

# I. Abhandlungen

Jb. nass. Ver. Naturk.	107	S. 5—23	Wiesbaden 1984
------------------------	-----	---------	----------------

## **Die wirtschafts- und sozialpolitische Entwicklung im Herzogtum Nassau 1815 bis 1866\***

Von KONRAD FUCHS, Mainz\*\*

Der Wiener Kongreß, die Zusammenkunft der europäischen Monarchen und Diplomaten vom 18. September 1814 bis zum 19. Juni 1815 zum Zweck der politischen Neuordnung Europas nach dem Sturz Napoleons, leistete, obwohl durch seine zahlreichen Feste berühmt, doch erhebliche Arbeit. Zu den wichtigsten Entscheidungen, die durch ihn getroffen wurden, gehört die politische Neugestaltung des deutschen Raumes. An die Stelle des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation trat der Deutsche Bund, bestehend aus 38 unabhängigen Staaten unter der Leitung Österreichs. Ihm gehörten auch drei außerdeutsche Monarchen an, und zwar der König von England für Hannover, der König der Niederlande für Luxemburg und der König von Dänemark für Schleswig-Holstein. Grundgesetz war die Bundesakte, die in die Wiener Schlußakte vom 9. Juni 1815 aufgenommen wurde.

Einer der Staaten des Deutschen Bundes war das Herzogtum Nassau. Seinem Umfang nach gehörte es zu den kleinen Territorien, die aus der Neugestaltung Deutschlands hervorgegangen waren.

Seine endgültige Gestaltung erhielt das Herzogtum jedoch erst 1816, wobei übrigens nicht alle Wünsche der politischen Führung verwirklicht wurden. So scheiterten Versuche Marschall von Biebersteins, Kastel und Kostheim für Nassau zurückzugewinnen; sie verblieben bei Hessen-Darmstadt. Demgegenüber zeigte sich Hessen-Kassel mit der Abgabe von Katzenelnbogen einverstanden. Dafür allerdings bedurfte es des guten Willens Preußens, „das gegen ehemaliges oranisch-fuldisches Gebiet von Hessen die Niedergrafschaft erhielt und diese für die Überlassung des Freien- und Hickengrundes sowie des Südostteiles des Siegerlandes an Nassau weitergab. Der Austausch konnte erst Ende Oktober 1816 vollzogen werden“. Er endete übrigens mit einem in

\* Vortrag des Verfassers im Museum Wiesbaden am 10. Januar 1984

\*\* Prof. Dr. KONRAD FUCHS, Historisches Seminar der Johannes-Gutenberg-Universität, Philosophicum, Saarstr. 21, 6500 Mainz

scharfen Formulierungen gehaltenen Briefwechsel zwischen Wilhelm von Humboldt und Marschall von Bieberstein.

Die langwierigen Gebietsverhandlungen auf der einen und die Notwendigkeit einer raschen gemeinsamen Organisation der Verwaltung auf der anderen Seite führten vor allem in den Jahren 1815 und 1816 zu zahlreichen administrativen Verordnungen. Initiiert waren sie vor allem durch Marschall von Bieberstein und Carl von Ibell. So traten neben und unter das Staatsministerium, unter Aufhebung der Regierungen zu Dillenburg und Weilburg, die Abteilungen für Justiz, Kriegswesen, Finanzen sowie innere Verwaltung, einschließlich der Schul- und Kirchenangelegenheiten, der Landwirtschaft, des Gewerbes und Handels die Landesregierung. Die Gemeindeverwaltung wurde verstaatlicht. Die Neuorganisation des Behördenwesens war begleitet von einer Neuregelung der Anstellung und Besoldung der Beamten. So wurde die Anstellung nunmehr von Prüfungen abhängig gemacht. Und was die Höhe der Besoldung betrifft, so erhielt der Amtsdieners als unterster Beamter ein Jahresgehalt von 250–300 Gulden, der Staatsminister als höchster Beamter von 7000 Gulden.

Die Wirtschafts- und Verkehrspolitik des 85,6 Quadratmeilen großen Herzogtums mit einer Einwohnerzahl von 300 000 im Jahre 1816 waren orientiert an der außerordentlichen Bedeutung, die ihm aufgrund seiner produktiven Kräfte, darüber hinaus seiner geographischen Lage zukam. Während jedoch die industrielle Produktion, wovon sich beispielsweise die der nassauischen Hütten im Jahre 1822 auf rd. 80 000 Ztr. Roheisen in Masseln und 30 000 Ztr. Gußwaren belief, von denen der weitaus geringere Teil – 7000 Ztr. Stabeisen und 10 000 Ztr. Gußwaren – auf den einheimischen Märkten abgesetzt wurde, für eine Reihe der deutschen Bundesstaaten, zumal Preußen, erhebliche Bedeutung hatte und daher von positiver Auswirkung war, erwuchs aus der geographischen Lage eine Vielzahl negativer Konsequenzen.

Als Folge der territorialen Neugestaltung des nassauischen Staates war diesem zunächst die Kontrolle von bedeutenden Abschnitten der für den Verkehr von Norden nach Süden und von Westen nach Osten so wichtigen Flüsse Rhein, Main und Lahn zugefallen. Außerdem wurde das herzogliche Territorium von mehreren für den Durchgangsverkehr bedeutenden Landwegen durchzogen: Durch seine nördlichen Ämter führte die für den Ost-West-Verkehr wichtige Köln-Leipziger Straße; der Lahn folgte die Chaussee von Wetzlar nach Koblenz; und durch den südlichen Teil des Herzogtums führte die von Frankfurt nach Mainz verlaufende Straße. Für den Verkehr von Norden nach Süden waren von außerordentlicher Wichtigkeit einmal der alte Handelsweg von Köln nach Frankfurt, die sog. Hohe Straße, sodann die aus dem bergisch-märkischen Raum über Siegen und Dillenburg nach Frankfurt führende Straße. Die Tatsache, daß die Nassau so nahe

gelegenen Handelsmetropolen Köln, Frankfurt und Mainz sämtlich auf die Land- und Wasserwege durch das Herzogtum Nassau angewiesen waren, verlieh diesem eine besondere verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung, denn die seit etwa der Mitte der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung innerhalb und außerhalb des Herzogtums war auf die Verkehrswege unausweichlich angewiesen. So konnte Nassau, das Österreich zugetan war, handelspolitischen Druck auf Preußen ausüben. Doch als bedeutender Abnehmer nassauischer Produkte bestand gleichzeitig eine erhebliche Abhängigkeit Nassaus von Preußen. Dieser Gegebenheiten wegen war eine kluge Politik für die herzogliche Regierung unbedingt notwendig. Allerdings gilt es hier nicht, sie zu analysieren. Gleichwohl kann sie in den weiteren Ausführungen nicht ganz außer acht gelassen werden.

Der etwa 1835 einsetzende Industrialisierungsprozeß in Deutschland, der wegen seiner Dynamik zu Recht als industrielle Revolution bezeichnet wird, verwandelte Deutschland von einem Agrar- in einen Industriestaat. Deutlich wird dieser Prozeß u. a. an dem folgenden Tatbestand: Während um 1800 etwa zwei Drittel der Bevölkerung in landwirtschaftlichen Berufen tätig waren gegen nur einem Drittel in Gewerbe, Handel und anderen Erwerbszweigen, war das Verhältnis um 1900 annähernd umgekehrt.

