

Peter Holle und viele andere

Buch der Ringe

Geschichte(n) von Hirschsprung
und Breitensee



Herausgegeben von:

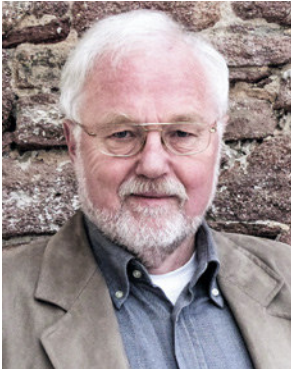
Freunde Spredlingens

Verein für Heimatkunde e. V.

Inhaltsverzeichnis

Vorworte Wilhelm Ott, Oliver Quilling, Dieter Zimmer	7-9	
Editorial	10	
Kapitel 1	Vorgeschichte(n) von Breitensee und Hirschsprung	15
Kapitel 1.1	Hinterfeld – Kamerun – Landhauskolonie <i>von Wilhelm Ott</i>	16
Kapitel 1.2	Das Hirschsprung-Rätsel <i>von Wilhelm Ott</i>	25
Kapitel 2	Jenseits vom Wilhelmshof	29
Kapitel 2.1	Alte und neue Heimat <i>von Peter Holle</i>	38
Kapitel 2.2	Der große Sprung nach vorn <i>von Peter Holle</i>	36
Kapitel 2.3	Straßen und Wege durch Hirschsprung und Breitensee <i>von Wilhelm Ott</i>	42
Kapitel 2.4	Die „Neue Wohnstadt“ <i>von Peter Holle</i>	45
Kapitel 3	„. . . einmalig in Westdeutschland“	51
Kapitel 3.1	Die liegende Acht <i>von Peter Holle</i>	52
Kapitel 3.2	Der Doktor und der Schorsch <i>von Frank Oppermann</i>	62
Kapitel 4	Kinder der Ringe	69
Kapitel 4.1	Vom Elternhaus zum „Elternhaus“ <i>von Anjali Göbel</i>	70
Kapitel 4.2	Wen wundert’s – Kindheit in der Wirtschaftswunder-Siedlung <i>ein alphabetischer Rückblick von Anjali Göbel</i>	75
Kapitel 4.3	WG Sudetenring: „Koffertheater“ ohne Atomwaffen <i>von Michael Dinter</i>	86
Kapitel 4.4	Generation Bundeswehr <i>von Peter Holle</i>	92

Kapitel 5	Der dritte Ring	101
Kapitel 5.1	„Wohn-Haft“ seit Juni 1966 <i>von Claus Liewerkus</i>	102
Kapitel 5.2	Dreimal „Back to the roots“ <i>von Beate Flesch</i>	107
Kapitel 5.3	Die Hausmeistertochter <i>von Christine Kraus</i>	114
Kapitel 5.4	Berliner Ring 6 <i>von Matthias Hoffmann und Xenia Mohr</i>	118
Kapitel 5.5	Pfarrer im Ring <i>von Peter Holle</i>	123
Kapitel 6	Auf der Kippe	131
Kapitel 6.1	Vom Café Motz zu „Soziale Stadt“ <i>von Irene Dietz</i>	132
Kapitel 6.2	„Wir konnten den Zuzug nicht steuern“ <i>Peter Holle interviewt Bernd Abeln</i>	137
Kapitel 6.3	„Es ist viel bewegt worden in den Wohnstädten“ <i>von Margot Acht</i>	142
EPILOG	. . . eine einzigartige Wohnsiedlung <i>von Michael Dinter</i>	149



Vorwort

Dank an Alle!

Als der Journalist und erfahrene Buchmacher und -autor Peter Holle den Vorstandsmitgliedern der „Freunde Sprendlingens“ vorschlug, ein Buch über die Wohnstädte Hirschsprung und Breitensee herauszugeben, führte dies zunächst zu kontroversen Diskussionen. Die „Freunde Sprendlingens“ als Heimat- und Geschichtsverein beschäftigen sich gemäß Satzung mit der Geschichte Sprendlingens. „Gefühlt“ endet diese Geschichte mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Sollte man sich wirklich mit Stadtteilgründungen aus der Nachkriegszeit beschäftigen? Das Ergebnis der internen Diskussion war eindeutig: Ja, die beiden Stadtteile sind integraler Teil der Historie Sprendlingens und damit auch Teil der Historie Dreieichs. Zudem bot es sich bei dem Buch an, einen Bogen zwischen dem historischen „Hirczsprunge“ und der modernen Großsiedlung zu spannen, deren Eingangsbereich zurzeit durch ein interessant gestaltetes Gebäude aufgewertet wird. Ein weiterer Vorteil des Projektes ist offensichtlich: Noch gibt es Zeitzeugen, die aus erster Hand berichten können, wie es damals war und wie es gelaufen ist.

Nach dieser Grundsatzentscheidung stellte sich natürlich die Frage nach der Finanzierung des Buches. Um das finanzielle Risiko zu minimieren, mussten die Druckkosten durch Spendenzusagen weitestgehend abgedeckt sein. Hier entwickelte insbesondere Peter Holle eine vielfältige Aktivität. Er konnte bei seinen Akquise-Bemühungen eine beachtliche Hartnäckigkeit an den Tag legen.

Als Projektbeauftragter des Vereins für das Buch erarbeitete Peter Holle das Grundkonzept, kontaktierte potentielle Autoren, intensivierte die Kooperation mit dem Fotoclub Dreieich – immer unter konstruktiver Begleitung durch den Vereinsvorstand. Er sorgte dafür, dass die Manuskripte rechtzeitig zum Lektorat zur Verfügung standen und koordinierte mit Andreas Thiele (mt druck, edition momos-Verlag) die Gestaltung des Buches.

Der Vorstand der „Freunde Sprendlingens“ dankt allen, die zur Realisierung des „Buchs der Ringe“ beigetragen haben: den Autoren, den Interviewpartnern, dem Fotoclub Dreieich, den Personen, die Abbildungen zur Verfügung stellten, den Lektoren, den Verlagsmitarbeitern und insbesondere dem unermüdlichen Peter Holle. Unser Dank gilt auch den Zuschussgebern und Sponsoren, ohne die ein heimatkundliches Werk wie „Das Buch der Ringe“ nicht hätte realisiert werden können.

Wilhelm Ott

Vorsitzender Freunde Sprendlingens, Verein für Heimatkunde e.V.

Kapitel 1

Vorgeschichte(n) von Breitensee und Hirschsprung

Die Begriffe „Breitensee“ und „Hirschsprung“ werden hier und heute und seit Jahr und Tag für die beiden Wohnstädte in Sprendlingens Norden benutzt. Doch wer weiß schon, was hinter diesen Ausdrücken steckt? Dass „Breitensee“ eine geografische Bezeichnung ist! Dass aber „Hirschsprung“ ein sagenhaftes Ereignis umschreibt, das sich in grauer Vorzeit nahe der gleichnamigen 1950er-Jahre-Siedlung abgespielt hat! Dieses Kapitel klärt auf und schildert die 2000-jährige Vor- und Frühgeschichte der drei großen Ringe.



Kapitel 1.1 Hinterfeld – Kamerun – Landhauskolonie Wilhelm Ott

Sprendlingens hoher Norden: 1000 Jahre und mehr undurchdringlicher Königswald im Wildbannforst Dreieich, Rodungen, unfruchtbarer Boden. Eine fast 500 Jahre alte Sage berichtet über einen Hirsch, der dort einen großen Sprung getan haben soll. Im 19. Jahrhundert tummelten sich hier dann Pferde auf 60 Morgen Weide, in 40 Boxen und auf einer 1200-Meter-Trabrennbahn. Im 20. Jahrhundert stritten sich die Buchschlager und die Sprendlinger um Bauland im wilden Westen des Gebiets – es entstand die Landhauskolonie Breitensee.



