

## Gustav von Schlör

### Ein Oberpfälzer Industrieller und bayerischer Minister

Oberpfälzer Männer oder Frauen, die es in ihrer bayerischen Heimat zu Ministerehren gebracht haben, sind nicht allzu häufig anzutreffen. Den höchsten Bekanntheitsgrad dürfte heute der aus einer Eslarner Kaufmannsfamiliestammende Dr. August Langbesitzen, der von 1982 bis 1986 dem Bayerischen Justizministerium, von 1986 bis 1989 dem Bayerischen Innenministerium und von 1989 bis 1993 dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr vorstand.

In seinem Brief zum 60. Geburtstag dieses Mannes würdigte der CSU-Vorsitzende Theo Waigel diesen Oberpfälzer: „Neben den vielen landes- und bundesweiten Aufgaben hast Du die Anliegen Deiner engeren Heimat nie aus den Augen verloren und vieles zum Wohle der Oberpfalz bewirkt“.

Diese Wertschätzung gilt auch über 100 Jahre früher einem Oberpfälzer bester Art, dem Kgl. Bayerischen Staatsminister für Handel und öffentliche Arbeiten von 1866 bis 1871, Gustav von Schlör.

Gustav Schlör wurde am 4. April 1820 als sechstes von acht Kindern auf dem etwas abgelegenen Hammergut Hellziechen bei Langenbruck im Altlandkreis Amberg geboren. Die Familie gehörte wirtschaftlich und gesellschaftlich zur wohlhabenderen Bevölkerungsschicht in der Oberpfalz. Im Vertrauen auf den seit 1824 als Rektor des Gymnasiums in Neuburg a. d. Donau amtierenden Anton Mengein aus dem benachbarten Eschenbach schickte die Mutter – der Vater war 57jährig bereits 1823 verstorben – den neunjährigen Gustav nach Neuburg a. d. Donau auf die Schule. Als Mengein ein Jahr später zum Direktor des berühmten Hollandeums in München befördert wurde, folgten ihm viele Neuburger Schüler

an seinen neuen Wirkungsort, darunter auch Gustav Schlör.

An der Münchner Universität studierte er Rechtswissenschaften, interessierte sich für Fragen der Nationalökonomie. Nach einer eher mißmutig und aus finanziellen Gründen angenommenen Tätigkeit als Rechtspraktikant beim Stadtgericht in München drängte es ihn schließlich 1843 in seine Oberpfälzer Heimat zurück. Gerade zu dieser Zeit stand das heruntergewirtschaftete Hüttenwerk Plankenhammer, nahe dem Markt Floß gelegen, zum Verkaufe an. Gustav Schlör erwarb dieses Gut mit 140 Tagwerk Grund, dem Hammer aus Holz, dem Hochofen aus Quadersteinen, mit Wohnhaus, Mühle, Schleife und Polierwerk um 42000 Gulden. Am 2. Oktober 1843 verheiratete er sich mit Mina (Wilhelmine), Tochter des Herrschaftsrichters Heinrich Gareis in Winklarn, die ihm in sein neues Domizil Plankenhammer folgte.

Die Bewirtschaftung des Hammers in den folgenden Jahrzehnten war alles andere als einfach. Zum einen war die Blütezeit der Oberpfälzer Eisenindustrie schon längst vergangen, zum anderen drängten seit der Gründung des Zollvereins die deutschen Zollvereinsstaaten mit ihren Produkten in das mehr und mehr verödennde „Ruhrgebiet des Mittelalters“. Auf die Herstellung von Eisenbahnschienen für den Ausbau des neuen, zukunftsweisenden Verkehrsmittels waren nämlich die Oberpfälzer Hammerwerke nicht eingerichtet, ein Schienenwalzwerk fehlte, um in Zukunft konkurrieren zu können.