Was das Gewerbe, insbesondere das eisenschaffende und eisenverarbeitende, anlangt, so kann von einer Konzentrierung an bestimmten Orten ähnlich der Art, wie das im Zusammenhang mit den Revierbildungen im Verlauf des 19. Jahrhunderts erfolgte, in der Frühphase der Industrialisierung noch kaum gesprochen werden. Der Grund hierfür liegt darin, daß das Angebot weitgehend von der Nachfrage bestimmt wurde, wenn nicht ganz und gar. Dabei kam dem Moment der Konkurrenz nur eine untergeordnete Rolle zu, da das Zunftwesen sie weitgehend ausschloß. Während des 19. Jahrhunderts gab es innerhalb der Grenzen Deutschlands kein Gebiet, das mit den auf preußischem Territorium gelegenen Erz- und Kohlevorkommen hinsichtlich der Güte und des Umfangs hätte konkurrieren können. Die Eisenerze des Herzogtums Nassau kamen den in der preußischen Monarchie gelegenen am nächsten, sowohl hinsichtlich Qualität und Reichtum als auch in Bezug auf Abbau und Verarbeitung. Konzentriert war der nassauische Erzbergbau an der mittleren und unteren Lahn. Wie bedeutend die hierauf aufbauende Hochofenproduktion war, geht daraus hervor, daß sie 1862 im Herzogtum Nassau etwa auf gleicher Höhe lag wie im Königreich Bayern, einem Staat mit dem weit über 16fachen Gebietsumfang, nämlich 75 000 km<sup>2</sup>, und der annähernd 12fachen Bevölkerung, 3,5 Mio. Menschen im Jahre 1815.

Noch deutlicher als aus einem Vergleich mit Bayern geht die wirtschaftliche Bedeutung Nassaus aus einem Vergleich mit dem Königreich Sachsen, einem verhältnismäßig stark industrialisierten Land, hervor, wenn man auf die

Hochofenproduktion abhebt. Sie erreichte dort erst 1867 den Stand Nassaus vom Jahre 1834, eine Tatsache, die auch dann noch beeindruckt, wenn man berücksichtigt, daß Sachsen durch den Wiener Kongreß einen nicht unbedeutlichen Teil seines Staatsgebietes mit erheblichen Produktionskapazitäten an Preußen hatte abtreten müssen. Das Herzogtum brauchte auch einen Vergleich mit dem Herzogtum Braunschweig und dem Königreich Hannover, d. h. vor allem mit der bedeutenden Eisenproduktion im altberühmten Harzer Gebiet, nicht zu scheuen. So waren 1857 in Braunschweig 61 264 Ztr. Roheisen produziert worden, in Hannover 149 324, in Nassau 330 000 (frühere Vergleichszahlen hinsichtlich Hannover lagen nicht vor). Erst nach 1857 konnten Braunschweig und Hannover das Herzogtum Nassau in der Eisenproduktion überrunden. Angesichts der in Nassau produzierten Mengen verwundert es nicht, daß sie hauptsächlich außerhalb der Grenzen abgesetzt wurden, weil der einheimische Markt, wie vermerkt, nur einen geringen Teil davon aufzunehmen vermochte. Die nassauischen Märkte erstreckten sich vom Elsaß über die Saar bis hin zum rheinisch-westfälischen Raum. Bis etwa zu Beginn der 70er Jahre spielte die nassauische Roheisenproduktion für Deutschland in etwa die gleiche Rolle wie die von Cumberland für England; sie war Ursache für eine außerordentlich starke Aufwärtsentwicklung des Berg- und Hüttenwesens im Herzogtum. Seit den 70er Jahren hingegen geriet es durch die lothringische Minette unter starken Druck. Die nunmehrige beeindruckend schnelle Entwicklung der deutschen Industrie stand unter dem Zeichen Kohle und Minette, eine Kombination, die zum Index des allgemeinen industriellen Fortschritts wurde. Von 1871 bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges konnte die gesamte deutsche Eisenerzförderung beinahe vervierfacht werden. Die Roheisen- und Stahlerzeugung nahm um das Zehnfache zu; sie stieg von  $1\frac{1}{2}$  auf mehr als 15 Mio. t an. Im Jahre 1914 stand das Deutsche Reich mehr denn weniger konkurrenzlos an der Spitze der europäischen Eisen- und Stahlerzeugung. Dieses Wachstum hatte für das nassauische Berg- und Hüttenwesen nicht die Konsequenzen, die man vermuten könnte. Vielmehr stellte es die eisenschaffende Industrie Nassaus vor harte Bewährungsproben, da man durch die übermächtige Konkurrenz in Lothringen, an der Saar sowie an Rhein und Ruhr außerordentlich bedrängt wurde, ein Verlauf, der übrigens auch für das Siegerland und Oberschlesien zutraf. Doch soll hierauf nicht näher eingegangen werden, da diese Entwicklung erst nach dem Berichtszeitraum einsetzte. Die eisenverarbeitende Industrie Nassaus stand stets im Schatten des bis in die 70er Jahre hinein florierenden eisenschaffenden Wirtschaftszweiges.

Die Gründe für die vergleichsweise wenig bedeutende Entwicklung der eisenverarbeitenden Industrie im Herzogtum Nassau, die im Gegensatz zur eisenerzeugenden einen Vergleich mit der Bayerns sowie seit 1863 auch mit der

Sachsens nicht aushielt, sind darin zu sehen, daß die Unternehmen an Rhein und Ruhr sich darauf beschränkten, die Erze an der Lahn abzubauen, um sie dann auf ihren Produktionsanlagen, die sie in zunehmender Zahl und Größe auf der Basis Steinkohle im Rhein-Ruhr-Revier aufbauten, weiterzuverarbeiten. Eine eigene eisenverarbeitende Industrie an der Lahn aufzubauen, überstieg offenbar die Finanzkraft sowohl der privaten Unternehmerschaft innerhalb des Herzogtums als auch die der herzoglich-nassauischen Regierung. Der Versuch, fremde Unternehmer ins Land zu ziehen, hatte angesichts der unzureichenden eigenen Finanzkraft nur einen bescheidenen Erfolg. So konnte sich beispielsweise das Klostersgut Marienstatt im Westerwald, das 1803 säkularisiert und daraufhin in den Besitz einer „Englisch-Deutschen Bergwerksgesellschaft“ mit Sitz in London übergegangen war, als Industrieunternehmen nicht entfalten. Deshalb wurde in einem Bericht der Herzoglichen Landesregierung vom 26. Januar 1841 an das Herzogliche Staatsministerium angeregt, die Abtei zum Zwecke der Errichtung einer Anstalt für „altersschwache, vermögens- und familienlose Personen, deren Verpflegung öfters sehr vernachlässigt wurde“, zu erwerben, zumal eine derartige Einrichtung im Herzogtum bisher fehle und die Klostergebäude zum Verkauf freigegeben worden seien.