Kapitel 1.2 Das Hirschsprung-Rätsel Wilhelm Ott

Wilhelm Ott

Der Hirsch vom Hirschsprung ist vor mehr als 350 Jahren ins alte Sprendlinger Orts- und Gemeindegewappen geraten. Aber warum springt er nicht? Warum steht er? Diese Fragen, die Generationen von Heimatforschern umtrieben, beantworteten ein niederländischer Archivar, ein „Freund Sprendlingens“ und die moderne Kommunikationstechnik – im Jahre 2013. Des Rätsels Lösung war demnach 1977 noch nicht bekannt, als der **Sprendlinger** Hirsch ins Stadtwappen von **Dreieich** kam – und zwar **stehend (!)**. Eine spannende Geschichte, wie das kommunalpolitisch gelaufen ist – Parole: „De Hersch muss ins Wappe!“

Kapitel 1.1

Hinterfeld – Kamerun – Landhauskolonie

Von Wilhelm Ott

Von der vorgeschichtlichen Besiedlung der Sprendlinger Gemarkung wissen wir nicht viel. Es gab wahrscheinlich in dem um 1719 gerodeten Bornwald einige Grabhügel aus der Bronzezeit. Im Herrnröther Wald finden sich Grabhügel aus der Urnenfelder- und der Eisenzeit. Aus dem Norden des heutigen Sprendlingens konnten (bisher) keine Funde aus vorgeschichtlicher Zeit gemeldet werden.

Im ersten Jahrhundert nach der Zeitenwende weiteten die Römer ihr Territorium über den Rhein aus, die Landschaft Dreieich wurde Teil des Römischen Reiches. In der waldreichen

Gegend südlich des Mains konnten römische Landgüter – im Gegensatz beispielsweise zur fruchtbaren Wetterau – nur vereinzelt nachgewiesen werden. Die römischen Siedlungen in den besetzten Gebieten waren durch Straßen miteinander verbunden. So ließ sich eine Straße durch die Sprendlinger Ostgemarkung nachweisen, die von Nida über die Mainfurt nach Dieburg führte. Der Heimatforscher Karl Nahrgang postulierte 1930 eine Römerstraße, die von der Mainfurt nach Süden Richtung Bergstraße verlaufen sein soll.

Nachdem der Limes um 260 n. Chr. von den Römern aufgegeben werden musste, siedelten sich auch im Rhein-



Verlauf römischer Straßen

Main-Gebiet Menschen an, die allgemein als Alemannen bezeichnet werden. In Sprendlingen fand man an der Rathausstraße und an der Hainer Chaussee Grabbeigaben aus alemannischer Zeit (3.–4. Jahrhundert n. Chr.). Auch die Namensendung „-lingen“ deutet darauf hin, dass Sprendlingen von den Alemannen gegründet wurde, das heißt vor 500 n. Chr.

Territorialgeschichte

Zur Zeit der fränkischen Landnahme zwischen 500 und 800 bestand das Dreieichgebiet hauptsächlich aus undurchdringlichen Wäldern mit größeren und kleineren Rodungsinseln um die Siedlungsstätten. Um das Land zu verwalten, wurden Pfalzen und Königshöfe angelegt. 834 schenkte König Ludwig der Deutsche, ein Enkel Karls des Großen, die Mark Langen an das Kloster Lorsch. In einer Beschreibung der Grenzen wurde die „Spiren Dilinger marca“ erwähnt. Diese Sprendlinger Feldmark war eine jener von Wald umgebenen Rodungsinseln. Im Norden reichte der Wald bis an den Main. Es handelte sich um einen Reichsforst oder Königswald, über den die Könige frei verfügen konnten.

Die Sprendlinger Mark war um 1050 Teil des Wildbanns Dreieich, der von den Reichsvögte[n] im Hain, den Hagen-Münzenbergern, verwaltet wurde. Die Waldungen zwischen Sprendlingen und dem heutigen Frankfurter Stadtwald gehörten als Lehen den Herren von Heusenstamm. Nach dem Aussterben der Hagen-Münzenberger im Jahr 1255 fiel das Gebiet in die Hände der Falkensteiner. 1343 erwarben diese von den Heusenstammern den Wald nördlich von Sprendlingen.

Nachdem die Falkensteiner 1418 „im Mannesstamme“ ausgestorben waren, kam das Dreieichgebiet mit Sprendlingen in den Besitz der Grafen von Ysenburg. 1816 wurde beim Wiener Kongress das Isenburger Territorium dem Großherzogtum Hessen zugeschlagen. Der Wald nördlich von Sprendlingen blieb jedoch im Privateigentum der Isenburger Fürsten (= Domanielwald). Im Jahr 1900 erwarb der hessische Staat diesen Wald bei einer Zwangsversteigerung.

Breitenseewald und Hinterfeld

Im Folgenden wird die Entwicklung des Sprendlinger Nordens genauer dargestellt. In den Abbildungen (Quelle: Nahrgang) sind zur besseren Orientierung die Ringstraßen der

Geologie des Sprendlinger Nordens



Sprendlingen liegt geologisch auf zwei unterschiedlichen Gebieten. Im Süden und Südosten findet man ein aufsteigendes Hügelland, den sogenannten Sprendlinger Horst, einen Ausläufer des Odenwaldes, bei dem das kristalline Grundgebirge durch die Sedimentgesteine des Rotliegenden überdeckt wird.

Der Sprendlinger Horst entstand durch die Absenkung des Oberrheingrabens und die Anhebung von Gesteinsplatten an dessen Randgebieten. Östlich schließt sich die Hanau-Seligenstädter Senke an. Eine der Verwerfungslinien verläuft von Langen kommend durch Sprendlingen.

Der Norden und Westen von Sprendlingen liegt auf der sogenannten Kelsterbacher Terrasse, das heißt auf eiszeitlichen Ablage-

rungen des Rheins und des Mains. Letzterer floss in der Eiszeit weiter südlich als heute durch die sogenannte Isenburger Quersenke zwischen dem aus Kalkstein bestehenden Frankfurter Horst und dem Sprendlinger Horst. Der Main lagerte dort große Mengen an Schotter und Sand ab. Während der letzten Eiszeit entstanden heute noch erkennbare große Sanddünen. Durch den Wind wurden die feineren Partikel weggeweht, die sich an anderer Stelle als Löß wiederfinden.

Der Boden in Sprendlingens Norden ist daher sandig, meist trocken und nährstoffarm. Eine ertragreiche Landwirtschaft ist daher kaum möglich.

