generalstäbe Österreichs, Bayerns und Preußens, Osnabrück, 1997, 71–177.

⁸⁰ Heyl, Militärwesen, 336.

Felde“ nichts anderes als „der Dienst für und mit der Truppe.“ Nebenbei müsse ein Offizier dort nicht nur das Terrain „verwerten“ können, sondern vielfältige Fähigkeiten wie die „Belesenheit [in der] Kriegs- und Staatsgeschichte“, ein „scharfes Auge und Orientierungsangabe“ besitzen oder „eine gute Feder für Berichte, Relationen und Dispositionen aufbringen“. Dafür seien also nur die fähigsten Persönlichkeiten auszuwählen. Er monierte jedoch, dass das Verhältnis von Generalstabsoffizier zu Soldaten in Frankreich bei 1:680, in Preußen bei 1:1.720, selbst in Württemberg, Baden und Hessen bei 1:1.315 läge; in Bayern wäre dieses Verhältnis jedoch bei 1:2.800 Mann.⁸¹ Ein durchaus kritisierbarer Zustand, der sich erst mit dem Ausgang des Krieges 1866 ändern sollte.

Einige für diese Studie relevante Einrichtungen waren die Zeughaushauptdirektion in München, wo Kriegsmaterial hergestellt oder gelagert werden konnte, ihr unterstellt das Hauptlaboratorium (seit 1807 in München), in welchem Munition für die Handfeuerwaffen und teilweise auch Geschütze erzeugt wurden.⁸² Zudem noch die Gewehrfabrik in Amberg (seit 1801), da sie eine wichtige Basis für die Bewertung und Entwicklung verschiedener Waffensysteme im 19. Jahrhundert werden sollte.⁸³ Dem „Königlichen-Artillerie-Corps“, welches seit 1822 die Bezeichnung Artillerie-Corps-Commando (ACC) trug, wurden all diese technischen Institute unterstellt.⁸⁴ Als erwähnenswert gelten noch die zusammentretenden Kommissionen, welche vom Kriegsminister einberufen und aus spezialisierten Vertretern der Ressorts (Handfeuerwaffen etc.) zusammengesetzt waren. Eine Ausnahme bildete die Artillerie-Beratungs-Kommission, welche von 1853⁸⁵ bis 1878⁸⁶ ständig existent war, und zu deren Hauptaufgabe es gehörte, wissenschaftliche Versuche durchzuführen.

Das Verhältnis Bayerns zum Bund wurde in diesem Kontext schon teilweise angedeutet. In Militärangelegenheiten muss jedoch noch die Bundesmilitärkommission mit Sitz in Frankfurt erwähnt werden.⁸⁷ Dieses Komitee hatte eine militärische Beratungsfunktion für die übergeordnete Bundesversammlung. Unter österreichischem Vorsitz waren mit Österreich, Preußen und Bayern drei ständige Mitglieder präsent, zu welchen drei wechselnde Vertreter

⁸¹ BayHStA, IV: HS 293, Generalleutnant Anton von der Mark, Der bayer. Generalquartiermeister-Stab, München, etwa 1862-1864.

⁸² Schneider, A.: Handbuch der gesammten bayerischen Militär-Ökonomie, München, 1860, 51.

⁸³ Ebd., 56.

⁸⁴ Kriegsministerium München (Hrsg.): Militär-Handbuch des Königreiches Bayern für das Jahr 1836, München, 1836, 30 ff.

⁸⁵ Regierungs-Blatt für das Königreich Bayern, München, 1853, No. 51, 24. Oktober 1853, 1417.

⁸⁶ Königlich Bayerisches Kriegsministerium: Verordnungsblatt, München, 1878, No. 34, 14. August 1878, 321.