Die einseitige Wirtschaftsstruktur des Herzogtums Nassau, verursacht durch die Überlegenheit der grundstoffzeugenden Industrie, schwächte seine Wirtschaftskraft im Falle von Rezessionen weit mehr als eine mehrgliedrige. Daher mußte ein Nachfrageschwund auf dem Eisenmarkt die Bevölkerung des Herzogtums erheblich stärker treffen, als es bei einer Mischstruktur der Fall gewesen wäre. Das wurde während der Wirtschaftskrise der Jahre 1857 bis 1859 drastisch offenbar. Entsprach der glanzvolle und stürmische Aufstieg der Eisenindustrie im Verlauf der 50er Jahre dem allgemeinen industriellen Aufschwung, dem ökonomischen Wandel und damit zugleich dem Durchbruch zu neuen Größenordnungen, so sind seit 1857 in ihrem Bereich auch der Konjunkturabsturz, das Stocken industrieller Unternehmungen, der Bedarfsschwund an Produktionsmitteln, die Aufdeckung von Überinvestition und die Erschütterung des Produktionssystems überhaupt deutlich sichtbar geworden. Auf den von der Krise ausgehenden Druck hat die Eisenindustrie vom Herbst 1857 an weitaus stärker und länger reagiert als die übrigen führenden Industriezweige, hat sich doch die mit einem starken Preisverfall und einem Absinken der Rentabilität verbundene Schrumpfung ihres Produktionsvolumens in einzelnen Ländern bis in die 1860er Jahre hinein fortgesetzt, da zu dieser Zeit der amerikanische Sezessionskrieg das überseeische Absatzgebiet verengte und die Krise der Baumwollindustrie den Eisenbedarf für Textilmaschinen, für das Baugewerbe und die Verkehrsanstalten stark reduzierte. Inwieweit das Herzogtum Nassau von dieser Entwicklung betroffen wurde,

mögen einige wenige Zahlen verdeutlichen. Während seine Hochofenproduktion im Jahre 1852 bei rd. 374 000 Ztr. gelegen hatte, sank sie 1857 auf rd. 346 000 Ztr. ab, sie lag damit noch unter der Produktion des Jahres 1847 mit 347 000 Ztr. Noch schlimmer sah es um die Stabeisenproduktion aus. Sie hatte 1853 bei 61 000 Ztr. gelegen und sank 1857 auf weit weniger als die Hälfte, nämlich 24 000 Ztr. ab. Erst 1860 erholte sie sich wieder auf einen Stand von 47 000 Ztr., auf dem sie dann in den folgenden Jahren verharrte. Ein welch erheblicher Prozentsatz der herzoglich-naussauischen Bevölkerung bei der Eisenerzeugung ihr Auskommen fand und damit auch von der Krise nach 1857 betroffen wurde, geht aus einem Vergleich der Eisenhütten-Arbeiter mit der Gesamtbevölkerung in einer Anzahl wichtiger Zollvereinsstaaten hervor. Dabei muß berücksichtigt werden, daß es sich auch beim Eisenhüttenwesen nur um ein Teilgebiet der eisenschaffenden Industrie handelte, wenngleich ein wesentliches. So entfielen während der Jahre 1848 bis 1857 auf 10 000 Einwohner in Preußen 22, in Sachsen 16, in Braunschweig 25, im Kurfürstentum Hessen 30, in Nassau hingegen 40 Arbeiter auf den Eisenhüttenbereich. Zählt man den dort Beschäftigten diejenigen auf den Eisenerzgruben hinzu, dann wird noch deutlicher, welche außerordentlich wichtige Rolle diesem Wirtschaftszweig für das Herzogtum Nassau zukam. Besonders deutlich wird sie wiederum dann, wenn man die Beschäftigten im Eisenerzbergbau des Herzogtums mit denjenigen in einigen Ländern des Zollvereinsgebiets vergleicht. Von 10 000 Einwohnern fanden ihr Auskommen im Eisenerzbergbau in Preußen 29, in Sachsen 20, in Braunschweig 50, in Kurhessen 33, im Herzogtum Nassau hingegen 105.

Die aus den genannten Zahlen erkennbar werdende außergewöhnliche Bedeutung der eisenerzeugenden Industrie im Herzogtum Nassau beruhte jedoch nicht nur auf den reichen und qualitativ hervorragenden Erzvorkommen und den daraus sich entwickelnden innerwirtschaftlichen Verhältnissen des nassauischen Staates in seiner Gesamtheit; wie bereits angedeutet, wirkte sie auch weit über die Landesgrenzen hinaus. Die außerterritoriale Wirkung rührte einmal daher, daß der innernassauische Markt die bedeutenden mineralischen Rohstoffmengen nur zu einem relativ geringen Teil aufnehmen konnte, weshalb man über die Landesgrenzen hinausdrängte; sodann aber hatte sie ihre Ursache darin, daß die Nachbarstaaten wegen ihrer weniger bedeutenden oder unzureichenden Vorkommen in zunehmendem Maße auf Importe aus Nassau angewiesen waren und ihre Unternehmen sich daher sogar selbst um den Abbau der Erze des Herzogtums bemühten. Nicht zuletzt war die eisenschaffende Industrie des Herzogtums im Vergleich zu den übrigen Staaten Deutschlands wegen der zentralen Lage von so hervorragender Bedeutung, insbesondere unter dem Aspekt der Pöposition zu den Absatzmärkten. Demgegenüber lag eine Anzahl der übrigen Roheisenproduktionsgebiete

Deutschlands in Randzonen. Das galt für Oberschlesien ebenso wie für das Saargebiet und bis zu einem gewissen Grad auch für die niederschlesischen, sächsischen und bayerischen Eisenproduktionsstätten. Doch die periphere Lage war für deren Entwicklung nicht allein abträglich. Lange Transportwege zunächst zu den deutschen Märkten verteuerten die Ware erheblich, was sich außerordentlich konkurrenzmindernd auswirkte. Oberschlesien wie auch dem Saargebiet fehlten zudem leistungsfähige Wasserstraßen, denn die Oder wie auch Saar und Mosel waren wegen ihres ungenügenden Ausbaus für Transporte nur bedingt geeignet. Ähnlich war es um die Elbe bestellt, die für das sächsische Produktionsgebiet vor allem in Frage kam. Soweit die Elbe auf deutschem Territorium verlief, war sie während der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts lediglich mit Hilfe von Buhnen reguliert worden. Dieser für eine regelmäßige Schifffahrt ungenügende Ausbau führte dazu, daß vor allem im Sommer die Fahrwassertiefe, zumal oberhalb Magdeburgs, den Schiffsbetrieb erschwerte, wenn nicht gar unmöglich machte, während unterhalb dieser Stadt wandernde Sande sich nachteilig auf die Schiffsbewegungen auswirkten.

Noch schlechter sah es um den Zustand der Oder aus, und dies trotz der durch Friedrich II. vorgenommenen Regulierungen, auch trotz des Baus des Klodnitzkanals, der das oberschlesische Revier mit der Oder verband. Zumal die nach 1812, d. h. die nach der zunehmenden Zinkproduktion einsetzende Entwicklung, die den Transport ständig zunehmender Gütermengen erforderlich machte, ließ die Verkehrsverhältnisse innerhalb des Reviers und aus dem Revierbereich heraus bald nicht mehr als ausreichend erscheinen. Der Ausbau des Verkehrsnetzes vermochte mit dem industriellen Wachstum nicht Schritt zu halten, ein Faktum, das nach dem Eisenbahnbau zwar an Gewicht verlor, aber dennoch von erheblicher Bedeutung blieb, da der Transport von schwerindustriellen Gütern auf der Schiene mit zu hohen Kosten verbunden war.

Wie nahm sich demgegenüber die Transportsituation für die nassauische Industrie aus, insbesondere für die eisenschaffende? Vergleicht man sie mit derjenigen der vorgenannten Reviere, dann bleibt festzustellen, daß sie nicht ungünstig war. In Lahn und Rhein bestanden zwei Verbindungswege zu den bedeutenden Märkten am Mittel- und Niederrhein, im Rhein-Main-Gebiet sowie in Süddeutschland; sie lagen zudem nicht weit vom Lahnrevier entfernt, wenn man sie mit den Entfernungen der übrigen deutsche Reviere zu diesen Märkten vergleicht. Und gegenüber dem für eine Konkurrenz in Süddeutschland und im Rhein-Main-Gebiet zunächst in Frage kommenden Saargebiet besaß das Lahnrevier hinsichtlich der Verbindungsmöglichkeiten kaum wettzumachende Vorteile, da die Produkte der Saarwirtschaft erst nach einem verhältnismäßig langen Landtransport durch die Pfalz den Rhein erreichten. In welchem Maße sich die aus der Transportlage ergebenden Vorteile für das Lahnrevier insbesondere während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts

selbst gegenüber der im Rheinland und in Westfalen gelegenen eisenerzeugenden Industrie auswirkten, geht daraus hervor, daß bis zum Beitritt des Herzogtums Nassau zum Deutschen Zollverein 1836 das aus dem nassauischen Teil des Lahnreviers nach den beiden preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen exportierte Eisen mit höheren Zöllen belegt wurde als das aus England und Schweden in die östlichen Provinzen der preußischen Monarchie.