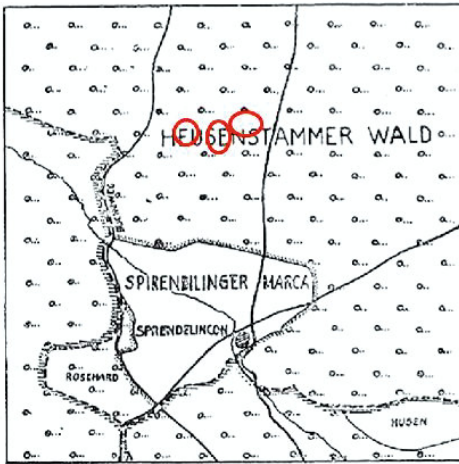


Abb. 1: 1000

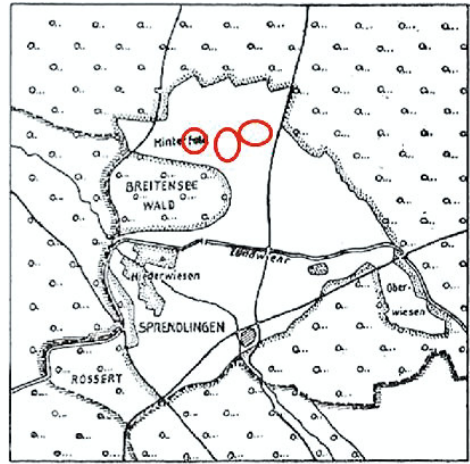


Abb. 2: 1400

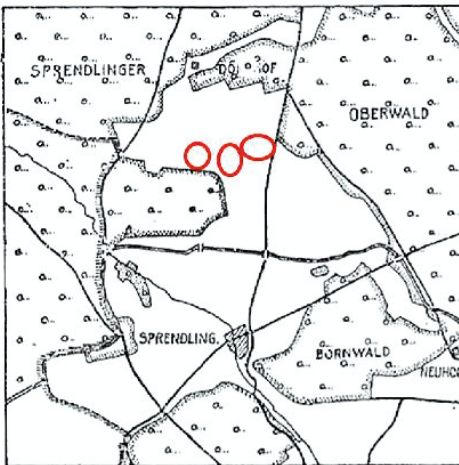


Abb. 3: 1600

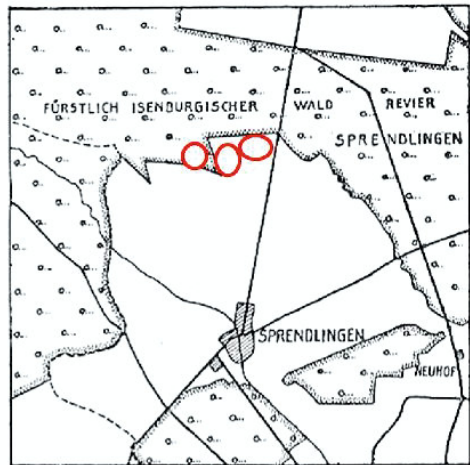


Abb. 4: 1800

Wohnstädte Hirschsprung und Breitensee rot eingezeichnet. Auf Abbildung 1, welche die Situation um 1000 n. Chr. zeigt, ist eine relativ kleine Rodungsinsel um Sprendlingen zu erkennen. Um 1400 (Abbildung 2) hat sich die Sprendlinger Feldmark deutlich nach Norden ausgedehnt.

Durch Rodung im 15. Jahrhundert wurde das „Hinterfeld“ gewonnen. Es hieß **Hinterfeld**, weil es **hinter** dem Breitenseewald lag. Dieser 1414 erstmals erwähnte Breitenseewald, ein Ysenburger Domanialwald, leitete seinen Namen von einem dort gelegenen großen oder breiten See ab, der als Viehtränke diente. Im Jahr 1600 existierte der Breitenseewald noch (Abbildung 3). Die Acker- und Wiesenflächen Sprendlingens wurden durch Rodungen im Süden erweitert.

Auf der Abbildung 4, welche die Situation im Jahr 1800 darstellt, ist der Breitenseewald verschwunden und das Hinterfeld aufgeforstet. Wie kam es dazu? Die Antwort hat mit der Stadtgründung Neu-Isenburgs im Jahre 1699 und der späteren Gemarkungserweiterung

für die Hugenottenkolonie zu tun. Den Sprendlingern waren nämlich bei dieser Bodenneuordnung wertvolle Wiesenflächen weggenommen worden. Von 1769 an bat die Gemeinde Sprendlingen den Isenburger Fürsten mehrmals, einen Teil des Breitenseewaldes roden zu dürfen, um dort als Kompensation für die Verluste neues Wiesengelände für Kleeanbau zu gewinnen. Jedoch erst als Sprendlingen das (sandige und unfruchtbare) Hinterfeld zum Tausch anbot, willigte der Fürst ein. 1788 wurde der Wald gerodet und unter die Nutzer des Hinterfeldes als Erbleihe gegeben. Das jetzt fürstliche Hinterfeld wurde ab 1789 mit Nadelholz aufgeforstet.

„Im Breitensee“ heißt das Gebiet zwischen Buchschlag im Westen, dem Schäferpfad (Straße in Sprendlingen) im Osten, den Baierhansenwiesen im Süden und dem Wald im Norden. Die Wohnsiedlung Breitensee liegt demnach nicht im Breitenseegebiet, sondern nördlich davon. Sie müsste eigentlich „Wohnsiedlung Hinterfeld“ genannt werden.

Das Hinterfeld war das Gebiet nördlich des Breitenseewaldes, das vor 1440 gerodet wurde. Es war herrschaftliches Gebiet, auf dem 1550 Graf Reinhard von Ysenburg den Dörrhof (auch Dornhof genannt) anlegen ließ, um dort Rinder und Schweine zu züchten. Der Hof brannte 1607 nieder und wurde nur notdürftig wieder aufgebaut. 1621, im Dreißigjährigen Krieg, wurde er erneut stark beschädigt und von den Hofleuten verlassen. In der Folge verfiel er gänzlich. Sein Standort befand sich südlich des jetzigen Forsthauses Heegwald an der Rathenaustraße in Neu-Isenburg.



Erasmus Alberus und der Hirschsprung

Die Geschichte des Hirschsprungs ist eng mit einem Werk von Erasmus Alberus verbunden. Erasmus Alberus gilt als Reformator der Dreieich. Er kam um 1500 bei Friedberg in der Wetterau als Sohn eines Priesters zur Welt. Er absolvierte die Lateinschulen in Nidda und Weilburg, studierte danach Theologie in Mainz und Wittenberg, wo er Martin Luther kennenlernte und dessen überzeugter Anhänger wurde. Von 1528 bis 1538 wirkte er als Pfarrer in Sprendlingen. Nach dem Tod seiner Frau verließ Alberus Sprendlingen. Bis zu seinem Tod 1553 in Neubrandenburg führte er ein unstetes Leben.

Alberus' literarisches Werk beinhaltet Lieder, Gedichte, Satiren und Fabeln in Manier des griechischen Dichters Äsop. Er übertrug sie sehr frei in die deutsche Sprache und siedelte sie in ihm vertraute Gegenden in Deutschland an. Die Moral von den Geschichten war natürlich lutherisch (und manchmal auch recht polemisch) geprägt.

Im ersten Teil der „Fabel von den Hasen“ berichtet Alberus über eine Reise von Frankfurt nach Sprendlingen, in der der Hirschsprung eine Rolle spielt. Der Autor beginnt die Wanderung an der Sachsenhäuser Warte, durchquert den Frankfurter Stadtwald, bis er zur auf Ysenburger Territorium gelegenen Kalbskopfkapelle, einer damals populären Pilgerstätte, kommt. Alberus polemisiert in seinem Bericht über die Kalbskopf-Pilger, die glaubten, dass ihre Zahnschmerzen verflögen, wenn man mit den Zähnen am Seil ziehe, um das Glöcklein der Kapelle zu läuten. Er wandert weiter Richtung Süden und erreicht einen Platz, auf dem neun steinerne Kreuze stehen. Ein Bildstock sei von „Schwärmern“ zerstört worden.

Dann heißt es im Text der Fabel:

... Wann du fürn Waldt
Bist kommen, sihstu also baldt
Den Hirtzprung zu der rechten handt,
Man sagt in der Drey Eycher landt
Ein Hirtz hab solchen sprung gethan,
Für warheit helt solchs jederman,
Das sol vor Zeiten sein geschehn,
Das warzeichen kann man noch sehn,
Zwen langer stein sind dar gestelt,
Die stehn im Sprendenlinger feldt, ...
Das muß mir einer lassen sein
Ein altes Monument gar Fein
... Auff hundert meil wegs, oder drey
Hört man, das solchs geschehen sey.

...

