



— Mittelalterliche Fernstraßen — Messegeleitstraßen — Geleitstraßen der Fürsten — Zollstraßen — Zollorte — Zollstöcke — Poststraßen Reitende Briefpost — Frankfurter Geleit vor ▲ und nach ▲ dem 16. Jhrhdt.

Mittelalterliche Fern-, Geleits-, Zoll- und Poststraßen

Die Römer hatten als erste aus militärischen Gründen das untere Maintal durch Kunststraßen erschlossen (Karte III 1/25). Wie dieses Straßennetz in der Völkerwanderungszeit und unter den Franken und Karolingern verändert und weiter ausgebaut wurde, zeigt die Karte III 4/28. Charakteristisch für das frühe und hohe Mittelalter sind die großen Durchgangsstraßen, die sich streckenweise noch bis in unsere Zeit in der Aschaffburger Straße (von Mainz über Langen), im Wormser Weg (über Gräfenhausen — Egelsbach — Langen — Sprendlingen — Bieber nach Steinheim), sowie in den Straßen nach Groß-Gerau, Darmstadt und Babenhausen erhalten haben. Mit der zunehmenden Bedeutung Frankfurts als Messe-, Krönungs- und Handelsstadt gewinnen die Straßen zur Frankfurter und späteren alten Mainbrücke erhöhte Bedeutung. Sie werden in Zeiten großer Unsicherheit (Wegelagerer, Raubritter) zu Geleitstraßen für Messebesucher und für reisende Fürstlichkeiten.

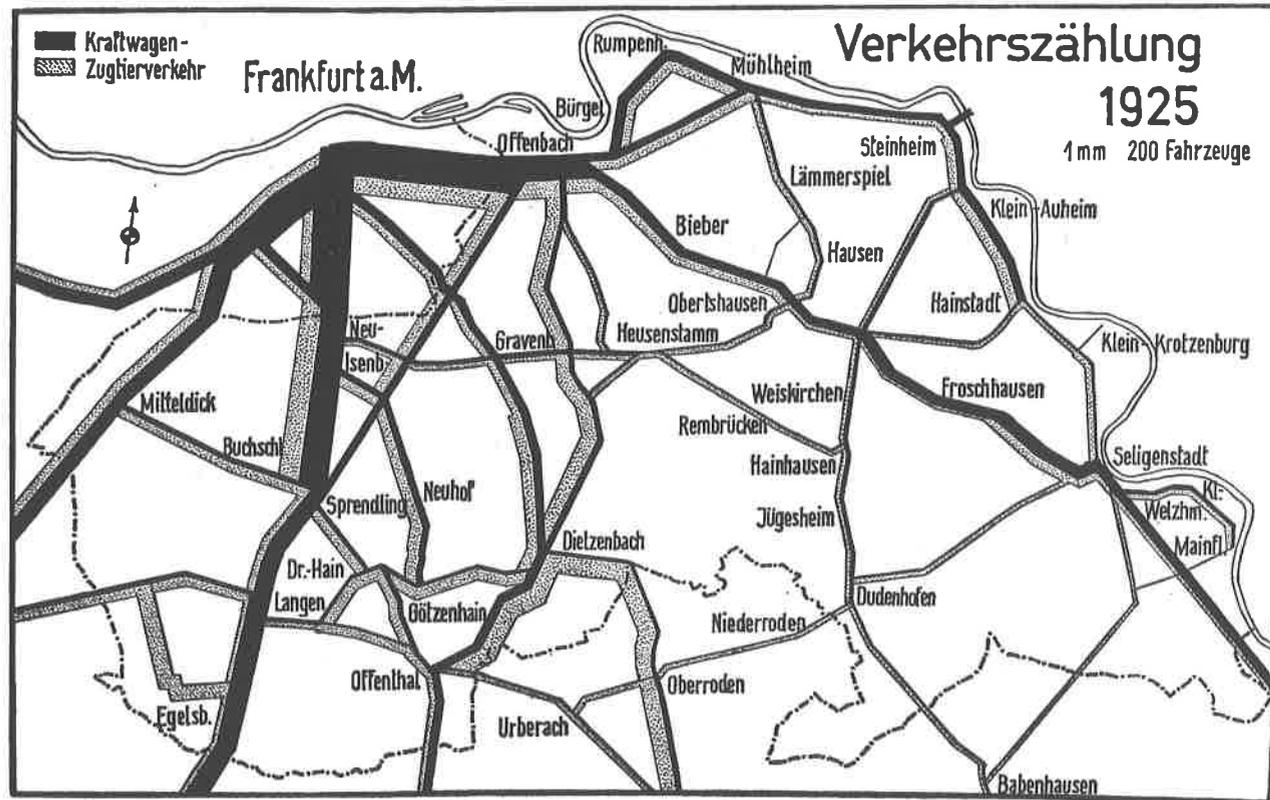
Daneben bilden sich die Zollstraßen heraus, an denen bei der starken territorialen Zersplitterung die Landesherren ihre Straßenzölle erhoben, die für die Ausbesserung der stark ausgefahrenen, oft mehrgleisigen ungefestigten Landstraßen gedacht waren, meist aber das Defizit im landesherrlichen Haushalt decken mußten. Die Zollstraßen galten als öffentliche Landstraßen, während die nicht mehr befahrenen älteren Straßen gerne als Diebs- und Schleichwege benutzt wurden. Auch für die Geleitstraßen bestand ein Geleitzwang auf vorgeschriebenen Strecken, doch versuchten beispielsweise die Nürnberger Kaufleute schon früh den erheblichen Umweg über Steinheim abzukürzen, indem sie die Straßen über Groß-Ostheim, Babenhausen, Niederroden, Gravenbruch (unterste Straße), die Kaiserstraße von Stockstadt nach Dudenhofen, oder die östlich dieses Ortes ziehende Straße nach Jügesheim benutzten.