Da ihm trotz hoher Investitionen sein Betrieb Plankenhammer keine zuverlässige Existenz sicher konnte, ging er als Landgerichtsaktuar nach Kemnath. Seit der Münchner Studienzeit, insbesondere auch durch den Einfluß

seines Schwiegervaters, hatte sich bei Gustav Schlör eine Neigung zu politisch-öffentlicher Tätigkeit herauskristallisiert. Diese Vorliebe führte den 28jährigen Unternehmer und Staatsdiener im Revolutionsjahr 1848 als Vertreter für die nördliche Oberpfalz mit den Landgerichtsbezirken Tirschenreuth, Waldsassen, Neustadt a. d. Waldnaab und Kemnath als großdeutsch-konstitutionell-monarchischen Abgeordneten in das Parlament der Frankfurter Paulskirche. Dort kann er derzunächsteinflußreichsten Gruppierung des Parlaments, der Partei des „linken Zentrums“, zugerechnet werden, deren Programmpunkte wie Aufrechterhaltung der Monarchie und Begründung eines vereinten lebensfähigen Bundesstaates mit individuellen Partikularregelungen er mittrug. Nachdem er sich jedoch in seinem politischen Grundsatz „Kein Deutschland ohne Österreich. Die berühmte Einigung ohne Österreich macht nicht einmal ein kleines Deutschland, nur ein größeres Preußen“ von der eigenen Partei verlassen fühlte und zudem die Lage in Plankammer seine Anwesenheit dringend erforderlich machte, kehrte er im Januar 1849 in die Oberpfalz zurück und verkündete zwei Monate später dem Präsidenten der Nationalversammlung seinen Austritt aus dem Parlament.

Während seiner Frankfurter Zeit hatte er sich jedoch weiterhin mit den problematischen wirtschaftlichen Verhältnissen in seiner Oberpfälzer Heimat beschäftigt. In einem im Auftrag der Regierung verfaßten Gutachten vom 11. August 1848 griff er seine früheren Vorstellungen für eine ökonomisch richtungsweisende Eisenproduktion auf. In der Errichtung eines staatlichen Schienenwerkes sah er die Lösung für die Fabrikations- und Absatzprobleme der Oberpfälzer Eisenindustrie. Ein positiver Schritt wurde jedoch erst dann getan, als die bayerische Staatsregierung mit den Belgiern Michiels und Goffard einen Vertrag schloß, in dem sich letztere verpflichteten, gegen Übernahmegarantien der Staatsregierung in der Oberpfalz ein Eisenstahlwerk zur Anfertigung von Eisenbahnschienen aus inländischem Eisen zu errichten. Die „Maxhütte“ bei Burglengenfeld, wie das Unternehmen sich seit 1852 nannte, boomte zwar im ersten Jahr gewaltig, Mißmanagement und Versorgungsprobleme mit der lokalen Braunkohle führten jedoch zu einer Krise. An deren Höhepunkt übernahm Gustav Schlör spontan die Leitung des Betriebes und rettete das

Unternehmen durch die Beteiligung des Industriellen von Maffei vor dem drohenden Ruin.

Daneben übte er in dieser Zeit das Ehrenamt eines „Landrats“ des Kreises Oberpfalz aus; ein Jahr später betätigte er sich als Advokat in Vohenstrauß. Im Jahre 1855 wurde Schlör erstmals in die Zweite Kammer der Abgeordneten als oppositioneller Liberaler für den Bezirk Vohenstrauß gewählt. Um es vorweg zu nehmen, dieses Amt nahm er 28 Jahre lang, bis zu seinem Tode 1883, ununterbrochen war. Die Möglichkeit dieser aktiven Volksvertretung beflügelte seine ungebändigte Schaffenskraft: „Ich werde zu allen Verabredungen der hervorragendsten Männer unserer Versammlung zugezogen und bin ganz stolz darauf“ schrieb er hochofreut aus München an seine Frau. Die Landtagssession 1856 brachte die Gründung der privaten Ostbahngesellschaft AG mit sich. Dieses neue Unternehmen sollte Eisenbahnlinien von Nürnberg nach Regensburg, von München über Landshut zur Donau, von Regensburg nach Passau sowie von der Amberg–Regensburger Bahnlinie zur böhmischen Landesgrenze in Richtung Pilsen errichten. Aufgrund seiner technisch-industriellen Sachkenntnisse und seines nach kurzer Zeit erworbenen hohen Ansehens als Abgeordneter wurde Schlör bereits ein Jahr später (1857) zum Eisenbahnreferenten in der Zweiten Kammer ernannt. Im selben Jahr siedelte er nach Weiden über, wo zwei neue Advokatenstellen eingerichtet worden waren. Mit der privaten Ostbahngesellschaft stand Schlör in engem geschäftlichem Kontakt, zumal der u. a. daran beteiligte Fabrikbesitzer Cramer-Klett aus Nürnberg das Roheisen aus dem Schlör’schen Plankammer bezog. Zwischenzeitlich hatte sich jedoch ein Streit über die Trassenführung in der nördlichen Oberpfalz angebahnt. Ein Antrag Schlörs im Landtag bevorzugte die Errichtung der Linien Schwandorf–Eger und Weiden–Bayreuth durch die Ostbahn AG, während der Hofrat von Kersdorf, Grubenbesitzer in der Umgebung von Kirchthumbach, für eine Linie Amberg–Bayreuth eintrat. Die Differenzen wurden jeweils in Streitschriften ausgefochten. Schlörs Haltung in dieser Angelegenheit machten ihn für die Ostbahn AG noch interessanter. Über die Ernennung zum Verwaltungsrat der königlich-bayerischen privilegierten Ostbahnen, zu der er von Baron Schrenck vorgeschlagen worden war, stieg er nach einem Jahr, am 12. April 1862, zum Sektionschef für die Betriebsabtei-