Die Bedeutung, die der Lahn zumal für die eisenschaffende Industrie des herzoglich-nassauischen Staates zukam, löste frühzeitig Initiativen aus, die dahin gingen, den Fluß den Anforderungen entsprechend auszubauen. Sie führten dazu, daß bereits im Jahre 1816 zwischen Nassau und Preußen eine Lahnregulierung bis zur preußisch/großherzoglich-hessischen Grenze bei Gießen vereinbart wurde. Sie führte zu bedeutenden Verbesserungen der Transportmöglichkeiten. Um die Mitte der 30er Jahre bestand die Lahnflotte aus etwa 80 Schiffen, die eine durchschnittliche Ladefähigkeit von 550 bis 600 Ztr. hatten. Doch reichten sie zu dieser Zeit schon nicht mehr aus, um den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen. Um die Lahnerze abtransportieren zu können, hatten bis 1840 etwa 2000 Nachen mit einer Tragfähigkeit zwischen 350 und 1000 Ztr. eingesetzt werden müssen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Lahnschiffahrt bis zu dieser Zeit lediglich von der Mündung bis Weilburg möglich war, vorausgesetzt, daß zu hoher oder zu niedriger Wasserstand, nicht zuletzt ein Ergebnis ungenügender Regulierung, sie nicht lahmlegten. Derart sah die Lage um 1840 aus, als die Erze rheinabwärts bis Westfalen und Holland, rheinaufwärts bis zum Schwarzwald, moselaufwärts bis Trier und mainaufwärts bis in den Odenwald verfrachtet wurden, obwohl die im Raume Braunfels gelegenen reichen Vorkommen bis zu diesem Zeitpunkt kaum erschlossen waren, weil die Lahn bis hierhin nicht befahren werden konnte. Auch für Preußen erwachsen aus dieser Tatsache große Schwierigkeiten für den Abtransport der im preußischen Kreis Wetzlar geförderten Erze. Eine derartige Situation macht es verständlich, daß 1844 die Anrainerstaaten Nassau, Hessen-Darmstadt und Preußen übereinkamen, den Fluß bis Gießen den Anforderungen entsprechend zu regulieren. Die Ausführung der Vereinbarung läßt jedoch erkennen, daß Nassau offenbar nicht die finanziellen Voraussetzungen dazu besaß. Hinzu kam, daß seit den 40er Jahren die Eisenbahn das verkehrspolitische Denken zu beherrschen begann, das heißt, daß generell der Eisenbahnbau gegenüber dem Fluß- und Kanalbau bevorzugt wurde. Demzufolge erfuhr das Herzogtum eine Erschließung durch die Bahnen im Rhein- und Lahntal, um damit die wichtigsten Strecken zu nennen; der Lahnausbau hingegen unterlag dieser Entwicklung. Da jedoch die Eisenbahn während der Dauer des Herzögtums, bis 1866 mithin, den Anforderungen des Berg- und Hüttenwesens zu entsprechen vermochte,

resultierten aus der Unzulänglichkeit der Lahn keine ins Gewicht fallenden Nachteile.

Zusammenfassend ist zum Wirtschaftszweig Berg- und Hüttenwesen im Herzogtum Nassau festzustellen, daß sich der Staat hieran zwar nicht unmittelbar beteiligt hat, daß er jedoch durch seine Wirtschafts- und vor allem seine Verkehrspolitik erheblichen Einfluß hierauf genommen hat.

So hoch man auch immer das Berg- und Hüttenwesen sowie das Transportwesen, in dem ebenfalls eine beträchtliche Zahl von Einwohnern des Herzogtums ihr Auskommen fand, einzuschätzen hat, so darf dabei doch nicht das übrige Gewerbe übersehen werden. Das Staatshandbuch für das Herzogtum Nassau enthält erstmals für das Jahr 1819 statistische Angaben über den Gewerbestand. Danach liegen zahlenmäßig mit Abstand an der Spitze die in der Landwirtschaft Tätigen. Die Statistik enthält 26 038 Acker- sowie 790 Weinbautreibende. Das sind 41,5% der Erwerbstätigen überhaupt. Nassau war mithin, wie das übrige Deutschland auch, worauf bereits verwiesen wurde, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch überwiegend ein Agrarstaat. Erst seit etwa den 70er Jahren erfolgte seine und Deutschlands Umgestaltung zu einem Industriestaat. Was die Strukturierung der in der Landwirtschaft tätigen Bevölkerung betrifft, so überwogen die Kleinbauern, die jedoch häufig nicht ihr Auskommen fanden. Die Größe der landwirtschaftlichen Betriebe und die Bodengüte reichten nicht aus, um die Ernährung sicherzustellen, eine Tatsache, die vor allem für die vom Herzogtum umfaßten Teile des Westerwaldes und des Taunus gilt. Dementsprechend charakterisiert WILHELM HEINRICH RIEHL die nassauischen Teile des Westerwaldes als „ein armes Bauernland, in welchem sich die Keime gewerblichen Lebens erst mühselig durchzuringen beginnen“. Wie nachteilig sich Klima und Bodenverhältnisse auf die soziale Lage der Westerwaldregion auswirkten, kann man ebenfalls bei RIEHL nachlesen. „Dem armen Westerwälder“, so schreibt er, „sagt man nach: er bete an jedem Winterabend, daß ihm Gott über Nacht einen tüchtigen Schneesturm bescheren möge. Dann hat er bei den gewaltigen Schneemassen, die da droben fallen und von dem dort fast nimmer rastenden Sturm oft haushoch zusammengejagt werden, wenigstens ein nahrhaftes Geschäft, das ihm in Staats- und Gemeinde-Tagelohn 24 Kreuzer täglich abwirft. Und das ist oft die ganze Winterblüte des Erwerbs auf dem industriellosen hohen Westerwald! Viele hundert Hände werden so in jedem Winter beschäftigt, viel tausend Gulden von Staatswegen in den Schnee geworfen, und doch preisen sich die armen Leute glücklich, wenigstens diese Schneeindustrie zu haben, die der Wind in ein paar Tagen wieder wegläst.“

Die aus den klimatischen Gegebenheiten und den Bodenverhältnissen resultierenden begrenzten Anbaumöglichkeiten mit ihren negativen Auswirkungen auf die Ernährungschancen werden durch RIEHL folgendermaßen

geschildert: „Das Register der vornehmsten Westerwälder Ackerpflanzen läßt sich leicht auswendig behalten: Kartoffeln, Hafer und Gerste. Gesottene Kartoffeln, Kartoffelbrot und Kartoffelbranntwein sind der tägliche Küchenszettel gar manches Haushalts . . . Die Kartoffel übt vielleicht in keinem andern Striche Deutschlands so zwingende Alleinherrschaft wie hier.“