Bedeutung gewannen die Hauptstraßen seit dem 16. Jahrhundert auch als Poststraßen für reitende und fahrende Posten. Die erste Briefpost wurde 1580

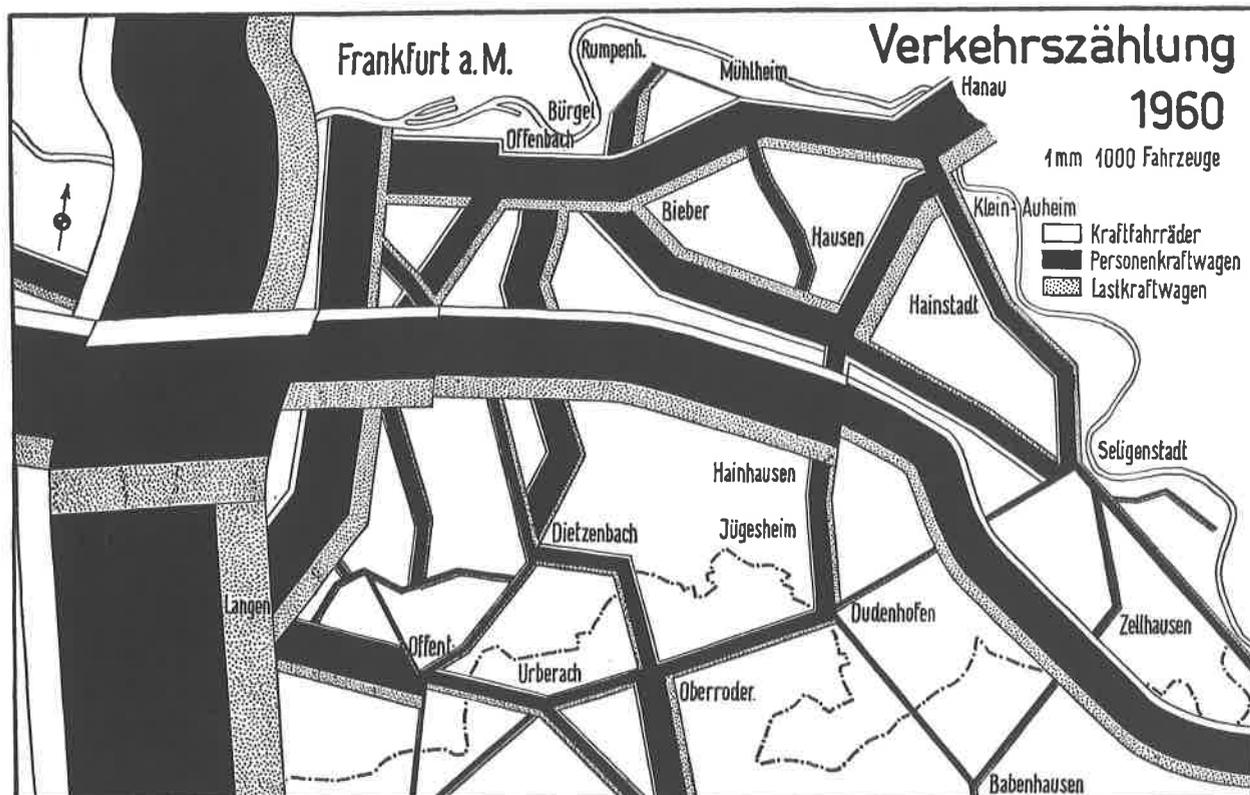
zwischen Frankfurt und Darmstadt angelegt. Die Briefpost galt als kaiserliches Regal. Daneben trat im 17. Jahrhundert die Personenbeförderung. Die erste fahrende Reichspost verkehrte seit 1690 von Frankfurt nach Nürnberg. Bald durchquerten mehrere durch Landesfürsten angelegte oder privilegierte Posten das Untermaingebiet, bis schließlich das gesamte süddeutsche Postwesen in die Hände der Fürsten von Thurn und Taxis überging.

Literatur:

- Alfred Kurt, Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main. Inauguraldissertation Frankfurt a. M. Selbstverlag 1957.
Georg Ludwig Kriegk, Frankfurter Bürgerzwise und Zustände im Mittelalter, Frankfurt a. M. 1862, Kap. X, Die Frankfurter Messe im Mittelalter.
Guido Schoenberger, Das Geleitwesen der Reichsstadt Frankfurt a. M. im 14. u. 15. Jahrhundert. Dissertation 1922.
B. Faulhaber, Geschichte der Post in Frankfurt a. M. Archiv für Frankfurts Geschichte u. Kunst, Neue Folge 10, 1883.