lung mit dem Recht der Vertretung des Direktors auf. Jetzt gab er auch seine Advokatenstelle in Weiden auf und ließ seine Familie nach München holen.

Seine Tätigkeit als Chef der Betriebsabteilung führte ihn erstmals intensiver über die Grenzen Bayerns hinaus. Er war Abgesandter der Gesellschaft auf der im Juni 1863 tagenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Salzburg. In Wien verhandelte er erfolgreich gegen die geplante Auflassung der Eilzüge von Passau nach Wien. An der Gründung des „Süddeutschen Eisenbahnverbandes“ 1863 war Schlör maßgeblich beteiligt. Betriebsintern kümmerte er sich um den Ausbau der sozialen Einrichtungen der Gesellschaft. Neben dem bestehenden Pensions- und Unterhaltsfond sowie dem ärztlichen Dienst ließ Direktor Schlör eine Invaliden- und Altersrente einrichten, die sich auch der Witwen und Waisen annahm, und einen Sterbekassenverein gründen.

Gustav Schlörs Sachverstand und seine humanitäre Einstellung ließen auch den bayerischen liberalen Vorsitzenden im Ministerrat, den fränkischen Fürsten Chlodwig von Hohenlohe-Schillingsfürst auf den Oberpfälzer Wirtschaftsexperten Schlör aufmerksam werden. Mit Dekret vom 30. Juli 1866 ernannte König Ludwig II. Gustav Schlör auf Empfehlung Hohenlohes zum Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten, zum Wirtschafts- und Sozialminister nach unseren heutigen Vorstellungen. Kraft dieses Amtes wurde er 1868 Mitglied des Deutschen Zollparlamentes.

Dies alles vollzog sich inmitten großer Umwälzungen nach dem an der Seite Österreichs verlorenen Krieg gegen das siegreiche Preußen. Nicht nur bei König Ludwig II. traten nach der verlorenen Entscheidungsschlacht von Königgrätz und dem Friedensschluß Gefühle der Resignation auf. Minister Schlör, der beim König in hohem Ansehen stand, machte bei Hohenlohe seinen Einfluß geltend, sich nicht unbedacht und zu schnell in die erdrückende Umarmung Preußens zu begeben.

Gustav von Schlör wirkte während dieser seiner Ministerjahre von 1866 bis 1871 an vielen Gesetzesvorhaben des Königreiches Bayern aktiv mit. Noch im Jahre 1866 öffnete auf seinen Antrag hin die Technische Hochschule in München ihre Pforten. Er plädierte ferner für eine bayerische Vertretung auf der Pariser Weltausstellung. Verantwortlich war er auch weitgehend für die sogenannte

„Sozialgesetzgebung“ der Regierung Hohenlohe-Schillingsfürst, die gerade für die beginnende Industrialisierung Bayerns Grundlagen zum sozialen Frieden schuf. In Zusammenarbeit mit dem Innenministerium, das im Januar 1867 eine Gesetzesvorlage über Ansässigmachung und Verehelichung, ein Heimatgesetz und eine Gemeindeordnung dem Landtag vorgelegt hatte, empfahl Schlör als Handelsminister diesem Gremium die Annahme seiner „Gewerbeordnung“, die eine Gewerbefreiheit ohne Unterschied des Geschlechts und der Konfession vorsah; Zunftzwang und Konzessionssystem gehörten nun der Vergangenheit an. Schließlich begründete ein Gesetz über öffentliche Armen- und Krankenpflege 1869 die staatliche Sozialfürsorge für die Bürger des Königreiches.