⁸⁷ Keul, Wolfgang: Die Bundesmilitärkommission (1819-1866) als politisches Gremium, Frankfurt, 1977.

aus den anderen gemischten Bundeskorps hinzukamen. Diese Gesandten waren „durch ihre Regierungen weisungsgebunden“ und auch nur ihnen verantwortlich, so dass verschiedene Standpunkte und Interessen aufeinandertrafen.⁸⁸ Eine lähmende Wirkung auf die Militärkommission hatte Artikel 2 der Bundesakte, da zwar der innere und äußere Schutz Deutschlands hierdurch gesichert werden sollte, die „Unverletzlichkeit der einzelnen deutschen Staaten“ aber zu garantieren sei.⁸⁹ Gerade die Souveränität einer bewaffneten Macht spielte also eine besondere Rolle, welche besonders auch Bayern schützen wollte. Zu den Aufgabengebieten der Versammlung gehörten die Inspektion der Bundesfestungen, die Kontrolle der Einsatzbereitschaft der Bundeskontingente sowie ab 1846 die Überprüfung der Eisenbahnen für militärische Zwecke. Die militärische Kooperationsbereitschaft nahm im Jahr in außenpolitischen Krisensituationen zu, flachte jedoch hiernach immer wieder ab. Nicht zu missachten war der Beschluss vom 24. Juni 1830, nach welchem die Kontingente des Bundesheeres alle fünf Jahre inspiziert werden sollten und hierdurch auch die bayerische Streitmacht einen bedingten Druck erhielt, offensichtliche Missstände zu beheben.⁹⁰ Seit 1854 wurde unter der Gefahr einer möglichen Partizipation am Krimkrieg begonnen, eine Revision der Kriegsverfassung des Deutschen Bundes voranzutreiben. Grundlegende Reformen scheiterten allerdings am Widerstand einzelner Mitglieder. Dasselbe galt für einen erneuten Vorstoß 1859, als sich die Zeichen in der sardinischen Frage auf Krieg verdichteten. Die divergierenden Eigeninteressen überlagerten auch hier das Gemeinschaftswohl.⁹¹

All diese vorweg beschriebenen Prozesse hatten direkten Einfluss auf die militärtechnischen Entwicklungen Bayerns, da der technologische Vorsprung als Katalysator für Progressivität angesehen werden kann. Als eine messbare Konstante lässt sich hier eben das Militärwesen aufführen. Dabei sollen jedoch nicht allein die Waffen und Waffensysteme untersucht, sondern auch Kommunikationsmittel, Fahrzeuge (Mobilität) oder infrastrukturelle Gegebenheiten beleuchtet⁹² bzw. noch die Wechselwirkung mit Staat, Gesellschaft und

⁸⁸ Gruner, Heer, 75.

⁸⁹ Huber, Ernst: Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789 /1: Reform und Restauration 1789-1830, Stuttgart, 1961, 594.

⁹⁰ Gruner, Heer, 76: Die Inspektionen verhalfen wenigstens phasenweise zu mehr Engagement, die Wehrtauglichkeit der Truppe zu erhöhen.

⁹¹ Vgl.: Gruner, Heer, 74 f.: Eigentlich wurde seit der Wiederherstellung des Bundes 1850 immer wieder versucht, eine Reform der Bundeskriegsverfassung durchzuführen. Jedoch wurde dies nur zaghaft und mit Widerständen der Einzelstaaten fortgeführt. Erst die Krise von 1859 ließ erneut vermehrte Reformbereitschaft erkennbar werden; Gruner, Die bayerischen Kriegsminister, 299: Der Dualismus der Großmächte oder der Partikularismus der Klein- und Mittelstaaten verhinderte wesentliche Fortschritte.

⁹² Vgl.: Van Creveld, Martin: Technology and war. From 2000 B. C. to the present, New York, 1991, 312.