**Verkehrsfrequenz der Landstraßen 1925 und 1960**

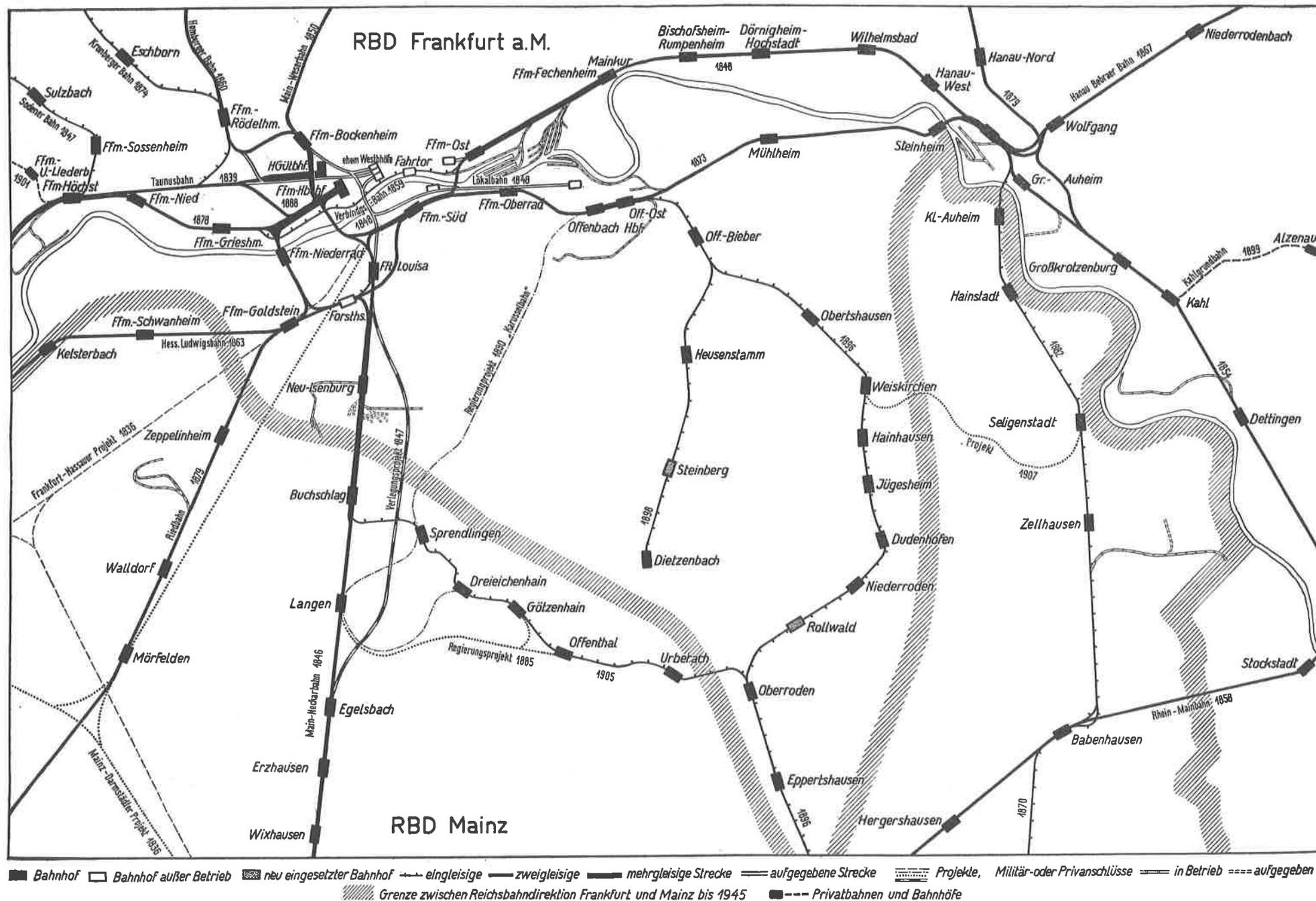
Jahrhundertlang zogen Pferde als treueste Helfer des Menschen auf den Landstraßen die zur Messe fahrenden schwer beladenen Kaufmannswagen, die Troßwagen kriegführender Horden, die Kutschen fahrender Landposten, die Staatskarossen von Fürsten und Landesherrn oder die Chaisen vornehmer Bürger. Als 1897 der Offenbacher Fabrikant Jakob Hinkel mit fürchterlichem Getöse und viel Gestank das erste 2 1/2 PS-Auto mit Vollreifen durch die Stadt und den Landkreis fuhr, sprach man dem Auto noch jede Zukunft ab und konnte nicht ahnen, daß die Weiterentwicklung und Überhandnahme solcher Fahrzeuge einmal zu einem ernststen Verkehrsproblem werden würde. Eine Verkehrszählung im Kreise Offenbach 1925, zu dem damals noch die Stadt Offenbach gehörte, zeigt, daß 7 Jahre nach dem ersten Weltkrieg die Hauptstraßen noch stark, die Nebenstraßen überwiegend mit Pferdegespannen befahren wurden. Man wanderte, fuhr Rad, oder benutzte zu weiteren Ausflügen die Eisenbahn. Auch der Warentransport wurde im Nahverkehr von Rollfuhrwerken, im Fernverkehr von den Güterwagen der Eisenbahn übernommen. 1926 fuhren die ersten Omnibuslinien von Offenbach nach Bieber, Neu-Isenburg und Fechenheim — Vilbel.



Die Umschichtung des Personen- und Warenverkehrs auf Motorrad, Auto und Lastauto begann noch einige Jahre vor Ausbruch des 2. Weltkrieges. Mit dem „Wirtschaftswunder“ seit den 50er Jahren steigt die Zahl der Kraftfahrzeuge aller Art von Jahr zu Jahr zunehmend an. Vergleichen wir die Durchschnittsbelastung von drei Hauptstraßen innerhalb 24 Stunden mit Kraftfahrzeugen im Jahre 1925 mit dem Jahre 1960, so ist der Kraftverkehr auf der Strecke Neu-Isenburg — Langen (heute B 3) von 500-700 auf 8500-11000, auf der Straße Offenbach — Steinheim (heute B 43) von 150-250 auf 5500-8000 und der Verkehr auf der Straße von Offenbach nach Seligenstadt (heute I 2310) von 200-220 auf 4000-7000 Kraftfahrzeuge angewachsen. Im Offenbacher Stadtgebiet betrug die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge 1950 insgesamt 4580, bis Ende 1960 stieg diese Zahl auf 15446, so daß auf je 7,5 Einwohner ein Kraftfahrzeug kommt. Im Landkreis Offenbach steigerten sich die Zahlen der zugelassenen Kraftfahrzeuge wie folgt: 1907 = 35, 1921 = 237, 1922 = 342, 1930 = 4590, 1938 = 10337, 1955 = 13254. Bis zum Sommer 1962 waren rund 35000 Kraftfahrzeuge zugelassen, so daß auf je 5,5 Kreiseinwohner ein Kraftfahrzeug kommt.

Literatur:

Der Kreis Offenbach in Wort und Bild, Düsseldorf 1927, S. 67.
Statistisches Landesamt Wiesbaden und Statistische Ämter der Stadt und des Landkreises Offenbach a. M.