Dieses Geschehnis muss die Menschen seinerzeit stark beschäftigt haben. Bereits 1432 wird nämlich Sprendlingen mit dem Suffix „by dem Hirczsprunge“ charakterisiert. Alberus erwähnt in seiner Fabel jedoch nicht, dass der Hirsch über einen Heuwagen gesprungen sei. Genau davon aber berichtet Johann Just Winckelmann im Jahr 1697:

„Hiezwischen (= Sprendlingen) und dem Wald nach Frankfurt stehen auf der linken hand der Landstraßen zwey aufgerichtete Steine ziemlich weit weg voneinander / bemerkende einen Sprung / welchen ein von Hunden verfolgter Hirsch über einen Wagen Heu gethan / und wird also der Hirsch-Sprung genannt / pflegt von den vorüber Reisenden besichtigt und gemessen zu werden.“

Die Hirschsprungsteine

Auf vielen alten Landkarten sind diese Hirschsprungsteine eingezeichnet, zwischen denen die Straße hindurchführte – selbst auf einer Karte von Merian, auf der die Wetterau großmaßstäblich abgebildet ist. Beschreibungen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist



Merian: Karte der Wetterau

zu entnehmen, dass einer der beiden Steine noch in den 1920er Jahren auf dem Wilhelmshöfer Feld stand, aber dann zerschlagen worden sein soll. Interessanterweise ist dieser Hirschsprungstein noch auf einem Messtischblatt von 1937 eingezeichnet – am damals sogenannten „Hirschsprungweg“,

von dem ein Teilstück noch als Friedrich-Ebert-Straße in der Siedlung Wilhelmshof zu erkennen ist. Heute befindet sich am ehemaligen Standplatz des Steins der Garagenhof hinter der Tankstelle an der Einfahrt zur Wohnstadt Hirschsprung.

In der Grünanlage in der Nähe des einstigen Standorts steht eine vom Verkehrsverein Sprendlingen aufgestellte historische „Ruhe“. Dieses Gebilde aus Sandstein diente früher den Marktfrauen auf ihrem Weg nach Frankfurt zur Ablage ihrer Lasten. Zwischen den Trägern aus Sandstein ist eine Bronzetafel angebracht, auf der die Hirschsprung-Geschichte folgendermaßen nacherzählt wird:

Am Hirschsprung

Vor Zeiten, als die Jagd im Reichsbann-Forst Dreieich noch in hoher Blüte stand, soll hier ein Hirsch, der von Jagdhunden verfolgt wurde, sich durch einen Sprung über einen beladenen Heuwagen gerettet haben. Im Sprendlinger Stadtwappen ist dieses Ereignis festgehalten.

(Aus der Geschichte der Stadt Sprendlingen)

Kamerun



Ausschnitt aus einem Messischblatt von 1904

Über das Gebiet des Sprendlinger Nordens gibt es bis zum letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts weiter nichts Wesentliches zu berichten. Das änderte sich im Jahr 1890, als der Fabrikant Wilhelm Moessinger, der Besitzer des Gestütes Mariahall in Sprendlingen, 60 Morgen Weidegelände in der Gemarkung Breitensee kaufte und dort einen Stall mit 40 Boxen und eine 1200 Meter-Trainierbahn bauen ließ. Das geschah auf einem wenig fruchtbaren Gelände, das die Sprendlinger „Kamerun“ nannten, weil es – wie die einstige deutsche Kolonie in Afrika – weit vom Schuss lag. Die Abbildung aus dem Jahr 1904 auf dieser Seite zeigt den Nordwesten der Sprendlinger Gemarkung. Die Trainierbahn („Rennbahn“) ist gelb markiert. Buchschlag existierte zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Diese Dependence des Gestütes Mariahall wurde 1902 wieder stillgelegt. Wobei der Name „Kamerun“ nicht spurlos verschwand. Er taucht interessanterweise auf den ersten Bebauungsplänen von Buchschlag als „Kamerunweg“ auf – heute ein Teil des Pirschwegs. 1912 soll im „Kamerun“-Gebiet mal ein „Aeroplan“ aus Darmstadt notgelandet sein. 1932 pachtete der Reit- und Fahrverein (RuF) Sprendlingen einen Teil des „Kamerun“-Geländes und

richtete dort seinen ersten Reitplatz ein, den der RuF aber bald wieder aufgeben musste, da das Areal bebaut werden sollte.

Noch einmal geriet das Territorium im hohen Norden von Sprendlingen aus der Vergessenheit. Das war 1949 kurz nach der Währungsreform, als die Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft im Grenzgebiet von Buchschlag und Sprendlingen eine Trabrennbahn für 2,5 Millionen D-Mark plante, dimensioniert auf 40.000 Besucher an Renntagen. Für die An- und Abreise dieser Menschenmassen sollte die Straßenbahnlinie von Neu-Isenburg nach Buchschlag verlängert werden. Das hypertrophe Projekt scheiterte an den übergeordneten Behörden – sie versagten ihre Genehmigung. (Quelle: Schäfer)

Landhauskolonie Breitensee

1926 verkaufte Friedrich Moessinger, der Sohn von Wilhelm Moessinger, das Mariahall-Gelände im Süden Sprendlingens an die Gemeinde, die dort das Schwimmbad bauen ließ. Friedrich Moessinger versuchte, auch das nicht mehr genutzte Kamerungelände in der Gemarkung Breitensee zu verkaufen. Die Gründe waren finanzieller Art: Moessinger musste eine nicht unerhebliche jährliche Grundsteuer zahlen, zudem lastete eine Hypothek von 45.000 Reichsmark (RM) auf dem Breitensee-Areal.

Zunächst kooperierte Friedrich Moessinger mit der „Baugesellschaft Rhein-Main in Frankfurt“. Diese beauftragte den Frankfurter Architekten Rudolf Schmidt, einen Bebauungsplan für die „Landhauskolonie Breitensee“ auszuarbeiten,



Verkaufsprospekt für die Landhauskolonie Breitensee (1932)

den dieser auch im Mai 1932 vorlegte. Die Gemeinde Sprendlingen war an Moessingers Siedlungsprojekt interessiert, weil dort Arbeitslose hätten beschäftigt werden können. Im Rathaus erwog man, dort eine Arbeitslosensiedlung zu bauen, und erwartete außerdem für das Sprendlinger Gas- und Wasserwerk zusätzlichen Umsatz. Der Buchschlager Gemeinderat hingegen war strikt gegen diese Pläne aus dem Nachbarort. Das Gremium fürchtete um den „Charakter“ der Villenkolonie und vor allem um eine mögliche Minderung der Grundstückswerte. Der Einspruch der Buchschlager wurde höheren Orts jedoch als unbegründet zurückgewiesen und der Bau der Siedlung im Juli 1932 genehmigt.

Mit dem Bau der ersten vier Häuser konnte begonnen werden. Aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen trennte sich Moessinger von der Baugesellschaft Rhein-Main und unterzeichnete im November 1932 einen Optionsvertrag mit der Frankfurter Entwicklungsgesellschaft Wagner und Struth, die das Gelände für 70 Pfennig pro Quadratmeter aufkaufte. Architekt Schmidt überarbeitete daraufhin den Bebauungsplan für 160 Häuser, der von Wagner und Struth im Mai 1933 bei der Hessischen Regierung zur Genehmigung eingereicht worden war. Der neue Bauantrag wurde im Juli 1933 genehmigt. Parallel dazu akquirierte man weitere „Kolonisten“. Bald standen zehn Häuser (drei Doppel- und vier Einzelhäuser) im Bau.