Wie extrem die aus der sozialen Not erwachsenden Konsequenzen im Westerwald waren, beweist der folgende, als „Bettelmannshandel“ umschriebene Tatbestand. Unternehmer, wie sie sich nannten, mieteten in den armen Westerwalddörfern von den dort lebenden armen Eltern gegen geringe Bezahlung – sie belief sich pro Jahr auf 30 Gulden und ein Paar Schuhe – 13–14jährige Kinder. Nachdem sie das Spielen der Ziehharmonika erlernt hatten, wanderten sie zu Fuß nach den Hafenstädten Hamburg oder Lübeck, von wo aus sie per Schiff nach Rußland gebracht wurden. Hier traten sie als Straßenmusikanten auf; gleichzeitig verkauften sie selbstverfertigten Tand. Die Kinder, die in den russischen Städten scharenweise auftraten, wurden nicht nur schlecht gepflegt und untergebracht, sondern obendrein auch noch mißhandelt, wenn sie ihren „Unternehmern“ nicht genug Geld einbrachten. Wie sehr die permanente und extrem große Not das Selbstbewußtsein der Einwohner des Westerwaldes bereits minimiert hatte, beweist die Tatsache, daß man im Betteln nichts Verwerfliches mehr sah; der Bettelmannsberuf wurde im Gegenteil als eine ehrliche, d. h. eine redliche Erwerbstätigkeit betrachtet. Nicht nur in Rußland, sondern auch in westeuropäischen Ländern traten Bettelmusikanten vom Westerwald auf. Sie spielten in holländischen Lokalen auf und waren in den Seebädern Hollands, Frankreichs und Englands häufige Gäste. Auch gehörte ihr Auftreten zu den Nummern von Zirkussen und Schaubuden.

Gerade in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts erlebte das „Bettelmannsgewerbe“ seine Blütezeit. Etwa 100 Westerwälder Unternehmer bereisten zu jener Zeit mit Hunderten von Kindern die skandinavischen Staaten, Rußland, den gesamten Balkan, ja selbst Palästina, Syrien und Ägypten. Darüber hinaus traten sie in den Saloons der nordamerikanischen Goldgräbersiedlungen auf. Und da sich die Einwohner des Westerwaldes außerstande sahen, vom Ertrag der kargen Böden ihre vielköpfigen Familien zu ernähren, fehlte es niemals an „Nachschub“ für die „Unternehmer“, ja Mädchen sollen diesen sogar regelrecht verkauft worden sein. Erst nachdem das Herzogtum Nassau 1866 durch Preußen annektiert worden war, wurde den menschenunwürdigen Geschäften Einhalt geboten, denn die preußische Regierung ging hiergegen mit aller Strenge vor, während sich die nassauische Regierung stets mit halbherzigen Maßnahmen begnügt hatte. Falsch wäre es jedoch zu meinen, daß mit der Übernahme des Herzogtums an Preußen auch die soziale Misere beseitigt worden sei. Nach wie vor waren Kartoffeln und Hafermehl die Grundlagen der

Ernährung; Fleisch wurde, wenn überhaupt, nur an besonderen Feiertagen gegessen; Eier und Butter kamen den Westerwäldern ebenfalls nur in geringem Maße zugute.

Um der sozialen Not entgegenzuwirken, hatte sich außerdem ein ausgeprägtes Hausgewerbe entwickelt, das übrigens über das gesamte Territorium des Herzogtums verbreitet war. Besonders während der langen Wintermonate saßen die Menschen in den zahlreichen Dörfern am Webstuhl, am Spinnrad oder strickten. Andere wiederum schnitzten Löffel, flochten Körbe oder arbeiteten in den üblichen Handwerkszweigen. Schneider, Töpfer, Nagelschmiede, Schuhmacher, Schreiner, Stellmacher waren aber in der Regel nicht ausschließlich in ihren Berufen tätig, sondern betrieben gleichzeitig eine Landwirtschaft, da sie sich von einem Beruf nicht ernähren konnten. Nicht selten wurden sogar drei Berufe ausgeübt, beispielsweise der des Landwirts, des Kolonialwarenhändlers und des Schankwirts. Auch war die Kombination Landwirt, Viehhändler und Schankwirt nicht selten. Die wohl häufigste Zweierkombination im Herzogtum Nassau war die des Landwirts und des Bergmanns. Die genannten Kombinationen waren übrigens bis weit ins 20. Jahrhundert mehr oder weniger maßgebend. Die Doppel- oder gar Dreifach-Berufe machen ebenfalls deutlich, wie ausgedehnt die Arbeitszeit war. Eine Wochenarbeitszeit von mindestens 60–80 Arbeitsstunden, nicht selten auch eine längere, muß als normal betrachtet werden. Dabei sind die häufig langen, d. h. die stundenlangen Wege zu den Arbeitsplätzen, die, wie aus dem bereits Gesagten hervorgeht, vor allem im Berg- und Hüttenwesen gefunden wurden, noch nicht mitgerechnet.

Was den Produktionsumfang im Hausgewerbe betrifft, so war er recht unterschiedlich. Teilweise wurde nur für den Bedarf einer Gemeinde produziert und repariert, teilweise aber ging die Produktion, die in der Regel auch den Reparaturbereich umfaßte, über den Eigenbedarf, d. h. den einer Gemeinde oder mehrerer hinaus. So hatte das Hausgewerbe nicht selten traditionelle Abnehmer unter den Kaufleuten der kleinen Städte, die mit den Erzeugnissen des Hausfleißes einen eher bescheidenen Handel trieben. Ein nicht unerheblicher Teil der Produktion wurde durch Hausierer vertrieben. An dem recht ausgeprägten Hausierhandel beteiligten sich die Bauern in erheblichem Umfang. In Kiepen trugen sie ihre Waren zu den Städten und Städtchen in den Talregionen, doch darüber hinaus bis zum Niederrhein und nach Holland im Westen oder Norden sowie bis in die Schweiz im Süden.

Überhaupt war die Hoffnungslosigkeit, im eigenen Bereich ein zureichendes Auskommen zu finden, Ursache für die ausgeprägte Mobilität eines verhältnismäßig großen Bevölkerungsteils des Herzogtums Nassau. So gehörte es nicht nur zu den hergebrachten Usancen, in einem mehr oder minder großen Umfang Reparaturarbeiten vorzunehmen, z. B. am Schuhwerk und an der

Kleidung. Schuhmacher und Nähmädchen wurden beim jeweiligen Arbeitgeber, der in der Regel ein- bis zweimal im Jahr aufgesucht wurde, beköstigt und untergebracht. Gleiches galt für Bauarbeiten sowie Reparaturarbeiten an Wohn- oder Wirtschaftsgebäuden. Kolonnenweise zog man in das Siegerland, Rheinland und Rhein-Main-Gebiet, wo fleißige und tüchtige Maurer und Weißbinder als Saisonarbeiter ein Auskommen fanden.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für das Gewerbewesen des Herzogtums Nassau waren die in- und ausländischen Märkte, die in der Regel als Vieh- und Krammärkte stattfanden. Hier wurden nicht nur die heimgewerblichen Produkte abgesetzt, sondern auch Vieh eingekauft und verkauft, vor allem Rindvieh und Schweine, in geringerer Zahl Pferde, da die kleinen landwirtschaftlichen Betriebe ihren Einsatz nicht rechtfertigten. Ebenfalls erstand man hier metallenes und irdenes Gerät, das für den Haushalt unentbehrlich war, doch auch ledernes Geschirr für die Zugtiere. Besondere Bedeutung kam den im Herbst veranstalteten Märkten zu, da die Marktbesucher im Anschluß an die Ernte über einiges Bargeld verfügten, zumindest ein Teil von ihnen.