Ausbau des Eisenbahnnetzes

Im Mittelalter waren neben der Mainschiffahrt mehr oder weniger schlechte Landstraßen mit Zollschranken und Wegegeldsperrern die Verkehrsadern für Postkutschen, Messe- und Handelswagen und für den Troß kriegsführender Scharen. Mit der Erfindung der Dampfmaschine war der Weg für Schienenbahnen freigegeben, die mit ihrem schnelleren und reibungsloseren Transport ein neues wirtschaftliches Zeitalter einleiteten. Zwar wachten auch jetzt noch engstirnige Dynasteninteressen darüber, daß nicht dem benachbarten „Ausland“ Vorteile zugespielt wurden, doch siegten letzten Endes die sachlichen Überlegungen wirtschaftlicher Rentabilität.

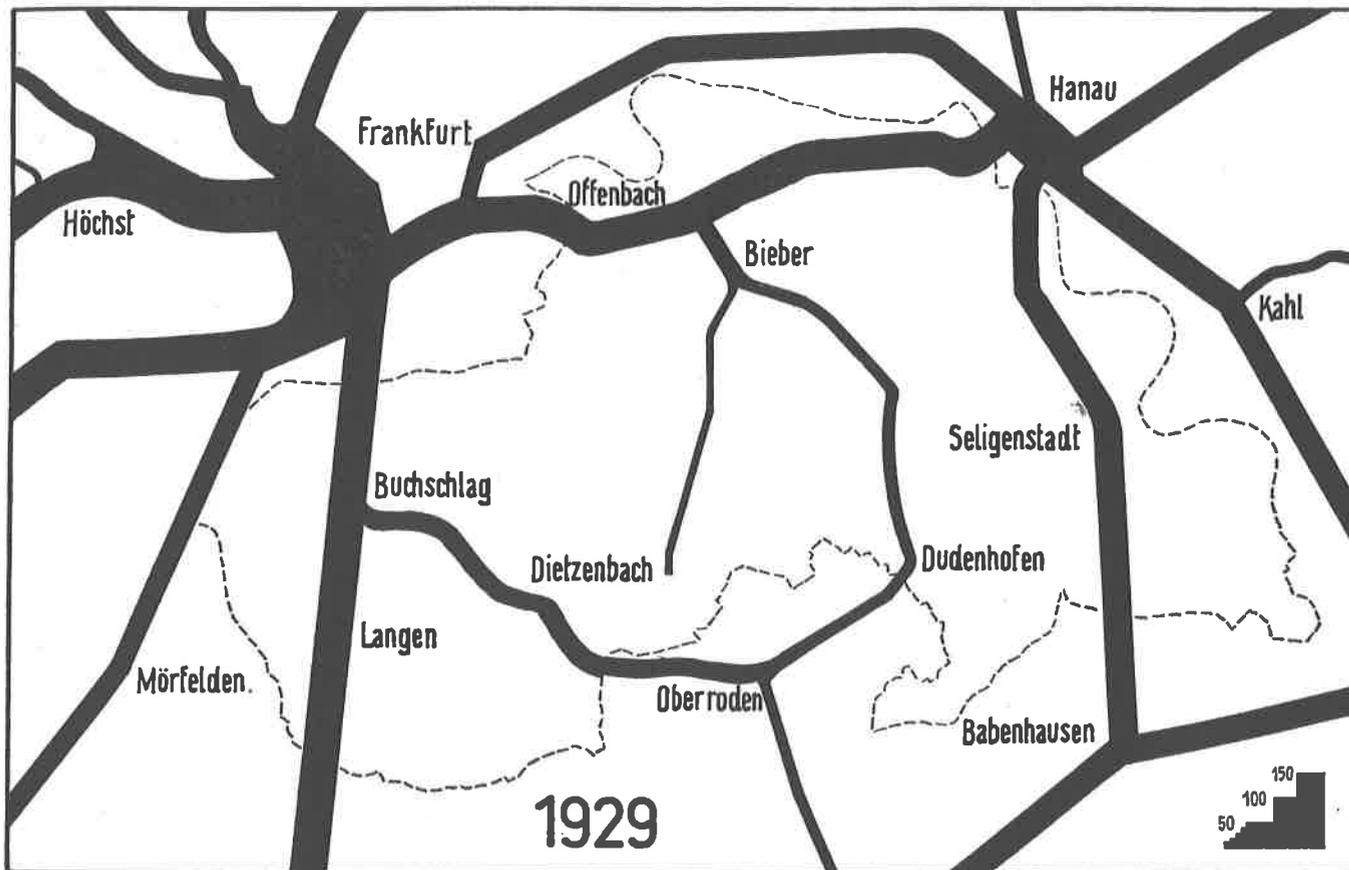
1833 richtete der Frankfurter Bankier Jäger ein Gesuch an die Nassauische Regierung zum Bau einer rechtsmainischen Eisenbahn zwischen Frankfurt und Kastel. Hessen-Darmstadt plante dagegen 1836 eine Bahnlinie zwischen Darmstadt und Mainz mit einer Abzweigung bei Nikolauspforte nach Frankfurt. Nassau wollte die Bahn näher an die Mainlinie verlegt und von Frank-

furt nach Mainz geführt haben mit einer Abzweigung nach Darmstadt südlich Mönchhof. Frankfurt verlangte eine Zentralisation der Bahnen von Hamburg, Leipzig, Augsburg, Nürnberg, Basel und Mainz auf sein Gebiet. 1837 verlangte Baden eine direkte Verbindung von Darmstadt nach Frankfurt. 1839 wurde mit dem Bau der Taunusbahn begonnen, die im September bis Höchst, im November bis Hattersheim und am 13. April 1840 bis Wiesbaden fertiggestellt war. Am 12. Dezember 1842 kam ein Vertrag über eine Lokalbahn Frankfurt — Offenbach mit Gleisanschluß an die Main-Neckarbahn zustande und am 25. Februar 1843 wurde in Karlsruhe der Vertrag über die Main-Neckarbahn unterzeichnet, die am 1. August 1846 bis Sachsenhausen in Betrieb genommen wurde, da die Eisenbahnbrücke über den Main erst 1848 fertiggestellt war. Schon ein Jahr später plante man eine Verlegung der Main-Neckarbahn näher an die Orte Neu-Isenburg, Sprendlingen und Langen heran, die zum Glück nicht zur Ausführung kam. 1873 wurde die Bahn von Offenbach nach Steinheim weitergeführt und 1875 die Mainbrücke nach Hanau vollendet. 1882 wurde die Bahn von Hanau nach Babenhäusen