Breitseeweg in Buchschlag um 1940

Als Entwicklungsgesellschaft zeichneten Wagner und Struth für die Infrastruktur verantwortlich. Das ging nicht ohne Probleme über die Bühne. Die Erschließung sollte nämlich über Buchschlager Straßen erfolgen, was – erwartungsgemäß – auf Widerstand in der Waldgemeinde stieß. Und: Ein Anschluss an die Kanalisation war nicht geplant, es waren Abortgruben vorgesehen. Auch dies führte zu heftigen Einsprüchen von Buchschlager Seite. Man fürchtete üble Gerüche und Schnakenplage. Es stellte sich aber nach einer Prüfung heraus, dass die Kapazität der Buchschlager Kanalisation ausreichend für zusätzliche 160 Häuser war.

Schwieriger gestaltete sich die Gas- und Wasserversorgung. Buchschlag wurde vom Sprendlinger Gas- und Wasserwerk versorgt, das Verteilungsnetz innerhalb Buchschlags gehörte der Gemeinde. Die Rohrleitungen waren jedoch nicht ausreichend dimensioniert, um die 160 neuen Häuser im Breitensee zu versorgen. Für die Siedlung musste also eine neue Leitung aus Sprendlingen gelegt werden. Dafür wurde vom Sprendlinger Gemeindevorstand ein Kredit über 22.300 RM beantragt, der allerdings erst im zweiten Anlauf gewährt wurde – beim ersten Versuch gab's eine Ablehnung „wegen Kreditunwürdigkeit“.

So konnte nach einigem Hin und Her nun doch noch mit dem Bau der Gas- und Wasserleitungen begonnen werden. Es gab allerdings ein Terminproblem, denn die ersten zehn Häuser sollten bereits im Oktober 1933 bezogen werden. Wagner und Struth beantragten, für eine Übergangszeit (bis die Leitung aus Sprendlingen fertiggestellt war) für diese wenigen Häuser einen Wasserbezug aus Buchschlag zu ermöglichen. Der Buchschlager Gemeinderat lehnte auf seiner Sitzung am 1. September 1933 dieses Ansinnen ab. Wagner und Struth protestierten – bis hoch zum „Reichsstatthalter Hessen“. Mit Erfolg: Am 5. September 1933 wurde der Gemeinderatsbeschluss vom Kreisamt aufgehoben.

Wegen all dieser Querelen versuchten Wagner und Struth zu erreichen, dass das Breitensee-Gelände Buchschlag zugeordnet wird. Einen entsprechenden Umgemarkungsantrag stellten sie im Juni 1933. Buchschlag war an solch einem Geländegewinn nur mäßig interessiert. Nicht so die Sprendlinger: Deren Rathausobere hatten zwischenzeitlich erkannt, dass ein von der Kerngemeinde abseits gelegenes Wohngebiet nur schlecht verwaltet werden konnte. Sie waren deshalb mit einer Umgemarkung einverstanden, forderten aber von Buchschlag einen Abschlag von 14.000 RM für die zukünftig nicht mehr fließende Grundsteuer. Dies lehnten die Buchschlager ab.

Nach intensiven Verhandlungen einigten sich beide Parteien dann doch noch im Oktober 1933, dass das Gelände der Siedlung zur Gemarkung Buchschlag kommen sollte. Die Gemeinde Buchschlag übernahm den Kredit zur Herstellung der Wasserleitung.

Die Umgemarkung trat Anfang 1934 in Kraft. Im gleichen Zug wurde das südlich angrenzende Gebiet – sprich: der Bereich um den heutigen Wiesenweg – umgemarkt. Dieses Areal gehörte der ehemals großherzoglichen Familie, die es an die Gemeinde Buchschlag bis dato als Sportplatzgelände verpachtet hatte.

1940 waren 40 Wohnhäuser gebaut – mit einem Bauwert von je 15 – 16.000 RM. Die Bodenpreise betragen 3,50 – 3,70 RM pro Quadratmeter (inklusive Straßenkostenbeteiligung von 1,00 RM pro Quadratmeter). Zum Vergleich: In Alt-Buchschlag kostete damals ein Quadratmeter 3,00 RM, dazu kamen noch 2,00 RM pro Quadratmeter Gemeindezuschlag. Man sieht: Buchschlag und Sprendlingen pflegten in jenen Jahren keine besonders gute nachbarliche Zusammenarbeit. Ein weiteres Beispiel hierfür: Buchschlag lehnte den Sprendlinger Wunsch ab, die auf Buchschlager Territorium liegende Buchwiese – das Areal zwischen Zahnfabrik, Dreieichbahn, Eisenbahnstraße und Waldrand – nach Sprendlingen umzugemarken. Die Begründung: „Zum Schutz der Eigenart muss die Gemeinde Buchschlag mit vollem Recht großes Gewicht darauf legen, daß die Buchwiese als **„ästhetischer Schutzstreifen“** gegenüber der Gemeinde Buchschlag erhalten bleibt.“ Die Umgemarkung kam dennoch zustande. (*Quelle: HstADa 024/61/12 und 024/61/14*)

Literatur

Nahrgang, Karl: Stadt- und Landkreis Offenbach, Atlas für Siedlungskunde, Verkehr, Verwaltung, Wirtschaft und Kultur; 1963

Heil, Jakob: Sprendlingen. Verkehrsverein Sprendlingen, 1974

Bode, Helmut: Erasmus Alberus, Lob der Wetterau, Waldemar Kramer Verlag, Frankfurt am Main, 1978

Schäfer, Hans-Ludwig: Trabrennbahn Buchschlag, Landschaft Dreieich, 2010, S. 71

Schmitt, Rudolf: Die neue Landhauskolonie Breitensee, Ländlein Dreieich, 1933, S. 37

Kapitel 1.2

Das Hirschsprung-Rätsel

Von Wilhelm Ott



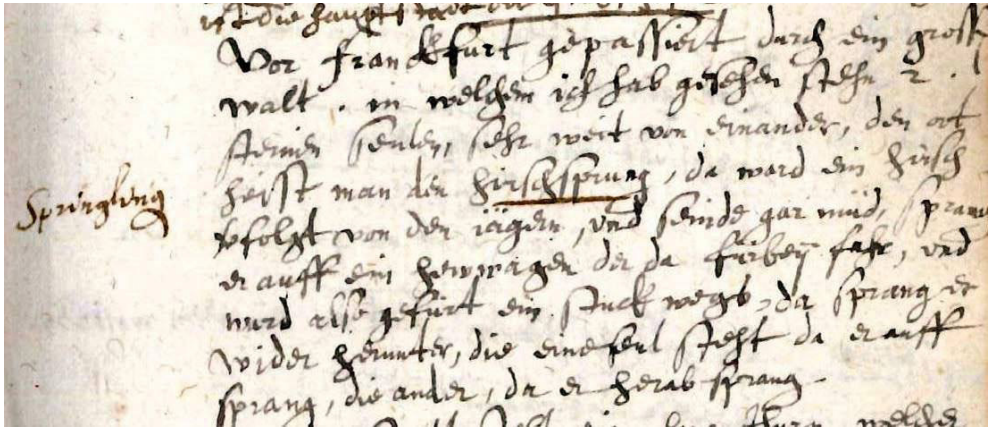
Der statische Hirsch

Der Hirsch ist das Wappentier von Spredlingen. Er erscheint erstmals in einem Gerichtssiegel aus dem Jahr 1714. Der Hirsch ist dann sowohl im verspielten Gemeindewappen des 19. Jahrhunderts, im etwas nüchternen Gemeindewappen der 1930er Jahre und im Wappen der Stadt Spredlingen aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg zu finden. Bemerkenswert an dem Hirsch ist seine Haltung. Es gibt in Deutschland mehrere Gemeinden mit der Bezeichnung „Hirschsprung“. Deren Wappen zeigen eindeutig einen springenden Hirsch. Der Spredlinger Hirsch springt jedoch nicht. Er steht – beziehungsweise schreitet – auf drei Erhöhungen, die möglicherweise Heuhaufen darstellen sollen.