Industrie betrachtet werden.⁹³ Wie in kaum einem anderen Bereich kann an dem Aufschwung in der Militärtechnik die voranschreitende Dynamik eines Staates erkennbar gemacht werden.⁹⁴

Im Zuge der Industriellen Revolution konnten technische Neuerungen vermehrt durch das Militär angenommen werden (Telegraphie/Eisenbahn). Gleichmaßen forderten und förderten die Ansprüche des Militärwesens den Maschinenbau (Waffentechnik). Die Waffentechnik verlangte sehr präzises Arbeiten, um Qualität wie auch Praktikabilität zu garantieren. Normbauteile sollten der wichtigste Bestandteil dieses Fortschrittes werden. Denn nicht mehr die Handarbeit des Einzelnen, sondern die einzelnen Handgriffe in Abschnitte eingeteilter Arbeitsprozesse bestimmten das Bild der Produktion immer mehr. Die ‚Qualitätsarbeit‘ wurde nun nicht mehr durch reine Praktiker durchgeführt, da ab den 1850er Jahren vermehrt ausgebildete Fachleute die Herstellung sowohl bei militärischen wie auch zivilen Konstruktionen übernahmen und sich gegenseitig beeinflussten.⁹⁵ Tatsächlich finden sich in der Gewehrfabrik Amberg schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts die ersten Grundzüge maschinell hochwertig verarbeiteter Waffenkonstruktionen.⁹⁶ Im Laufe der kommenden Dekaden verbesserte sich sowohl die Produktionsweise als auch der Ausstoß wesentlich, wobei der Anspruch der Konstrukteure an die Eignung der Ware von Anfang an höchster Natur war.⁹⁷ Diese Herausforderung, Endprodukte in sich gleichender Qualität und Menge zu überschaubaren Preisen zu produzieren, sollte sich eben auch auf den Maschinenbau übertragen.

Vergleichbar waren im Bereich der Kommunikation und der Mobilität innerhalb weniger Jahrzehnte enorme Fortschritte erzielt worden, welche sowohl das zivile als auch das militärische Dasein beeinflussen sollten. Telegraphenleitungen ermöglichten schnellsten Austausch von Informationen unter Staatsmännern oder Militärgesandten, die

⁹³ Walle, Heinrich: Die Bedeutung der Technikgeschichte innerhalb der Militärgeschichte in Deutschland. Methodologische Betrachtungen, Herford, 1992, 25.

⁹⁴ Ebd., 24: Fortschritte in der Militärtechnik bedeuteten Überlegenheit über einen vermeintlichen Feind.

⁹⁵ Neumann, Hans; Neugebauer, Reimund: Werkzeugmaschinen in Sachsen, Chemnitz, 2003, 13: Die Fertigungsmittel wie Drehbänke, Fräsmaschinen, Bohrmaschinen oder Bohrwerke wurden für beide Berufssparten genutzt; Van Creveld, Technology, 127–152.

⁹⁶ Vgl.: Götschmann, Dirk: Die Kuchenreuter und ihre Zunftgenossen, Regensburg, 1991, 113-137; dazu: Pröve, Ralf: Militär, Staat und Gesellschaft im 19. Jahrhundert, München, 2006, 14: Nur Österreich und Preußen waren bis zur Jahrhundertmitte in der Lage, "Massenproduktionen von Gewehren einheitlichen Kalibers" herzustellen.

⁹⁷ Götschmann, Wirtschaftsgeschichte, 68: Götschmann sieht diese Produktionsstätte als erste bayerische „Fabrik.“ 1820 waren hier schon 146 Personen beschäftigt; Götschmann, Dirk: Georg von Reichenbach, Regensburg, 2021, 149 ff.

Dampfeisenbahn erhöhte die Beweglichkeit der Bevölkerung, der Truppenmassen und den Transport von Gütern.⁹⁸

Um diese Entwicklungen in wissenschaftlicher Sicht entsprechend einordnen und deuten zu können, muss ein Blick auf die aktuelle Forschungslage geworfen werden. Wurde in diese Richtung schon fundierte Arbeit geleistet oder kann diese Arbeit ein Desiderat darstellen? Der Krieg von 1866 galt als wichtiger Schritt hin zur Reichsgründung 1871 und hat in vielerlei Hinsicht Beachtung gefunden, wobei er in der öffentlichen Wahrnehmung – damals wie heute noch – im Vergleich zum Krieg 1870/71 eine vermehrt untergeordnete Rolle gespielt hatte.

Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht.



⁹⁸ Diese Entwicklung begann mit dem französischen optischen Telegraphensystem nach Chappé ab 1791. Dazu: Kapitel 6.