über Seligenstadt gebaut, 1896 die Rodgaubahn und 1898 die Bahnlinie nach Dietzenbach. Seit 1885 war auch ein Anschluß der Dreieich-Orte an Langen und Offenbach geplant, der zu grotesken Projekten führte und erst 1905 in der heutigen Linienführung von Buchschlag über Sprendlingen und Dreieichenhain nach Oberrodern Gestalt gewann. Das Projekt einer Bahnverbindung von Weiskirchen nach Seligenstadt wurde von Regierungsseite im Frühjahr 1908 abgelehnt und das Angebot einer Privatgesellschaft in Berlin von der Gemeinde Weiskirchen nicht mehr weiterverfolgt.

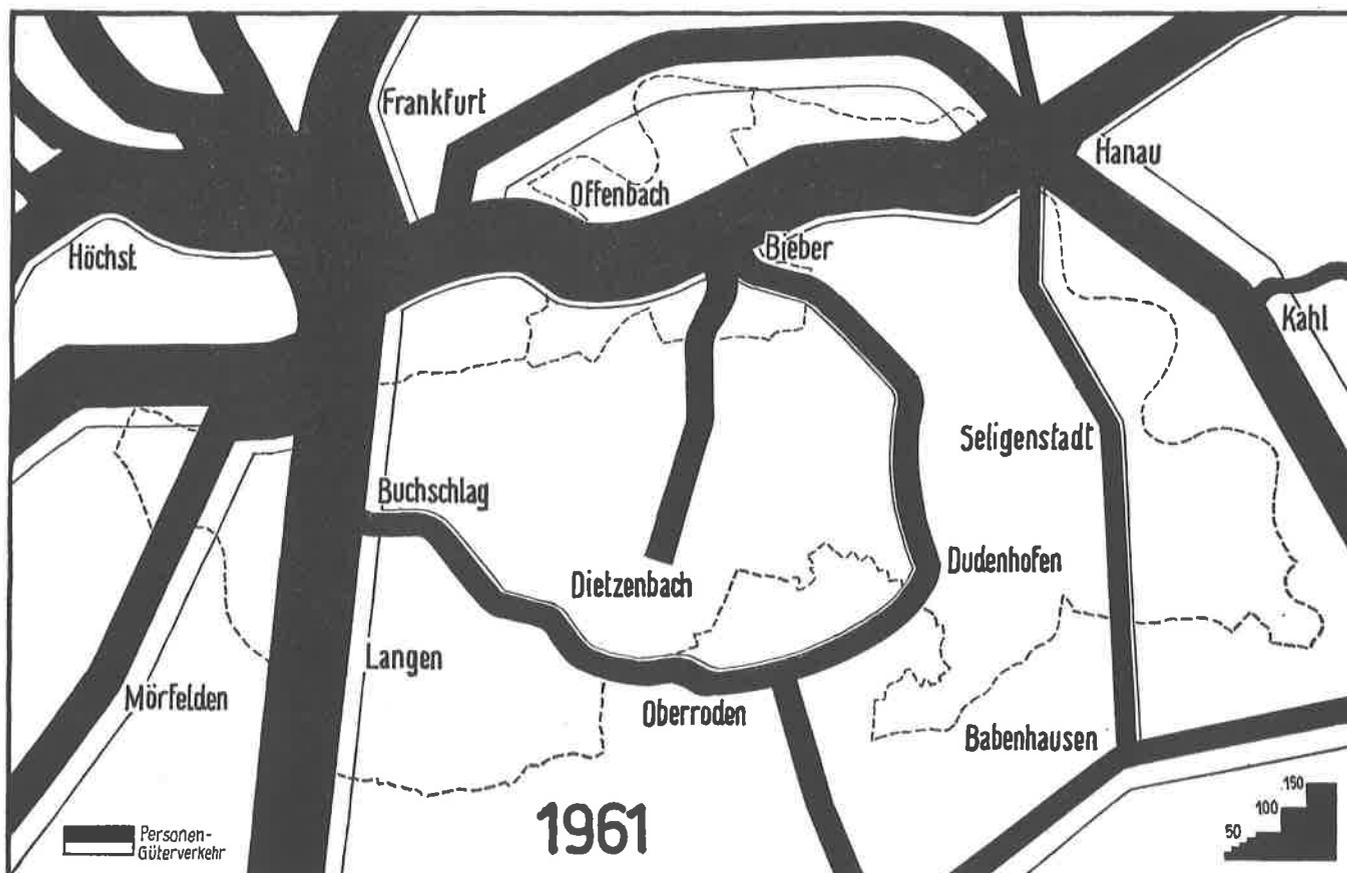
Literatur:

Rich. Schwemer, Geschichte der freien Stadt Frankfurt a. M. Frankfurt 1915, Band III, 1, S. 11 ff.
Die Bundesbahn, Sonderdruck aus Heft 19, 1956.
Hans Kempe, Im Spannungsfeld der großen Städte. Ein Menschenalter Kampf um die Dreieichbahn. Landschaft Dreieich, Neue Folge 1949/50, S. 17 ff.