Wie dem auch sei: Der statische Hirsch im Wappen gibt Rätsel auf. Die Geschichte hat Generationen von Heimatforschern Kopfschmerzen bereitet: Wieso ist der von Hunden verfolgte Hirsch über den Heuwagen gesprungen und nicht außen herum gerannt? Und warum sollte er sich dabei gerettet haben, wenn doch die Hunde und Jäger einen Bogen um den Wagen hätten machen können? Einige Heimatforscher stellten die These auf, dass es sich bei dem Hirschsprung um eine Rampe an einem Wildzaun gehandelt haben könnte. Aber die gab es häufig in den herrschaftlichen Wäldern in der Dreieich und waren nichts Besonderes.

Des Rätsels Lösung

Die hiesigen Heimatforscher haben in den zurückliegenden Jahrhunderten sehr gründlich die Archive in Birstein, Büdingen, Darmstadt, Marburg und anderswo durchforstet und alle für das Dreieichgebiet relevanten Urkunden erfasst, ausgewertet und dokumentiert. Außer den oben genannten Quellen fanden sich keine weiteren Informationen zur Hirschsprung-Sage. Im Allgemeinen – und für Dreieich im Besonderen – geschieht es ausgesprochen selten, dass „neue“, bisher noch nicht bekannte Urkunden auftauchen. Dies ist jedoch 2013 passiert, allerdings gefördert durch die moderne Kommunikationstechnik: Mit einer Mail an den Autor dieser Zeilen meldete sich im März 2013 Henk Hovenkamp, ein Archivar einer niederländischen Großgemeinde. Er hatte bei der Durchsicht eines Reisetagebuches aus dem Jahr 1610 eine für die Hirschsprung-Forscher hochinteressante Information gefunden. Dieses „neue“ Dokument verfasste Ernst Brink (1582 Durlach – 1649 Harderwijk), ein ehemaliger Bürgermeister von Harderwijk, der 1595 von Darmstadt nach Frankfurt unterwegs war. In seinem Reisetagebuch ist zu lesen:



Vor Frankfurt gepassiert durch ein gross walt, in welchem ich hab gesehen stehn 2. Steinen seulen, sehr weit von einander, den ort -Springling- heisst man den Hirschsprung, da ward ein hirsch verfolgt von den iägern, und seinde gar müd, sprang er auff ein hewwagen der da fürbey fahr, und werd also geführt ein stuck wegs, da sprang er wider herunter, die eine seul steht da er auff sprang, die ander, da er herab sprang.

(Quelle: Streekarchivariaat Noordwest-Veluwe, archief Stadsbestuur Harderwijk 1231-1813, inv.nr. 2048 folio 111).

Brinks Bericht Text ermöglicht eine relativ widerspruchsfreie, neue Interpretation der Hirschsprung-Legende: Der Hirsch ist nicht **über**, sondern **auf (!)** einen vorbeifahrenden Heuwagen gesprungen. Nachdem er ein Stück mitgefahren war, sprang er wieder herunter. Man kann sich das Geschehen folgendermaßen vorstellen: Ein Hirsch wird von Jägern und ihren Hunden gehetzt und verfolgt. Sie haben ihn fast erreicht. Dann springt der Hirsch mit allerletzter Kraft auf einen vorbeifahrenden Heuwagen und bleibt oben stehen. Der Wagen fährt mit dem Hirsch „ein stuck wegs“ weiter, bis ihn Hunde und Jäger umstellen. Die Jäger könnten den Hirsch auf dem Heuwagen töten, was sie offensichtlich nicht tun. Nach kurzer Zeit springt der Hirsch wieder vom Heuwagen herunter. Die Jäger hätten die Jagd sicherlich erfolgreich fortsetzen können; dann bliebe allerdings die Hirschsprung-Sage ohne Happy End. Vermutlich waren die Jäger vom Hirsch-Sprung auf den Heuwagen so beeindruckt, dass sie das Tier nicht weiterverfolgten und ihm sein Leben ließen. Dieses Bild – „Hirsch auf fahrendem Heuwagen“ – hat die Zeitgenossen dann wohl so beeindruckt, dass man am Ort des Geschehens die besagten Hirschsprung-Steine aufstellte. Vor diesem Hintergrund ergibt auch das Sprendlinger Stadtwappen einen Sinn: Dort ist der Hirsch auf einem Heuwagen **stehend (!)** dargestellt.

„De Hirsch muss ins Wappe!“

Aber wie ist der **Sprendlinger (!)** Hirsch ins **Dreieicher (!)** Stadtwappen gekommen? Denn: Ein Hirsch im Wappen war zunächst eigentlich nicht vorgesehen. Als 1974 endgültig feststand, dass die fünf Dreieichorte im Jahre 1977 verwaltungsmäßig zusammengeschlossen werden sollten, musste nämlich auch ein neues Stadtwappen gefunden werden. 1976, also noch vor dem Zusammenschluss, beauftragte die Arbeitsgruppe der fünf Bürgermeister, die die Fusion Sprendlingen/Dreieichenhain/Götzenhain/Buchschlag/Offenthal

verwaltungsmäßig vorzubereiten hatten, einen Heraldiker, ein neues Stadtwappen zu entwerfen. Dieser schlug ein asymmetrisch geteiltes Wappen vor: links ein aufrecht stehender Zweig mit drei Eicheln sowie fünf Eichenblättern und



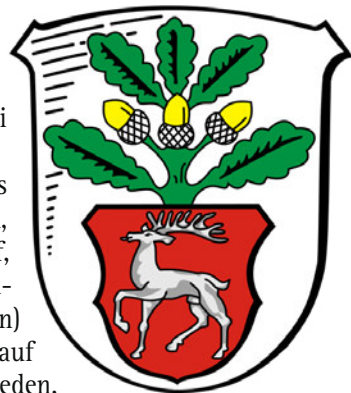
rechts waagrechte Streifen als Reminiszenz an das Wappen der Isenburger Fürsten (Abb. oben links). Der spätere Magistrat der Stadt Dreieich empfahl, diesen Entwurf anzunehmen.



Daraufhin machte sich Unmut unter Sprendlinger Lokalpatrioten und Kommunalpolitikern breit, da sie im neuen Dreieicher Wappen den größten Dreieicher Stadtteil nicht repräsentiert sahen. „De Hersch muss ins Wappe“ hieß es damals. Die „Freunde Sprendlingens“ starteten einen Wappen-Wettbewerb, bei dem über 180 Vorschläge eingereicht wurden.



In einem Auswahlverfahren wurden dem Magistrat drei Alternativen unterbreitet. Zwischenzeitlich war zudem im politischen Raum, vor allem im Sprendlinger Ortsbeirat, Lobbyarbeit für den Hirsch gemacht worden, und zwar höchst erfolgreich: Das vorher präferierte „hirschlose“ Wappen hatte keine Chance mehr. Den ersten Platz im Wettbewerb belegte ein Entwurf, in dem der Eichenzweig mit Eicheln von zwei Geweihstangen umrahmt war (Abb. oben rechts). Der zweitplatzierte Vorschlag zeigte einen springenden Hirsch unterhalb des Eichenzweigs mit Eicheln. Den dritten Platz errang ein Entwurf mit Hirschgeweih, Eichenzweig und drei Eicheln darüber.



Diese drei wurden in der Lokalpresse publiziert. Das las Wilhelm Albert, der ehemalige Bürgermeister von Jügesheim, und schlug Alarm: Er freute sich über den schönen Entwurf, der den ersten Preis erhalten habe, aber dieser sei dem Jügesheimer Wappen (kleine Abbildung oben rechts unten) doch sehr ähnlich. Daraufhin einigte man sich in Dreieich auf den zweitplatzierten Entwurf. Es wurde jedoch entschieden, keinen springenden, sondern einen **stehenden (respektive schreitenden) Hirsch** im Wappen abzubilden. Dies war eine glückliche Entscheidung, denn wie wir ja jetzt wissen, **stand (!)** der Hirschsprung-Hirsch auf dem Heuwagen. Das Dreieicher Stadtparlament akzeptierte im März 1978 diesen überarbeiteten Entwurf als Wappen der neuen Stadt Dreieich.

