

auf den Gewerken",<sup>50</sup> d.h. in diesem Falle auf dem Eisenwerk. Die Situation vieler Handwerker unterschied sich um die Jahrhundertmitte kaum mehr von der der Arbeiter auf dem Eisenwerk oder der Grube, vielmehr besaßen die Hauer der Bergwerke im Vergleich zu diesen Handwerkern größere wirtschaftliche Sicherheit, da sie quasi unkündbar waren.

Die Industrialisierung bot allerdings immer neuen Handwerkern Existenzmöglichkeiten. So finden wir 1840 den ersten Mechaniker in einer Gewerbeaufstellung<sup>51</sup>, daneben finden wir nun, aufgrund der zunehmenden Nachfrage in Verbindung mit der Bevölkerungszunahme, Tapezierer, Lackierer und Barbier.<sup>52</sup>

Daneben bestand noch in der Lebensmittelversorgung die Möglichkeit zur Expansion: Die Zahl der Bäcker stieg im Zeitraum von 1822 bis 1862 von neun auf 20, die der Fleischer von sieben auf 16. Kaufleute gab es 1822 drei in Neunkirchen, "Krämer mit Kurzwaren" zehn; die "kaufmännischen Geschäfte hatten keinen sehr bedeutenden Umfang."<sup>53</sup> Der Handel beschränkte sich "hauptsächlich auf die innere Consumtion, die eigenen Erzeugnisse und die eigenen Fabrikate."<sup>54</sup> Die Anzahl der Märkte im Kreis Ottweiler war groß, wovon allerdings die meisten von geringer Bedeutung waren. Die Wochenmärkte im Kreis werden als schlecht besucht beschrieben, mit Ausnahme des Neunkircher.<sup>55</sup> In Neunkirchen fanden daneben drei Jahrmärkte statt: Am dritten Dienstag im Mai, am 1. Sonntag nach Bartholomäus sowie am 2. Dienstag im Oktober, wovon allerdings nur der zweite von Bedeutung gewesen sein soll.<sup>56</sup>

Zur Verkehrssituation ist schon die Verkehrslage Neunkirchens - zwar an einer Durchgangsstraße gelegen, jedoch Nachteile durch die Topographie - beschrieben worden, die insbesondere wegen des Fehlens einer kostengünstigen Verbindung zu den Absatzgebieten für die Massengüter Kohle und Eisen schlecht war und deren Verbesserung durch den Anschluß an das Eisenbahnnetz erst die stürmische Entwicklung Neunkirchens während der Industrialisierung ermöglicht hat. Der Bau der Eisenbahnen brachte ab Mitte der 1840er Jahre für mehr und mehr Menschen Verdienstmöglichkeiten, insbesondere aus dem Umland. Seit 1832 führte die "Eilpostlinie Saarbrücken-Bingen" zweimal wöchentlich durch Neunkirchen; das Personenfahrgeld war jedoch mit acht Silbergroschen je Meile recht hoch.<sup>57</sup> Die erste Briefsam-

---

<sup>50</sup> StA NK, AI-320, Bl. 51.

<sup>51</sup> Ebd., Bl. 86.

<sup>52</sup> Josten, Handwerk (Anm. 48), S. 340.

<sup>53</sup> Schlechtendal (Anm. 37), S. 129ff.

<sup>54</sup> Statistisch-Topographische Beschreibung des Reg. Bez. Triers, Trier 1830, S. 159.

<sup>55</sup> Schlechtendal (Anm. 37), S. 134.

<sup>56</sup> Bärsch (Anm. 7), Bd. 1, S. 36.

<sup>57</sup> Bernhard Krajewski, in: Heimatkundliche Plaudereien, Bd. 3 (1977), S. 21.