Verkehrsdichte der Eisenbahnlinien

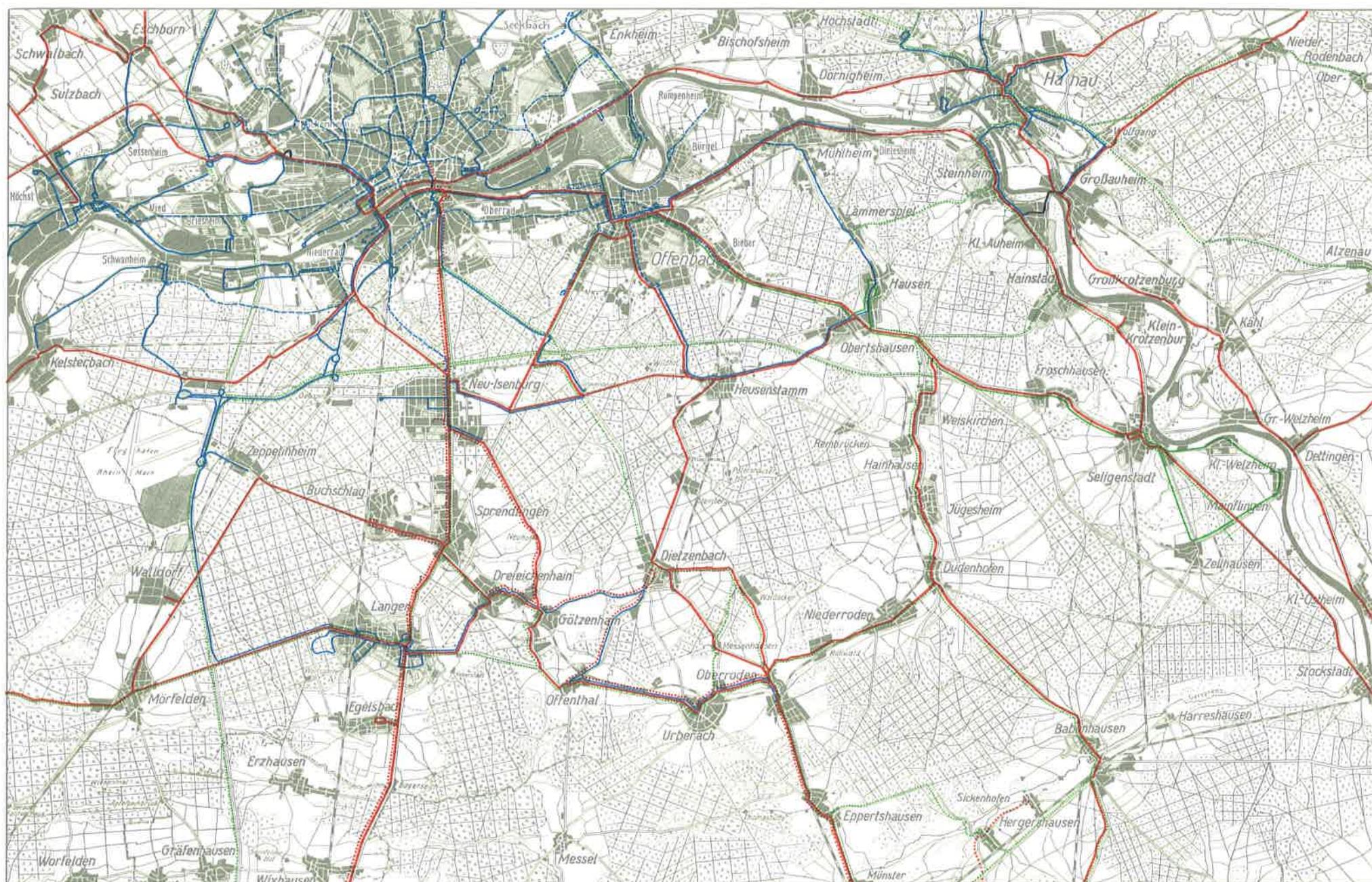
Wie wichtig es war, allen kleinlichen Sonderinteressen zum Trotz die Eisenbahnlinien nach den natürlich gegebenen Bedürfnissen anzulegen, zeigen die Verkehrsfrequenzkarten. Eine Zusammenstellung der täglich in beiden Richtungen fahrenden Personenzüge (einschließlich D- und Eil-Züge) vom Jahre 1929 nach dem Rhein-Mainischen Atlas von Behrmann und Maull zeigt einen Schwerpunkt des Verkehrs beiderseits des Mains in Richtung Kastel und Mainz, von wo aus sich der Verkehr in gleicher Stärke rheinauf- und rheinabwärts verteilt, einen weiteren Schwerpunkt in Richtung Darmstadt — Heidelberg — Karlsruhe, sowie den starken internen Austausch zwischen Frankfurt — Offenbach und Hanau. Erst dann folgen die Strecken nach Gelnhausen — Fulda und Aschaffenburg — Würzburg, sowie die hessische Querverbindung Aschaffenburg — Darmstadt — Mainz. Auch die Verbindung Hanau — Seligenstadt — Babenhausen spielte damals noch eine beachtliche Rolle, dagegen hielt sich der Verkehr auf der Riedbahn und den Rodgaubahnen noch in bescheidenen Grenzen. Die Abzweigung Bieber — Dietzenbach läßt in ihrer schwachen Frequenz noch das mehr agrarische Hinterland erkennen.



Zweiunddreißig Jahre später hat sich der Verkehr auf den Hauptstrecken wesentlich vermehrt. Der stark angestiegene Berufs- und Arbeiterverkehr, aber auch die zunehmende Wohnverlagerung aus der Großstadt in die landschaftlich schönere und ruhigere Umgebung hat die Zahl der täglichen Züge durchgehend verdoppelt. Dabei muß berücksichtigt werden, daß der Eisenbahn ein starker Konkurrent in der ständig wachsenden Zahl der Personen- und Lastkraftwagen, der Motorräder und Linien-Omnibusse, die die Hauptverkehrsstraßen der Ortschaften mit oft mehreren Haltestellen durchfahren (siehe VIII 6/96) erstanden ist (siehe Verkehrsdichte der Landstraßen VIII 3/93). Der Magnet Großstadt gibt sich auch im zugenommenen Berufsverkehr auf den Nebenstrecken Buchschlag — Oberroden, Offenbach — Oberroden — Reinheim, sowie auf der Riedbahn zu erkennen. Dagegen zeigen die entfernteren Verbindungen Hanau — Babenhausen und Aschaffenburg — Dieburg eine rückläufige Bewegung. Elektrifizierung und Nahschnellverkehr, sowie modern und komfortabel eingerichtete und gutgefederte Ganzmetallwagen bieten heute dem anspruchsvollen Reisenden viele Vorzüge gegenüber dem eigenen Auto oder den Linienomnibussen.