Dieses Wappen wird von der Stadt Dreieich jedoch imagemäßig kaum eingesetzt – es schien wohl einigen Stadtmarketing-Strategen zu bieder und altmodisch zu sein. Stattdessen kommt zumeist ein Logo zum Zuge, das ursprünglich als Corporate Identity-Signet für die

Verwaltung entwickelt worden war, aber mittlerweile auch „extern“ in Gebrauch gekommen ist. Das Logo besteht aus fünf unterschiedlich großen Dreiecken, die von einem dynamisch verformten Halbkreis zusammengehalten werden. Die Anordnung der Dreiecke legt nahe, dass es sich dabei um ein Symbol für die fünf Stadtteile Dreieichs handelt.



Kapitel 2

Jenseits vom Wilhelmshof

Sprendlingen 1945/1946: Die Wohnungsnot ist riesengroß. Es müssen Baugebiete gefunden und ausgewiesen werden, um den Menschen ein Dach überm Kopf zu verschaffen. Die Kommunalpolitiker nehmen's erfolgreich in die Hand – dank Aufbaugesetz und Hessenplan. Die von der Nassauischen Heimstätte konzipierte und binnen eines Jahres vom grünen Tisch für die grüne Wiese geplante „Neue Wohnstadt“ entsteht im wilden Westen und hohen Norden der Gemarkung.



Kapitel 2.1 Alte und neue Heimat

Peter Holle

1945/1946 kommen Tausende von Flüchtlingen und Heimatvertriebenen in die „Neue Heimat Sprendlingen“. Einer davon ist Arnold Kraus aus dem Egerland. Er trifft auf Heimkehrer und Spätheimkehrer – wie Hans Salomon –, die in ihrer „alten Heimat“ wieder Fuß fassen wollen. Die Wohnungsnot ist riesengroß – es muss etwas geschehen.



Kapitel 2.2 Der große Sprung nach vorn

Peter Holle

Jährlich müssen 1.000 Wohnräume in Sprendlingen geschaffen werden – so die Berechnungen im Bauleitplan und dem darauf fußenden Generalbebauungsplan. Kleckern hilft da nicht. Bürgermeister Georg Ebert III., der „Bauschorsch“ nimmt die Sache in die Hand. Und landet einen großen Coup.



Kapitel 2.3 Straßen und Wege

Wilhelm Ott

Das Hirschsprung-Gelände wird im Osten von der Frankfurter Straße begrenzt – einer mittelalterlichen Geleitstraße, auf der später auch Goethe mit der Reisekutsche unterwegs war. Von Süden her führten Pfade und Furchen durch das Gebiet der heutigen Wohnstadt. Zwischen 1955 und 1965 wurden diese unbefestigten Wege zugunsten von asphaltierten Straßen aufgegeben.



Kapitel 2.4 Die „Neue Wohnstadt“

Peter Holle

Um die von der „Nassauischen“ konzipierte, geplante und auf den Weg gebrachte „Neue Wohnstadt“ gibt's auch gleich Streit, der gerne in der Presse ausgetragen wird. Themen: Sind die Sprendlinger bei der „Neuen Wohnstadt“ vergessen worden? Werden sie von den Frankfurtern als „Pfahlbürger“ diskreditiert? Und: Ist der Hirschsprung eine „Trabantenstadt“? Falls ja, was ist das eigentlich? Was Schlimmes?

Kapitel 2.3

Straßen und Wege durch Hirschsprung und Breitensee

Von Wilhelm Ott

Goethe auf der B 3

Die Planung und der Bau der Wohnstadt Hirschsprung richtete sich natürlich nicht allein nach der Bodengüte im Sprendlinger Norden und nach den Besitzverhältnissen von Grund und Boden. Das Bauplatzgelände hatte natürliche und von Menschenhand geschaffene Begrenzungen: Wald im Norden und Westen, die Heimstättensiedlung Wilhelmshof im Süden und die Frankfurter Straße im Osten – ehemals Bundesstraße 3 (B 3).

Die hat eine lange Geschichte. Die „Frankfurter“ war schon dem Johann Wolfgang von Goethe bekannt. Im Tagebuch seiner Schweizer Reise von 1797 findet sich folgender Eintrag: *„Früh nach 7 Uhr von Frankfurt ab. Auf dem Sachsenhäuser Berge vieler und wohlgehaltner Weinbau, neblig, bedecktes, angenehmes Wetter. Die Chaussee mit Kalkstein ausge bessert. Hinter der Warte Wald. Der Kletterer, der mit Strick und Eisen an den Schuhen auf die hohen und starken Buchen stieg. Welsches Dorf. (...) Sprenglingen. Basalt in Pflaster und auf der Chaussee bis Langen, muß sehr häufig in dieser flach erhobnen Gegend brechen wie drüben bei Frankfurt; sandiges fette, flaches Land, viel Feldbau, aber mager. Ich sah seit Neapel zum erstenmal wieder die Kinder auf der Straße, die Pferdeexcremente in Körbchen sammeln.“*

Besagter Kutschweg wurde zwischen Sprendlingen und Neu-Isenburg im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts ausgebaut und befestigt – zunächst als staubige Chaussee. Anfang des 20. Jahrhunderts hat man sie dann mit Basaltsteinen gepflastert und schließlich um 1970 asphaltiert. Das Pflaster steckt zum Teil noch unter der Asphaltdecke.

Diese nachgerade klassische Nord-Süd-Achse, die von Frankfurt nach Darmstadt führt, kommt nicht von ungefähr. Vorläufer finden sich bereits in römischer Zeit und im Mittelalter – siehe hierzu die Infobox und Karte „Alte Straßen“.

Die „Lang Forch“ und andere Pfade



„Lang Forch“ – im Hintergrund die Fichtestraße

Es gab im Sprendlinger Norden weitere Verbindungswege Richtung Frankfurt, die aber nur eine untergeordnete Rolle spielten. Der Schäferpfad deckte sich wahrscheinlich mit der Linienführung der Römerstraße von Frankfurt nach Heidelberg. Er verdankt seinen Namen einem 1829 aufgelösten Schafshof im Hinterfeld. In der Sprendlinger Gemarkung wurde er auch „Lang Forch“ (Lange Furche) genannt.