Auf dem wirtschaftlichen Sektor fällt als größte Leistung in die Ära des Handelsministers Gustav von Schlör die Verabschiedung des „Eisenbahngesetzes“, das den mit der Ostbahn konkurrierenden Staatsbahnen neue Impulse zum Ausbau des Eisenbahnnetzes und zu dessen Vervollständigung durch Vizinalbahnen verlieh. Dieses Gesetz, das Schlör auch die Ehrenbezeichnung „Eisenbahnminister“ einbrachte, sah neunzehn neue Bahnlinien vor und schuf die organisatorischen Voraussetzungen für den Eisenbahnbau nach Massenverkehrsgesichtspunkten und Landesinteressen.

Aus seiner Ministertätigkeit schied er 1871 im Zuge der Reichsgründung und des politischen Wandels aus. Er war der letzte bayerische Handelsminister. Denn nach seinem Abgang aus der Regierung wurde das Handelsministerium zum 1. Dezember 1871 aufgelöst. Als bayerischer Abgeordneter und erfahrener Landespolitiker blieb er jedoch bis zu seinem Tode 1883 weiterhin politisch aktiv. So bekleidete er 1873 das Amt des II. Präsidenten der Abgeordnetenversammlung.

Am Ende seines Lebens bedrückten ihn neben gesundheitlichen Problemen vor allem die wirtschaftlichen Sorgen um sein erstes, eigenständiges Unternehmen, den Plankenhammer, zusehends. Dieser mußte aus wirtschaftlichen Erwägungen aufgelassen werden. „Es ist sehr schmerzlich, wenn man das, was man geschaffen hat in jüngeren Jahren, mühsam und im guten Glauben, im Alter wieder vernichten muß“ schrieb er im Frühjahr 1883 an seine Tochter. Trotzdem zog es ihn mit aller Macht in seine Oberpfälzer Heimat zurück. Der Umzug

von München nach Plankenhammer wurde am 2. Juni vollzogen. Schon als todkranker Mann trat er noch am 11. September die Fahrt nach München an, wo er schließlich am Abend des 25. September von seinem Leiden erlöst wurde.

Der gebürtige Oberpfälzer Gustav von Schlör hatte sowohl als Liberaler als auch technischer, sachkundiger Organisator und privater Unternehmer die Entwicklung Bayerns in der Mitte des 19. Jahrhunderts entscheidend mitgestaltet, vor allem in den Bereichen Eisenbahn und Eisenerzeugung. Seine Aufgeschlossenheit gegenüber den Bedürfnissen eines modernen, neben den sozialen und kulturellen Belangen durch den technischen Fortschritt geprägten künftigen Industriegesellschaft hatte ihn sein ganzes Leben lang nicht verlassen. Insbesondere der Zukunft des neuen Verkehrsmittel „Eisenbahn“ galt seine besondere Vorliebe und Aufmerksamkeit. Er hat das Oberpfälzer Element innerhalb der Riege der bayerischen Politiker im Königreich würdig und erfolgreich vertreten.

Dieser Beitrag zur Festschrift des 31. Bayerischen Nordgautages stützt sich auf folgende Literatur: Hämmerle, Karl, Gustav von Schlör. Ein Beitrag zur bayerischen Geschichte des 19. Jahrhunderts. Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns, hrsg. von Georg von Schanz, Band 68 (1926) – Nichelmann, Volker, Zur Geschichte der eisenschaffenden Industrie in der Oberpfalz. Die Zeit von 1871 bis 1918. In: VHVO 105 (1965) S. 89–199 – Bosl, Karl, Franz Seraph von Pfistermeister, 1820–1912 Gustav von Schlör, 1820–1883. In: Bedeutende Oberpfälzer, hrsg. von Sigfried Färber, Regensburg 1981, S. 159–162 – Bosl, Erika, Artikel „Schlör“ In: Bosls Bayerische Biographie, hrsg. von Karl Bosl, Regensburg 1983, S. 679 – Gustl Lang. Leben für die Heimat, hrsg. von Konrad Ackermann und Georg Gierisch, Weiden 1989 – Krauß, Annemarie, Gustav von Schlör. In: Oberpfälzer Eisenbahn. Wegbereiter für Wirtschaft und Wohlstand, hrsg. von Martin Stangl. Oberpfälzer Raritäten 4 (1988) S. 86 f. – Preißer, Karl Heinz, Gustav von Schlör – Wirtschaftspolitiker und Vordenker der Deutsche Einheit. In: Oberpfälzer Heimat 34 (1990) S. 172–188.