Was das Pferd als Zugtier betrifft, so ist seine Bedeutung, unter besonderem Aspekt betrachtet, doch auch nicht zu unterschätzen. Es wurde bereits darauf verwiesen, daß das Herzogtum als Durchgangsgebiet für den Land- und Wasserverkehr von erheblicher Bedeutung war. Daher kam dem Transportgewerbe bemerkenswerte Bedeutung zu. Denn nicht nur wurde der Landverkehr vor allem durch Pferdefuhrwerke bewältigt, sondern auch die Schiffsbewegungen. Das Treideln erforderte den Einsatz von Pferden in nicht unerheblichem Umfang. Zeitgenössische Berichte lassen erkennen, wie zahlreich die Pferdehaltung in den Relaisstationen sowohl an den Landstraßen als auch an den Schifffahrtswegen war.

Bekanntlich schufen die deutschen Länder im Verhältnis zum Verkehrsvolumen ein relativ dichtes Netz von Chausseen; die Eisenbahnen erhielten erst danach eine wirtschaftlich bemerkenswerte Bedeutung. In der Geschichte des Chausseebaus bezeichnet man die Jahrzehnte zwischen 1817 und 1870 als zweiten Abschnitt. Gekennzeichnet war er nicht allein durch eine beträchtliche Erweiterung des Chaussee-Netzes, da der Bedarf an Chausseen entsprechend der Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr auch in der Zeit der starken Eisenbahn-Expansion stieg, sondern auch durch eine bedeutende Verbesserung der Chausseen bei gleichzeitiger Verbilligung ihres Baues.

Was die am Verkehr Beteiligten betrifft, so darf man den Anteil der Bauern hieran im Bereich der jeweiligen Land- und Wasserstraßen nicht unterschätzen. Die Bauern beteiligten sich mit Wagen und Pferden am Transport. Da sie ihre Dienste billiger als die hauptamtlichen Transportunternehmer anboten, waren sie gut ausgelastet. Zweifellos stellte das Transportwesen für einen beträcht-

lichen Teil der nassauischen Bevölkerung, ob sie daran nun haupt- oder nebenamtlich beteiligt war, eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle dar, zumal das Verkehrswesen im Herzogtum wegen der verkehrspolitischen Bedeutung des Territoriums, wovon gesprochen wurde, erheblich war.

Das Herzogtum Nassau war nicht nur seiner Bodenschätze, seiner verkehrsgeographischen Lage und seiner Mittelgebirgsregionen wegen vieltalig, was unter wirtschafts- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten Vor- und Nachteile hatte, zu seiner Vielfalt trugen auch der Weinbau und die Kur- und Heilbäder bei, wenngleich hier Einschränkungen hinsichtlich der landläufigen Meinung von der Bedeutung der beiden Erwerbszweige und ihrer tatsächlichen Rolle geltend gemacht werden müssen. In Briefen des Würzburger Professors der Statistik AUGUST KLEBE aus dem Rheingau heißt es im Jahre 1803: „Hier wohne ich im Paradies. Berausende Wohlgerüche vielversprechender Traubenblüten umgeben mich.“ Und der Frankfurter JOHAN ISAAC VON GERNING formuliert 1819 in seinem Buch „Die Rheingenden von Mainz bis Cöln“ hinsichtlich des Rheingaus: „Dieses paradiesische Land ist, wie Neapels Gegend, ein Stück des Himmels, hinabgefallen zur Erde.“ Ganz ähnlich läßt sich der aus Johannisberg gebürtige JOHANNES WEITZEL in seiner „Rheinreise“ aus dem Jahre 1825 aus: „Der Rheingau ist doch wirklich ein Paradies, unbedenklich der schönste Fleck in unserem Deutschland.“ In einer späteren Darstellung, die den Rheingau vom Ende der 60er Jahre bis zum Jahre 1890 beschreibt und am dortigen Weinbau orientiert ist, heißt es: „Die Weine des Rheingaus sind weltbekannt, und bedarf es zu ihrem Lob hier keiner Worte. Dieselben nehmen unter den Weinen der Welt mit die erste Stelle ein und deshalb hat auch das zu deren Erzeugung dienende Gelände einen sehr bedeutenden Wert. In einer jeden Gemarkung gibt es ganz hervorragende – in solchen Fällen wurde der Hektar mit 96–120 000 M(ark) bezahlt – und auch recht geringwertige Weinbauflächen, weshalb es sehr schwierig ist, für dieselben einen Durchschnittswert aufzustellen. Nimmt man denselben für den Hektar mit 8 000–10 000 M(ark) an, so wird, da in dem Jahre 1890 als Weinbaufläche des Rheingaus rd. 2 160 ha vorhanden waren, hierdurch ein Bodenkapital von 17–22 Millionen Mark repräsentiert.“ Man darf davon ausgehen, daß die Verhältnisse bis zum Jahre 1866 nicht grundsätzlich verschieden waren.

Es wäre jedoch falsch, den Rheingau nur unter positiven Voraussetzungen zu sehen. Was z. B. die klimatischen Verhältnisse im Rheingau betrifft, so waren sie erheblichen Schwankungen unterworfen, die sich ungewöhnlich negativ auf die jeweiligen Ernten und damit auch den Absatz der Weinproduktion auswirken konnten.

Doch war es nicht allein das Klima, das den Weinbau zu einem bisweilen recht unsicheren Erwerbszweig werden ließ. Darüber hinaus gestaltete sich die

Weinerzeugung zu einer einigermaßen kostspieligen Angelegenheit, da Zubereitung und Pflege hohe Aufwendungen erforderten, vom Anbau und den hiermit verbundenen Kosten einmal abgesehen. Wie sie sich im einzelnen ausnahmen, soll an einem Beispiel erläutert werden. Von den 1161 Einwohnern Hallgartens Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts fanden 219 ihr ausschließliches Auskommen im Weinbau. Von ihnen bebaute der größte Grundbesitzer 19 Morgen Rebfläche, der zweitgrößte 13. Weitere 8 besaßen 10 Morgen Weinberg, 4 bis zu 7, 41 bis zu 5, 47 bis zu 3, 48 bis zu 2, 32 einen, 20 bis zu einem halben und 19 lediglich  $\frac{1}{4}$  Morgen Weinberg. Der Morgen Weinberg in geringer Lage kostete 600 Gulden, in mittlerer Lage bis zu 900 Gulden, in guter Lage bis zu 1 700 Gulden und in bester Lage bis zu 3 000 Gulden. Die Anzahl der Weinstöcke, die auf einen Morgen entfiel, betrug 2 400; ihr Ertrag belief sich in der Regel auf 600 Liter Wein. Die Rheingauer Weinberge mußten in jedem dritten Jahr gedüngt werden.

Der Arbeitslohn, der für einen Weinbergsarbeiter pro Jahr einschließlich Essen und Wein gezahlt werden mußte, betrug 26 Gulden; für Strohseile und Gärtweiden waren 3 Gulden, für Pfähle 12 Gulden, für Dünger 40 Gulden, für Fuhr- und Trägerlohn des Düngers 6 Gulden 40 Kreuzer, für die Erhaltung und Erneuerung der Böschungsmauern 6 Gulden sowie für das Erdtragen 2 Gulden aufzuwenden. Der Tagelohn bei der Weinernte, umfassend Essen und Trinken, belief sich auf 12 bis 20 Gulden, die Kosten für das Keltern auf 1 Gulden 30 Kreuzer, für die Fässer auf durchschnittlich 35 Gulden pro Stück, für die Kellerunterhaltung schließlich auf 1 Gulden. Ferner waren die Kosten für das Umhacken sowie das Arbeitsgerät zu erbringen, darüber hinaus die Staats-, Gemeinde- und Kirchensteuern sowie die in der Regel nicht unbeträchtlichen Zinsen und Tilgungen für Darlehen, schließlich Zehnt, Zins- und Gült-, d. h. Grundschuldabgaben.