„Alte Straßen“

Das sind die Vorläuferstraße der B 3, der heutigen Frankfurter Straße

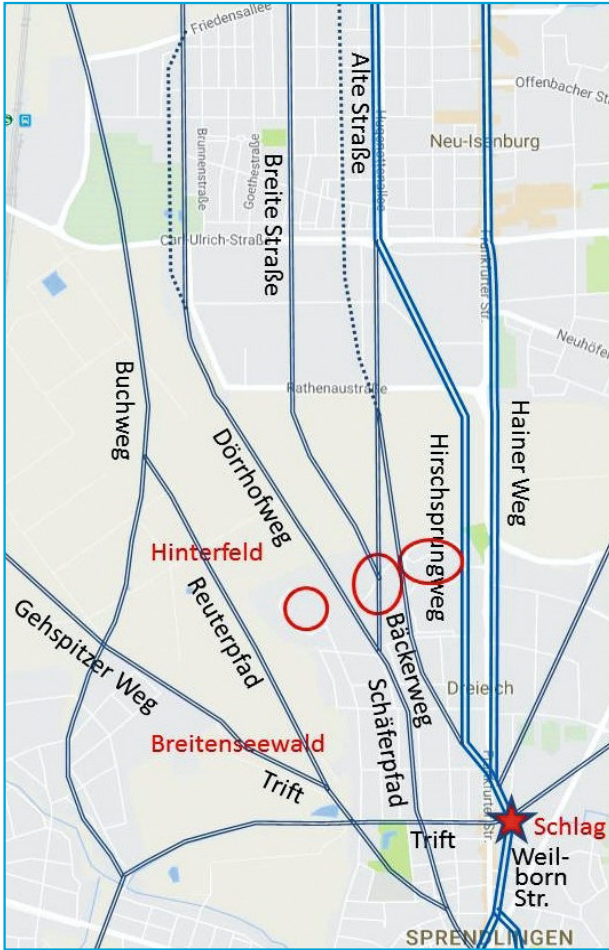
- Die römische Straße von der Frankenfurt nach Süden Richtung Bergstraße querte, von der Mainfurt kommend, die heutige Neu-Isenburger Gemarkung – vermutlich längs der Hugenottenallee. Sie führte dann durch den Sprendlinger Wald und die heutige Wohnstadt Hirschsprung dem Schäferpfad entlang nach Süden. Diese Straße wurde sicherlich auch noch während des frühen Mittelalters benutzt.
- Die zweitälteste Nord-Süd-Verbindung war der Hainer Weg zwischen Frankfurt und Hain in der Dreieich. Dieser Straßenzug existiert noch heute in Sachsenhausen und zieht sich weiter als Schneise durch den Frankfurter Stadtwald und an der späteren Hugenottensiedlung Neu-Isenburg vorbei. Der Weg folgte dann etwas östlich der Trasse der späteren Chaussee nach Sprendlingen. Dort entsprach der Hainer Weg der heutigen Weilbornstraße und Schulstraße. Er führte weiter an der Theisenmühle vorbei nach Dreieichenhain.

Diese beiden ältesten Straßen sind auf der Karte besonders hervorgehoben. Auf der Karte sind auch die drei „Ringe“ der Wohnstädte in Rot eingezeichnet

- Nach dem Bau der Frankfurter und der Dreieicher Landwehr im 14. Jahrhundert musste der Verkehr über die Sachsenhäuser Warte und den Frankfurter Schlag in Sprendlingen (am heutigen Wilhelmsplatz) geführt werden. Die Geleitstraße führte von der Sachsenhäuser Warte durch den Stadtwald über die Sandbrücke (ungefähr an der heutigen Holzbrücke über dem Jacobiweiher) und die heutige Hugenottenallee Richtung Sprendlingen. Entgegen der Annahme des Heimatforschers Karl Nahrgang bog die „Alte Straße“ an der Kreuzung mit der heutigen Carl-Ulrich-Straße leicht nach Osten ab. Der Verlauf der Trasse ist in alten Flurkarten eindeutig zu identifizieren. Im Sprendlinger Wald schwenkte die Straße wieder nach Süden und passierte die Hirschsprungsteine. Auf alten Landkarten verläuft die Straße zwischen den beiden Steinen hindurch. Dies erscheint eher unwahrscheinlich, denn Johann Just Winckelmann berichtete 1687, dass die beiden Hirschsprungsteine (von Sprendlingen aus gesehen) links der Landstraße standen. Dass die Geleitstraße an den Hirschsprungsteinen vorbeiführte, geht aus einem Bericht aus dem Jahr 1492 hervor. Darin wird berichtet, dass ein Überfall auf reisende Kaufleute auf der am „hirtzsprung“ vorbeiführten „heiligen Reiches Straße“ verübt worden sei. Weiter südlich ist der Verlauf der Landstraße in den alten Flurkarten als Hirschsprungweg zu erkennen. Bis auf ein Teilstück (Friedrich-Ebert-Straße) ist heute nichts mehr von ihm vorhanden. Wie die Hugenottenallee wird auch der Hirschsprungweg in den Flurkarten als „Alte Straße“ bezeichnet.

Diese alten Wegeverbindungen verloren mit der Fertigstellung der Chaussee von Frankfurt nach Neu-Isenburg und der Chaussee zwischen Sprendlingen und Neu-Isenburg um 1812 ihre Bedeutung.

Der von ihm abzweigende Dörrhofweg zog am Hofgut Dörrhof (auch Dornhof genannt) vorbei nach Norden. Der Dörrhof wurde im Dreißigjährigen Krieg zerstört und aufgegeben. Der Bäckerweg (oder Unterstraße) verlief von der Wegekreuzung vor dem Sprendlinger Schlag durch das Hinterfeld nach Norden. Er diente als Ausweichverbindung zur Geleitstraße (Alte Straße). Auf ihm sollen die Sprendlinger Bäcker ihre Waren nach Frankfurt und Offenbach getragen haben. Die Sprendlinger Trift zog sich von der Wegekreuzung vor dem Sprendlinger Schlag nach Westen. Der Verlauf entspricht der heutigen Karl- und Fichtestraße sowie dem Feldweg Richtung Gehspitz. Der Gehspitzer Weg war die Fortsetzung der der Trift durch den Breitenseeewald. Der Reuterpfad (= Reiterpfad) zweigte ebenfalls von der Trift ab und querte das Hinterfeld Richtung Norden. Die Sprendlinger Wildbannbereiter sollen ihn benutzt haben.



Man darf sich diese Wege nicht als befestigte Straßen vorstellen. Es handelte sich um breite, ausgefahrene, sandige, bei Regen kaum passierbare Fahrbahnen, die nur ein langsames Fortkommen ermöglichten. Selbst die wichtige Geleitstraße war in einem beklagenswert schlechten Zustand – wie zeitgenössischen Reiseberichten zu entnehmen ist. Als 1812 die „Kunststraße“ zwischen Sprendlingen und Neu-Isenburg als letztes Teilstück der Chaussee zwischen Darmstadt und Frankfurt fertiggestellt war, reduzierte sich die Reisezeit im Eilwagen zwischen den beiden Städten von vorher vier bis sechs Stunden auf zweieinhalb Stunden. Die alten Wege, Pfade und Furchen sind indes in den 1950er Jahren verschwunden, sind um-, zu- und überbaut worden. Das sind jetzt „richtige“ Straßen, die den städtebaulichen Pfad nach Norden gebahnt haben, hin zu den neuen Siedlungsgebieten in der Nordwestgemarkung.

Die Rede ist von fünf Straßenzügen, die die Stadt um 1960 ausbauen und dann asphaltieren ließ, auch um die Wohnstädte Hirschsprung und Breitensee verkehrsmäßig zu erschließen. Breitensee ist praktisch nur über die **Hegelstraße** zu erreichen, die sich nach Süden als August-Bebel-Straße fortsetzt. Die **Schopenhauerstraße** verbindet die Fichtestraße mit der Straße Am Wilhelmshof ohne weitere innerstädtische Verkehrsbedeutung. Die **Immanuel-Kant-Straße** mit der Fortsetzung als Tannenweg entspricht im nördlichen Teil in etwa dem Dörrhofweg. Der historische Schäferpfad ist am Verlauf der Straßen **Am Schäferpfad**, Bäckerweg, Rathenastraße und Damasckestraße zu erkennen. Dieser Straßenzug erschließt die Wohnstadt Hirschsprung von Süden. Eine weitere Nord-Süd-Verbindung ohne direkte Anbindung an die Wohnstadt Hirschsprung besteht im Verlauf der **Lindenstraße** – Stresemannstraße.

Literatur:

Nahgang, Karl: Die Die Flur-, Wald- und Wegenamen der Urmark Sprendlingen“ (um 1960).

Fogel, Heidi: Neu-Isenburger Geschichtsbuch, 2016

Kurt, Alfred: Zur Geschichte und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main (1957)