

Aus der Geschichte der Schiefergebirgsflecken

Mag sich unser Schiefergebirgsflecken heute auch noch so undeutend ausnehmen auf einer zeitgenössischen Industrieansiedlungskarte, so kann das kleine Nastätten doch schon auf eine bescheidene wirtschafts- und verkehrsgeschichtliche Entwicklung zurückblicken. Dieser Vorgang findet sich in Beständen unseres Stadtarchivs fast lückenlos dokumentiert; wir wollen daher im folgenden versuchen, Ihnen einen gewissen Eindruck davon zu vermitteln.

Wie man mittlerweile leider erkennen mußte, zeitigen Industrialisierung und Verkehrserschließung, zeitigt Aufbau von Infrastruktur im allgemeinen nicht nur positive Folgen für die jeweilige Bevölkerung und die "erschlossene" Landschaft. Einerseits schaffen Industrieansiedlung und Wegebau - einst wie jetzt - Arbeitsplätze für Einheimische, mehren das Steuervolumen der betreffenden Gemeinden und machen sie von den großen ~~un~~urbanen Zentren und den Hauptverkehrsadern her leichter erreichbar. Andererseits ist gerade heutzutage mit solchen Vorgängen oft ein Verlust an natürlicher oder naturbelassener Landschaft verbunden. Durch Zersiedelung, Vortrieb von Straßentrassen ~~und~~ ^{wie} auch eine Erhöhung der Umweltbelastung aufgrund von Emissionen in Wasser und Luft erfolgt vielerorts ein spürbarer Verlust an Lebensqualität. Die Verhältnisse in etlichen Gegenden Deutschlands, wo sich diese Entwicklung bereits vor ca. 110 Jahren (teilweise noch sehr viel früher) anbahnte und bis in unsere Tage keinesfalls zum Stillstand gekommen ist, öffnen uns die Augen für diese Schattenseiten des technischen Fortschrittes. Zunächst jedoch, zu Beginn einer Gebietserschließung im Dienste der Industrialisierung, überwiegen stets die obgenannten kurz- und mittelfristigen Vorteile. Leider erfolgt in langfristiger Hinsicht vielfach ein mehr oder minder böses Erwachen - zumindest für jene, die auf der Grundlage eigener Erholungsbedürfnisse einen Vergleich zwischen einst und jetzt wagen.

Nicht so bei uns. Freilich, wir hatten schon unseren "Boom", denn nichts anderes wurde seinerzeit, im Jahre 1895, für das kleine Landstädtchen Nastätten eingeleitet - aber, um es vorweg zu verraten: Nastätten und das "Blaue Ländchen" blieben, was ihren Reiz auch heute noch ausmacht: die ~~tiefste~~ Provinz.

beschaulichste

Es gab jedoch mal einige Leute, die anderes im Sinn hatten. Vor nunmehr bald 90 Jahren beschlossen die königlich - preßische Regierung und die