Der Güterverkehr, dem die Großlastwagen der Firmen mit bequemeren und schnelleren Be- und Entladungsmöglichkeiten den Rang ablaufen, verlagert sich mehr auf die weniger frequentierten Strecken.

Unterlagen wurden in freundlicher Weise von der Bundesbahn-Direktion Frankfurt zur Verfügung gestellt.



——— Bundesbahn
——— Stadt Omnibus
——— Stadt Elektroomnibus
——— Stadt Straßenbahn
——— Private planmäßige Omnibuslinie
..... Privater Berufsverkehr

Omnibuslinien

Entgegen allen kleinstaatlichen Interessen gelang es, im 19. Jahrhundert die Eisenbahnlinien so zu führen, daß sie auch noch den enorm gesteigerten Bedürfnissen unserer Zeit gewachsen sind (vergl. VII 4/94). Das bahnerne „Hinterland“ war damals noch vorwiegend agrarisch und gewerblich eingestellt und benutzte die Eisenbahn weniger.

Mit dem schnellen Anwachsen der Bevölkerung als Folge einer zunehmenden Industrialisierung vor allem nach dem 2. Weltkrieg waren die Bahnlinien überfordert. Man nahm zusätzlich Omnibuslinien in Betrieb, die mit Genehmigung der Bundesbahn privaten Unternehmern unterstanden, später aber von der Bundesbahn in eigener Regie übernommen wurden. Diese Bundesbahnomnibuslinien konnten manche Nachteile des Schienenweges verbessern. Wo Bus- und Bahnstrecke parallel laufen, haben erstere den Vorteil, daß sie die Ortskerne durchfahren (Frankfurt — Langen — Darmstadt) und durch vermehrte Haltestellen dem Berufs- und Einkaufspublikum die Anmarschwege verkürzen. Die Busparallellinie zur Bahnstrecke Offenbach — Steinheim erspart in ihrer Weiterführung nach Seligenstadt den

Benutzern den Bahnumweg über Hanau. Eine noch kürzere Verbindung von Offenbach nach Seligenstadt führt über Tannenmühle und Froshausen. Weiterhin erschließen die Bahnbusse das Hinterland in z. T. neuen Längs- und Querverbindungen.

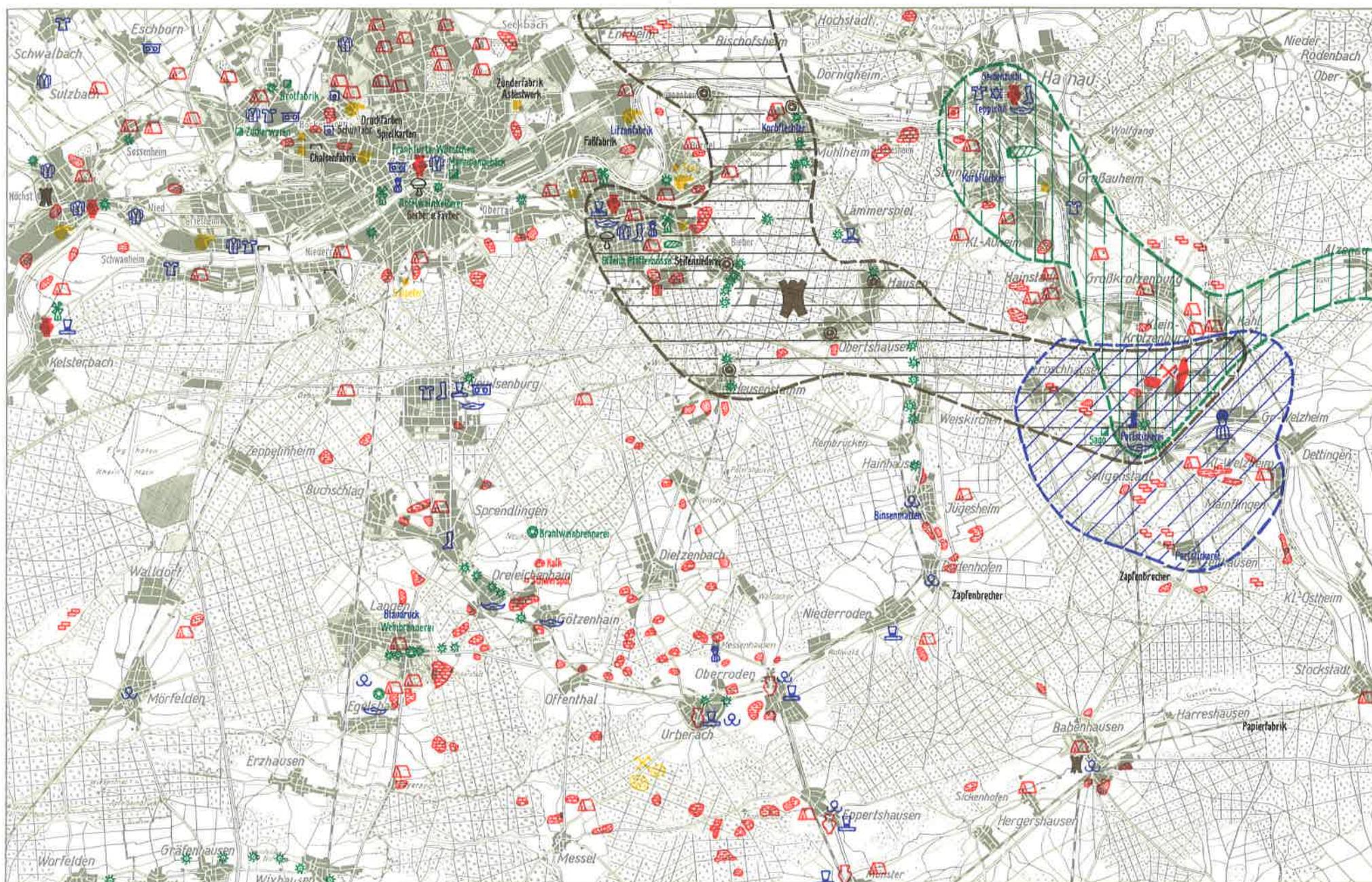
In den Großstädten verdichten Straßenbahn, Omnibus- bzw. Obuslinien den internen Verkehr. Die erste Straßenbahn zwischen Frankfurt und Offenbach verkehrte am 9. April 1884. Mit städtischen Verkehrsmitteln wird aber auch die nähere und weitere Umgebung erschlossen. So verkehren Stadtbusse von Offenbach über Mühlheim bis Dieteshem und bilden einen Ringverkehr von Offenbach (Brunnenstraße) über Heusenstamm — Obertshausen — Hausen — Lammerspiel nach Mühlheim und wieder zurück. Omnibusse der Stadt Hanau bilden einen Ringverkehr über Steinheim — Klein-Auheim — Großauheim und Wolfgang. Von den rasch angewachsenen Städten im Westkreis haben Langen und Neu-Isenburg einen internen Omnibusverkehr.