Derartiger Gegebenheiten wegen war ein relativ hoher Preis für die erzeugten Weine eine unabdingbare Notwendigkeit. Zu betonen gilt es allerdings, daß er angesichts der unwägbaren klimatischen Bedingungen sowie der Lage der Weinberge keineswegs überall und stets zu erzielen war. „Ein Durchschnittspreis läßt sich weder überhaupt noch für eine einzelne Gemarkung oder einen einzelnen Jahrgang angeben. Es giebt kein Bodenproduct in der Welt, dessen Preise nach Zeit und Ort so außerordentlich wechseln wie die des Rheingauer Weines“, heißt es daher in einer Darstellung aus dem Jahre 1869. Folglich wurden in der Regel für 1 Stück bzw. 1200 Liter Wein Preise zwischen 300 und 4000 Gulden erzielt.

Es ist durchaus natürlich, daß die Absatzfrage des Rheingauweins über den regionalen Bereich, auch über die Landesgrenzen hinaus, von hervorragender Bedeutung war. Der entscheidende Durchbruch beim Absatz über die Landesgrenzen hinaus gelang den Weinhändlern erst nach der Gründung des

Deutschen Zollvereins, dem Nassau, wie erwähnt, 1836 beitrug. Bis zu diesem Zeitpunkt war der echte, unverfälschte Rheinwein „durch die Produktionskosten, durch die landesherrlichen Auflagen, die er im Handel zu tragen (hatte), und dann durch die Zölle so verteuert, daß er (kaum) Käufer im Publikum (fand)“. – Als sich jedoch die Situation auf den deutschen Märkten durch die Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 und die Beseitigung der hinderlichen Zollschranken grundlegend verändert hatte, bemühten sich Produzenten und Händler, hier und darüber hinaus auch auf den außerdeutschen Märkten stärker als bisher Fuß zu fassen. Doch erst die Gründung des Deutschen Reiches 1871 sowie der im Zusammenhang mit der Industrialisierung sich bildende Wohlstand in weiten Teilen des deutschen Volkes schufen die Voraussetzungen für einen überregionalen Weinabsatz in beträchtlichem Umfang. Begleitet war diese Entwicklung von der Ausdehnung der Schaumweinherstellung, die bekanntlich im Rheingau einen Schwerpunkt hat; erinnert sei an die 1811 zu Eltville gegründete Sektkellerei Mattheus Müller, die 1817 zu Hochheim gegründete Sektkellerei Burgeff sowie die 1865 zu Schierstein gegründete Sektkellerei Söhnlein.

Die Rebfläche umfaßte während der Dauer des Herzogtums knapp 11 000 Morgen, außer im Rheingau gehörten dazu auch Weinberge an der Lahn, am Main und am Mittelrhein. Damit stellte der nassauische Weinbau durchaus einen nicht unerheblichen Wirtschaftsfaktor dar. Seine Situation kann insgesamt als günstig bezeichnet werden, obwohl es immer wieder klimatisch bedingte Rückschläge gab. Wie sehr die Ernteerträge bei insgesamt steigender Tendenz schwanken konnten, geht aus dem Vergleich einiger Ernten hervor. Im Jahre 1830 lag die Ernte im gesamten Herzogtum bei lediglich 2700 hl; demgegenüber konnten im Jahre 1846 117 000 hl eingebracht werden; 1826 umfaßte die Ernte 6251 hl. Der allmähliche Ertragsanstieg wird aus den folgenden Zahlen deutlich: In den 30er Jahren betrug die Weinmosternte im Mittel 50 233 hl, in den 40er Jahren waren es 56 848 hl. Doch erst während der 60er Jahre konnte der Ertrag auf durchschnittlich 72 741 hl gesteigert werden.

Die Schwankungen bei den Ernteerträgen besagen nichts anderes, als daß es hier zu regelrechten Mißernten kam, wie übrigens auch bei den sonstigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, nur mit dem Unterschied, daß sie sich hier weit verheerender auswirkten. Nachdem beispielsweise in den 20er Jahren vorzügliche Kartoffelernten hatten eingebracht werden können, trat seit den 30er Jahren ein drastischer Umschwung ein, der durch zu feuchtes oder zu trockenes Wetter während der Wachstums- und Reifezeit der Kartoffeln, dem damaligen Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, herbeigeführt wurde. Den Höhepunkt erreichte der Notstand um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Er währte über einen Zeitraum von 20 Jahren hinweg bis in die 70er Jahre. Vor

allem in der weitgehend industriellosen Westerwald-Region wirkten sich die Ausfälle beim Kartoffelanbau katastrophal aus, da es in besonderem Maß an Geld mangelte, um Nahrungsmittel kaufen zu können.

Hinweise auf zwei weitere Erwerbszweige erscheinen wegen ihres Gewichtes für das Wirtschafts- und Sozialgefüge des Herzogtums Nassau vonnöten: das Brunnen- und Bäderwesen sowie das damit eng zusammenhängende Töpferwesen, da der Versand des nassauischen Heilwassers in Krügen aus dem Kannenbäckerland erfolgte.

Vom Jahre 1815 an haben die Herzöge von Nassau den wirtschaftlichen Wert der zahlreichen Quellen auf ihrem Territorium erkannt und daher geeignete Maßnahmen zur Förderung des Kur- und Badewesens sowie des Mineralwasserexports eingeleitet. Mit der endgültigen Ausformung des Herzogtums Nassau waren die zuvor verschiedenen Landesherrschaften gehörenden Bade- und Brunnenorte unter einer gemeinsamen staatlichen Oberhoheit zusammengefaßt worden. Als Beispiele vorhergehender Besitzverhältnisse seien genannt Wiesbaden: Nassau-Usingen, Ems: zur Hälfte Hessen-Darmstadt, zur Hälfte Nassau-Oranien, Langenschwalbach, das heutige Bad Schwalbach: Hessen-Rotenburg-Rheinfels, Schlangenbad: teils Hessen-Kassel, teils Kurfürstentum Mainz, Soden am Taunus: ein Reichsdorf, Weilbach: Kurfürstentum Mainz, Niederselters: Kurfürstentum Trier, Fachingen: Nassau-Oranien und Geilnau: Anhalt-Bernburg-Schaumburg – um damit nur die bekanntesten zu nennen. Aufgrund dieser Konzentration ergab sich ein Ansatzpunkt zu systematischer und wirkungsvoller staatlicher Förderung des Badewesens und gleichzeitig auch des Fremdenverkehrs innerhalb des Territoriums Nassau. Zugute kam der Entwicklung des Fremdenverkehrs ferner die durch die Romantik entwickelte Reiselust, vor allem aber die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten zu Wasser und zu Lande, zumal seit dem Bau der Eisenbahnen. Die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein, insbesondere die Aufnahme des Linienverkehrs mit Dampfschiffen zwischen Köln und Mainz 1827 sowie London und Mainz bzw. Frankfurt 1829 schufen die Voraussetzungen dafür, daß eine rasch ansteigende Zahl reiselustiger Fremder zu den Orten und Regionen der Rheinromantik befördert werden konnten. Von der Entwicklung eines ausgeprägten Tourismus am Mittelrhein, den man als Massentourismus im heutigen Sinn allerdings noch längst nicht bezeichnen darf, profitierte nicht zuletzt das Herzogtum Nassau. Neben dem rechten Rheinufer waren es hier vor allem das Lahntal und der Taunus, die als Reisegebiete erschlossen werden konnten. Zumal in den Taunusbädern machte sich die Zunahme des Reiseverkehrs bemerkbar. Zu den ausschließlichen Kur- und Badegästen gesellten sich hier in zunehmender Zahl die Durchreisenden, eine Tatsache, die insbesondere in Wiesbaden beobachtet werden kann. Hatte bereits die Einführung des Linienverkehrs per Dampfschiff auf dem Rhein eine

bemerkenswerte Verbesserung der Reisemöglichkeiten bewirkt, so erfuhren diese durch die Eisenbahn eine weit intensivere Erweiterung.

Diese Feststellung trifft ebenfalls für den Mineralwasserversand zu. Schwerpunkt des nassauischen Wasserversands war Niederselters, von wo 1865 3 750 000 Krüge und damit 81.3% des gesamten nassauischen Mineralwasser--exports zum Versand kamen. Über Chausseen und Wasserwege, seit den 60er Jahren auch per Eisenbahn, bestanden gute Transportverbindungen mit den Handelsplätzen Frankfurt, Mainz, Koblenz und Köln, die dem Mineralwasserversand als Umschlagschwerpunkte dienten. Vor allem im Frühjahr, der Hauptversandzeit, war Niederselters vom Mineralwasserversand geprägt.

Für das Kannenbäckerland bedeutete die Krugherstellung in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Überlebenschance ihres Gewerbes, da zu jener Zeit die Krugherstellung für den Mineralwasserversand der einzige noch bedeutende Produktionszweig war. Wie nachteilig sich bis gegen 1850 die Situation des Steinzeuggewerbes im Herzogtum entwickelt hatte, geht aus den folgenden Zahlen hervor: Während 1830 noch 250 Meister mit der Krug- und Kannenbäckerei beschäftigt waren, wurden 1848 nur mehr 150 gezählt. Bis zum Ende des Herzogtums 1866 kam es nicht zu durchgreifenden Änderungen, obwohl erkannt worden war, daß man feineres Zeug herstellen müsse, falls man überleben wollte. Der allmähliche Übergang zur Fabrikation von Keramik seit der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, die durch die Staatliche Fachschule für Keramik in Höhr-Grenzhausen entscheidende Impulse erfuhren und erfährt, schuf die Voraussetzung zunächst für den Erhalt, dann das Aufblühen dieses Erwerbszweigs. Umfangmäßig kam dem nassauischen Braunkohlenbergbau eine ähnliche Bedeutung wie dem Töpfereigewerbe zu.

Ich fasse zusammen: Die Aufsplitterung und damit die politische Schwäche Deutschlands war durch den Wiener Kongreß erneut festgeschrieben worden. Nur im Rahmen der einzelnen Länder des Deutschen Bundes konnte der Wiederaufbau begonnen und vollzogen werden. Entschädigungen für Kriegszerstörungen und Kriegsverluste während der Jahre bis 1815 wurden übrigens nicht geleistet. Doch nicht nur das: Frankreich blieb auf dem Kontinent eine politisch, aber auch wirtschaftlich starke Macht, während die britische Industrie, durch keine Konkurrenz gehemmt, die Weltmärkte beherrschte. Die Restauration, der Versuch, den altständischen Fürstenstaat zu erneuern, beeinträchtigte auch auf dem wirtschaftlichen Sektor die Entwicklung, zu der die liberalen Kräfte hindrängten. Kleinstaatliche Enge, nicht zuletzt ein Charakteristikum auch des Herzogtums Nassau, hielt Arbeitskräfte und Kapital gebunden. Nach den Hungerjahren von 1816/17 brachte das Jahr 1818 den Zusammenbruch der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse und damit die große Agrarkrise. Nicht zuletzt die zahlreichen Zollschranken verhinderten die wirtschaftliche Entfaltung. Angesichts derartiger Tatbestände wurde die

Leistungsfähigkeit von Gewerbe und Landwirtschaft beeinträchtigt, da sie sich zunächst an der Bedarfsdeckung der Kleinstadt sowie des Landvolks zu orientieren hatten.

Eine Änderung der Verhältnisse zum Besseren begann seit der Gründung des Deutschen Zollvereins, da hierdurch nicht nur die Voraussetzungen für einen ausgedehnten, sondern auch durch Zollgrenzen ungehinderten Markt geschaffen wurden.

Es ist beeindruckend, wie bravourös sich das Herzogtum Nassau angesichts derartiger Gegebenheiten auf politischem und wirtschaftspolitischem Gebiet während des halben Jahrhunderts seiner Existenz geschlagen hat. Man hat darin nicht zuletzt ein Ergebnis der Weichenstellungen zu sehen, wie sie durch die klugen und weitsichtigen nassauischen Staatsmänner Marschall von Bieberstein und Carl von Ibell vorgenommen worden waren.

### Schriftenverzeichnis

- CLAUS, PAUL (1981): Der Weinbau an Rhein, Main und Lahn. — In: Herzogtum Nassau 1806—1866. Politik, Wirtschaft, Kultur. — S. 197—209, 7 Abb.; Wiesbaden (Museum Wiesbaden). [Ausstellungskatalog]
- FUCHS, KONRAD (1956): Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836—1903. — Nass. Ann., **67**: S. 158—202; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1964): Die Lahn als Schifffahrtsweg im 19. Jahrhundert. — Nass. Ann., **75**: S. 160—201; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1966): Zur Verkehrspolitik des Herzogtums Nassau. — Nass. Ann., **77**: S. 134—141; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1967): Zur Bedeutung des Herzogtums Nassau als Wirtschaftsfaktor 1815—166. — Nass. Ann., **78**: S. 167—176; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1968): Die Bergwerks- und Hüttenproduktion im Herzogtum Nassau. — Nass. Ann., **79**: S. 368—377; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1975): Zu den Verhandlungen der nassauischen Ständeversammlung über die Veräußerung des Landeseigentums Marienstatt im Jahre 1864. — Nass. Ann., **86**: S. 233—255; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1981): Weinbau und Weinhandel im Rheingau in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts. — Nass. Ann., **92**: S. 124—133; Wiesbaden.
- FUCHS, KONRAD (1981): Neue Verkehrswege zu Wasser und zu Land. — In: Herzogtum Nassau 1806—1866. Politik, Wirtschaft, Kultur. — S. 161—171, 9 Abb.; Wiesbaden (Museum Wiesbaden). [Ausstellungskatalog]
- HEINEMANN, CHRISTIANE (1981): Kannen- und Krugbäckerei. — In: Herzogtum Nassau 1806—1866. Politik, Wirtschaft, Kultur. — S. 211—220, 6 Abb.; Wiesbaden (Museum Wiesbaden). [Ausstellungskatalog]

- HENCHE, ALBERT (1943): Karl von Ibell 1780 bis 1834. – In: SCHMIDT, F. A. [Hrsg.]: Nassauische Lebensbilder, 2: S. 202–213; Wiesbaden (Ritter in Komm.). [Veröff. histor. Komm. Nassau]
- LERNER, FRANZ (1965): Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Nassauer Raumes 1816–1964; Wiesbaden.
- SCHÜLER, WINFRIED (1981): Sozialstruktur und Lebensstandard. – In: Herzogtum Nassau 1806–1866. Politik, Wirtschaft, Kultur. – S. 105–121, 10 Abb.; Wiesbaden (Museum Wiesbaden). [Ausstellungskatalog]

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbücher des Nassauischen Vereins für Naturkunde](#)

Jahr/Year: 1984

Band/Volume: [107](#)

Autor(en)/Author(s): Fuchs Konrad

Artikel/Article: [Die wirtschafts- und sozialpolitische Entwicklung im Herzogtum Nassau 1815 bis 1866 5-23](#)