eine verkehrsmäßige Erschließung des Hintertaunus einzuleiten. Hauptbahnhof der "Nassauischen Kleinbahnen", Verwaltungssitz der Firma und zentraler Knotenpunkt des Streckennetzes (drei Ziel = bahnhöfe immerhin) wurden in Nastätten etabliert. Man sollte sich heute einmal vorstellen, was diese Form der Zivilisation damals für die Menschen bedeutete: bis dahin war der gesamte Warenverkehr fast ausschließlich mit Fuhrwerken abgewickelt worden. Diese hatten sich über ungepflasterte, staubige oder schlammige, in Frühjahr und Herbst mitunter ^{den sog. "Haudereng"} bodenlose Landstraßen quälen müssen; geführt von fluchen = den Fuhrleuten, ^{den sog. "Haudereng"} gezogen von schwitzenden Pferden oder starken, aber langsamen Ochsen. Die Bäuerinnen der umliegenden Dörfer gar hatten ihre Produkte in hochbeladenen Kiepen zu Markte schleppen müssen, meist unter Benutzung von abkürzenden Fußpfaden, deren Verlauf heute zum größten Teil in Vergessenheit geraten ist. - Für das Nastätten der Jahrhundertwende mit seinen höchstens 1700 Einwohnern, die aus Landwirten und einem gewissen Prozentsatz Gewerbetreibender bestand wie auch für das Umland bedeutete die "Bimmelbahn" den großen Schritt in die Gegenwart ihrer Zeit. Man konnte seine Person und seine Erzeugnisse auf die Schiene verfrachten und vergleichsweise bequem mit bis zu 30 km durch Wald und Wiesen dampfen, hin zum jeweiligen Zielort - sei es Zollhaus an der Aar, sei es St. Goarshausen oder Braubäch gewesen, wo jeweils Anschlußmöglichkeiten an die Reichsbahn und, im Falle der Rheinstädte, auch der Wasserweg zur Verfügung stand. Export von Holz, Mineralstoffen und Landesprodukten wie auch Import von Roh- und Baustoffen war damit in bisher ungeahnter Größenordnung möglich geworden. Im Personenverkehr etwa nahm eine Reise nach Limburg nur noch ca. $2\frac{1}{2}$ Stunden in Anspruch - beste Anschlußmöglichkeiten in Zollhaus vorausgesetzt und gelegentliche Vorkommnisse wie Maschinenhavarien, Entgleisungen und Geschwindigkeitsverluste infolge Überladung mal ausgeschlossen.

3 -

(PKW '83: 25 Min.; Fuhrwerk 1900: Tagesreise).

Nach solcherart vollzogener Ankoppelung unserer weltvergessenen Landschaft an das 20. Jahrhundert begann sich die Entwicklung stürmisch zu gestalten: die Seidenweberei Kampf & Spindler mit Hauptsitz in Hildlen errichtete im Jahre 1907 einen Zweigbetrieb in Nastätten, der schon ^{weilke Jahre später} bald (bis zu 180 Nastätter und Bürger der umliegenden Dörfer beschäftigte. Gemessen an den damaligen Verhältnissen bedeutete dies einen qualitativen Fortschritt, der gewisse Merkmale einer lokalen "industriellen Revolution" auf unsere ^{schmale Meide (Nast.)} Hinterwäldlerinsel übertrug: Häusler und Tagelöhner, die als Kleinlandwirte auf wenigen Morgen Land ihre oft z. ^{etwa} ^{teilweise} Familien bisher schlecht und recht über die Runden gebracht hatten, waren von da an in der Lage, sich ein zwar geringes, aber regelmäßiges Einkommen zu sichern. Für diese Vorläufer unserer heutigen "Feierabendlandwirte" konnte damit dem in kleinbäuerlichen Schichten jener Zeit stets üblichen chronischen Geldmangel abgeholfen werden. Diese Umstände bewirkten auch für die mehr als übersichtliche Nastätter Geschäftswelt einen gewissen Aufschwung. So wuchs der Wohlstand mit expandierendem Gewerbefleiß und gesteigertem Warenverkehr in wenn auch beschränktem Maße. Das primär agrarische, vorindustrielle Zeitalter mit seinen spezifischen Sozial- und Wirtschaftsstrukturen begann sich damals auch hier zu verabschieden. En miniature - wie stets - erhielt Nastätten quasi städtische Akzente: Wasserleitungsbau ab 1901, Kanalisation, Straßenpflasterung ab 1903 und, welcher Luxus, in der Folgezeit schließlich eine zentrale Energieversorgung durch ein städtisches Gaswerk. Wie die kleine Auswahl dekorativer Briefköpfe demonstrieren soll, waren große Firmen des industriellen Deutschland jener Jahre plötzlich darauf aufmerksam geworden, daß auch im abgelegenen Mühlbachtal nunmehr "know how" benötigt wurde: sie alle wollten ihre Reichsmark machen bei unserem Boom.- auf einmal waren wir wer.

Über die gewundenen Schienenwege konnte zudem noch ein weiteres Produkt der aufstrebenden ländlichen Metropole hinaus in die Welt verfrachtet werden: unser prickelndes Schwaller Mineralwasser, ein Geschenk der Natur an unsere Vorfahren, unsere Nachkommen, uns selbst und an unsere Besucher. Zeitweilig von der Stadtverwaltung

zwecks kommerzieller Nutzung verpachtet, erfreute sich das eisenhaltige Quellwasser aus den Tiefen der Schieferschründe internationaler Beliebtheit, wie der Briefkopf des abgebildeten Dokumentes beweist.

Wenn der Leser nach dieser kurzen Darstellung unserer winzigen "industriellen Revolution" nun die Entwicklung von der Jahrhundertwende an theoretisch bis in die Gegenwart hinein fortschreibt, so wird ihn womöglich eine gewisse Skepsis anwandeln. Er könnte sich in Unkenntnis der heutigen Verhältnisse im "Blauen Ländchen" mit Recht fragen, wie wir denn dazu kämen, ihn zum Urlaub in einem Industrierevier mit expandierender Fabrik, inzwischen riesigem Energieversorgungskomplex, modernem Mineralwasserabfüllbetrieb (vielleicht gar vollautomatisiert, Betriebsgelände $X \text{ qm}^2$, Zutritt verboten), zentralem Passagier- und Güterbahnhof und einer von Schnellbahntassen zerrissenen Landschaft animieren zu wollen? Allein, der kritische Leser möge sich beruhigen lassen: keiner unserer Schlote qualmt mehr. Nicht der des Gaswerkes, das 1958 stillgelegt und abgeschlagen wurde, nicht der backsteinerne Schonstein der Seidenfabrik, welcher seit deren Schließung im Jahre 1969 als Monument unserer industriellen Vergangenheit in den Himmel ragt und, leider, auch nicht mehr die Schlote unserer Kleinbahnloks, deren letzte als Denkmal auf ihrem Sockel in der Brückwiese prangt, unweit jenes Bahndammes, den sie im Jahre 1947 zum letzten Mal entlanggefaucht war, um schließlich der Verlegung von Personen- und Frachtverkehr von der Schiene auf die Straße zum Opfer zu fallen. - Viele Nastätter empfinden diesen Verlust auch gegenwärtig noch im Sinne der gebrauchten Formulierung: wer würde nicht gerne mal wieder mit Blumenpflückgeschwindigkeit durch Hochwald und Wiesengrund dampfen, vorbei an Fels und Wasser, mit Pfiffen und Gebimmel? Was davon blieb, draußen in der Natur, sind die Schotterbahndämme der drei früheren Strecken, ohne Schwellen und Geleise. Weitab von jeder Straße gelegen, bieten sie heute allen möglichen Gräsern, Blumen, wildwachsenden Sträuchern und auch Bäumen Zuflucht, um deren Schutz und Erhaltung sich der hiesige Heimatpflegeverein bemüht. Zugänglich sind diese einstigen Verkehrswege meist nunmehr dem wackeren Wanderer.

Verfügt unser Raum gegenwärtig auch wieder über ein kleines Volumen "sauberer" Industrien, so ist er doch absolut ländlich geblieben, was uns, die wir hier leben, mit Freude erfüllt und dem Erholungs = suchenden zur Erquickung gereichen soll. Die Hoffnungen und Pläne unserer Groß- und Urgroßelternzielten wahrscheinlich in eine andere Richtung. Sie wurden aber seinerzeit, wie wir zu zeigen versuchten, in einem für die hiesigen Gegebenheiten angemessenen Umfang auch fast sächlich zur Wirklichkeit - zu einer Wirklichkeit, die heute schon längst wieder Vergangenheit ist. Wer in stiller Hochsommerhitze, auf der Haide inmitten von Büschen und Gräsern oder im kühlen Buchen = hochwald rastend dort verweilt, wo einst der feurige Elias einher = dampfte, der kann sie vielleicht noch erahnen.

Albert Sprücker