Zwei private Omnibuslinien (Bonifer und Wissel) bestehen zwischen Offenbach und Seligenstadt über Froshausen mit dem Ringverkehr Klein-Welzheim — Mainflingen — Zellhausen. Die Industriegemeinden Hausen und

Obertshausen lassen ihre Arbeiter aus dem vorderen Odenwald und Bachgau täglich durch mehrere private Unternehmer über Dieburg und Babenhäuser zu ihren Arbeitsstätten holen und abends wieder heim befördern. Die Lederwarenfabrik Karl Zilch, Weiskirchen, holt ihre Arbeiter ebenfalls aus dem vorderen Odenwald ab, während die Deutsche Bundesbahn Arbeiterbusse für die Fa. Gebr. Paul in Obertshausen und für die Adoxwerke in Neu-Isenburg fahren läßt. Ein Omnibus für Markthändler und Marktfrauen verkehrt zwischen Offenbach und Griesheim bei Darmstadt über die Autobahn. Die Deutsche Bundespost befördert ihre Bediensteten in eigenen Wagen zwischen Seligenstadt und der Funksendestelle Mainflingen. Alle diese Buslinien haben den Vorteil der freieren Beweglichkeit und Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse der Wirtschaft.

Unterlagen:

Amtlicher Taschensfahrplan der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main)
 Omnibus-Taschensfahrplan Frankfurt a. M.
 Taschensfahrplan der Stadt Offenbach a. M.



Steine und Erden: Steinbruch, Kies- u. Sandgruben, Lehm- u. Tongruben, Ziegelei, Töpferei, Fayencefabrik, Torfstecherei, Braunkohlegrube, Zement- u. Gipsfabriken, Lederverarbeitung, Linoleum, Wachstumfab.
Bekleidung, Schmuck, Hausrat: Hasenhaarschneiderei, Filzhüte, Weberei, Strumpfwirkerei, Herrenkonfektion, Wäschekonfektion, Posamentiererei, Möbelfabrikation, Edelmetallverarbeitung, Perlenfabrik, Girlanden, Kränze
Nahrungs- u. Genußmittel: Lebensmittelbetriebe, Windmühlen, Wassermühlen, Ölmühlen, Zigarrenfabr., Metall u. Chemie, Maschinenfabr., Gläsererei, Chemische Fabriken u. Betriebe, Eisenindustrie, Eisenerzgruben
Gemischte Gewerbe: Buchdruckereien (andere Gewerbe hienichtlich gekennzeichnet).

Heim- und Kleinindustrien

Mit dem Rückgang der Landwirtschaft mußten andere Erwerbszweige geschaffen werden. So entstanden im 18. Jahrhundert, wo es lehmige oder lettige Böden zuließen, eine größere Anzahl von Ziegeleien, die neben Dachziegeln auch Backsteine brannten und das altgewohnte Bild mittelalterlicher Fachwerkbauten durch nüchterne, meist noch unverputzte Backsteinhäuser verdrängten. Der Backsteinbau bedingte die Anlage neuer Sand- und Kiesgruben für die Mörtelbereitung. Daneben wurden die teils schon jahrhundertlang ausgebeuteten Sandsteinbrüche bei Langen und Dreieichenhain erweitert, da man das Sockelmauerwerk, aber auch Hofmauern meist noch aus Bruchsteinen erstellte. Neue Steinbrüche, meist an Stellen, wo der härtere Basalt, Trachyt und Melaphyr an die Oberfläche trat, wurden zu Beginn des 18. Jahrhunderts für den bestückten Chausseebau angelegt. Zu den schon alten Töpfereibetrieben um Urberach und Oberrodten gesellten

sich im 18. Jahrhundert Fayencefabriken in Offenbach, Kelsterbach, Höchst, Frankfurt und Hanau. In alten Mainschlingen grub man nach Torf. Die durchschnittliche Jahresproduktion von Formtorf betrug in Froshausen 1/2 Million, in Seligenstadt 4 Millionen, in Zellhausen 9,5 Millionen. Das in den Torfgruben wachsende Schilfrohr wurde ebenfalls in den Handel gebracht. Der Arbeitslohn für 1000 Stück Formtorf betrug zwischen 24 und 36 Kreuzer. Nördlich von Seligenstadt wurde mit dem Abbau von Braunkohle im Tagebau begonnen. In Dudenhofen und Zellhausen lebten die „Zapfenbrecher“ vom Verkauf der Tannenzapfen in den Städten. In Seligenstadt führte der Offenbacher Posamentenfabrikant S. Kirchner mit Hilfe von Frl. Cherier aus Lunéville 1871 die Perl- und Häkelstickerei ein. