

Infoblatt: Industrialisierung in Hessen

Aufhebung der Zollgrenzen

Trotz der, auf Druck Frankreichs 1803 bis 1806 vollzogene, territoriale „Flurbereinigung“, blieb der hessische Raum auch weiterhin in mehrere Kleinfürstentümer mit eigenen Zöllen und eigenen Wirtschafts- und Handelsgesetzen zersplittert. Daran änderte auch die Gründung des deutschen Bundes auf dem Wiener Kongress 1814/15 nichts. Auch die Gewerbefreiheit setzte sich erst in einem zähen Prozess in den einzelnen Kleinstaaten durch. im Kurfürstentum Hessen-Kassel sollten noch bis 1866 ständische Strukturen in Gestalt der Zünfte fortbestehen. Allerdings hatten sich die wirtschaftlichen Gewichte innerhalb Deutschlands durch den Wiener Kongress gravierend geändert. Preußen hatte das Rheinland und das, für die sich entwickelnde moderne Stahlherstellung wichtige, rohstoffreiche westfälische Ruhrgebiet hinzugewonnen. Als Preußen begann in seinen eigenen Territorien die Binnenzölle abzuschaffen, wuchs der wirtschaftliche Druck auf die kleineren Nachstaaten im Süden. Diese versuchten durch eine Zoll- und Handelsunion der süd- und mitteldeutschen Staaten ein Gegengewicht zu schaffen, doch scheiterten diese Verhandlungen 1820 bis 1823 an der Furcht vor einer wirtschaftlichen Vorherrschaft Bayerns. Als erstes entschloss sich das Großherzogtum Hessen-Darmstadt 1828 dazu, sich in einem Zollvertrag an den preußischen Binnenmarkt anzuschließen. Diese anderen hessischen Fürstentümer mussten im Laufe der 1830er-Jahre notgedrungen folgen, wollten sie nicht ins wirtschaftliche Abseits geraten. Bereits 1830 hatte es in Städten wie Hanau, Fulda oder Fritzlar wirtschaftlich-soziale Unruhen wegen der hohen Einfuhrpreise gegeben, die sich unter anderem in Plünderungen von Zollstationen und Amtsgebäuden entluden. Letztlich profitierten jedoch die hessischen Kleinstaaten von der Mitgliedschaft am Zollverein, da dieser auch den Ausbau des Verkehrswesens und den Zahlungsverkehr innerhalb dieses erweiterten Binnenmarktes erleichterte.



1 Die hessischen Staaten 1815–1866



2 Die Entwicklung des Deutschen Zollvereins

Die Gründung des Zollvereins war ein gewaltiger Schritt in Richtung Binnenmarkt, von dem nicht zuletzt die kleinen deutschen Staaten profitierten. Dennoch dauerte es noch Jahrzehnte bis zur vollendeten wirtschaftlichen Einigung Deutschlands.

Ausbau eines modernen Verkehrswesens

Das Gebiet des heutigen Hessen war über Jahrhunderte ein wichtiges Durchgangsland von Waren gewesen. Von zentraler Bedeutung waren dabei stets die Wasserwege von Rhein, Main, Lahn und Weser gewesen. Diese Bedeutung wurde durch die Einführung der Dampfschiffahrt zunächst auf dem Rhein, später auf Main und Weser gestärkt. Allerdings fehlten den kleinen Staaten lange Zeit die finanziellen Mittel für einen umfassenden Ausbau. Besonders das kleine Fürstentum Nassau war allein nicht in der Lage, den Wasserweg der Lahn auszubauen, um die wichtigen Erzkvorkommen im Lahn-Dill-Gebiet ausbeuten zu können. Erst als sich auch Hessen-Darmstadt und vor allem Preußen beteiligte, konnte im Laufe der 1840er-Jahre auch dieser Wasserweg ausgebaut werden.

Größere Bedeutung erlangte der Eisenbahnbau. In den 1830er-Jahren gründeten sich in Darmstadt und in Kassel private Eisenbahngesellschaften, die sich für den Bau von Eisenbahnstrecken einsetzten. Auch wenn die wirtschaftlichen Interessen des liberalen Bürgertums und dem Prestigedenken der Fürsten nicht selten zu Konflikten in der Frage der Streckenführung führten, kam auch in Hessen der Eisenbahnbau in den 1840er-Jahren in Schwung. Während die Region Kassel an das entstehende preußische Schienennetz angeschlossen wurde, entstand im Rhein-Main-Gebiet die Taunusbahn (Frankfurt–Wiesbaden) und die Rhein-Neckar-Bahn (Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg). Anfang der 1850er-Jahre nahm schließlich auch eine Nord-Süd-Verbindung ihre Tätigkeit auf. Erleichtert wurde dieser Ausbau durch die Herausbildung eines modernen Banksystems zur Finanzierung der teuren Infrastrukturprojekte. 1853 wurde in Darmstadt mit der „Bank für Handel und Industrie“ die erste moderne Aktienbank in Deutschland ins Leben gerufen. Weitere Bankhäuser zogen nach und richteten in Frankfurt ebenfalls Aktiengesellschaften ein. In den folgenden Jahrzehnten entstanden zusätzlich zahlreiche Nebenstrecken, durch die schließlich auch strukturschwache Gebiete im Odenwald, Taunus, Westerwald oder Vogelsberg an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen werden wurden, was dort zu nachhaltigen wirtschaftlichen Impulsen führte. Zu den großen Gewinnern dieses verkehrstechnischen Fortschritts des der steigenden Nachfrage nach Maschinen und Eisenbahnen zählte nicht zuletzt das 1817 in Kassel gegründete Henschel-Unternehmen, das zu einem der größten Eisenbahnhersteller Mitteleuropas aufstieg.

Industrieregionen in Hessen

Wie in allen entstehenden wirtschaftlichen Wachstumsregionen im Prozess der Industrialisierung spielte auch in den hessischen Staaten die Kombination von finanziellem Kapital, vorhandenen Rohstoffen sowie Energieträgern und die verkehrsgünstige Lage eine zentrale Rolle. Im Zusammenspiel aus diesen Faktoren entwickelten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts drei Industrieregionen heraus:

- das Rhein-Main-Gebiet (Hanau, Offenbach, Frankfurt, Wiesbaden, Mainz und Darmstadt)
- das Lahn-Dill-Gebiet (mit den Zentren Gießen, Wetzlar, Dillenburg) und
- Nordhessen mit dem Zentrum Kassel

Das Rhein-Main-Gebiet war zwar selbst eher arm an Rohstoffen, profitierte jedoch von seiner günstigen Verkehrslage. Darüber hinaus besaß Frankfurt eine jahrhundertalte Tradition als Handels- und Bankenmetropole. Der Rat der bis 1866 unabhängigen Stadt betrieb zwar eine wenig industriefreundliche Politik, jedoch investierten dafür viele Frankfurter Bankiers und Unternehmer ihr Kapital in den umliegenden Orten wie Höchst oder Hanau. In Ermangelung von Rohstoffen spezialisierten sich die Unternehmer hier auf die Weiterverarbeitung bzw. die Veredelung von Produkten (u. a. Textil-, Papier-, Tabak-, Leder-Industrie). Später kam Maschinenbau und der jungen Wachstumsbranche der chemischen Industrie hinzu.

Einen anderen Weg ging das Lahn-Dill-Gebiet, welches zwar verkehrstechnisch ungünstiger gelegen war, jedoch auf große Rohstoffvorkommen (Eisenerz) und Wasserkraft als Energieträger zurückgreifen konnte. Es entstanden auf diese Weise zahlreiche große Gießereiunternehmen, die die zuvor fast ausschließlich landwirtschaftlich geprägte Region nachhaltig prägen sollten.



3 Die Entwicklung des Deutschen Zollvereins

Die Gründung des Zollvereins war ein gewaltiger Schritt in Richtung Binnenmarkt, von dem nicht zuletzt die kleinen deutschen Staaten profitierten. Dennoch dauerte es noch Jahrzehnte bis zur vollendeten wirtschaftlichen Einigung Deutschlands.

Die nordhessische Region hatte als Residenzstandort der hessischen Kurfürsten eine lange Tradition an Manufakturen und innovativen Handwerksbetrieben, die wichtiges Know-how in der Herstellung von Luxusgütern besaßen. Aus diesen Strukturen gingen im Laufe des 19. Jahrhunderts entlang der Flüsse Fulda und Werra Textil-, Tabak- und metallverarbeitende Unternehmen hervor (Melsungen, Eschwege, Witzenhausen, Hersfeld). Da jedoch kapitalkräftige Finanzstandorte fehlten und auch die Verkehrslage ungünstiger als in Südhessen war, blieben die meisten Spezialbetriebe mittelständisch. Große Industrieunternehmen entwickelten sich nur im Maschinen- und Lokomotivbau in Kassel, die auch von den nordhessischen Braunkohlevorkommen profitierten.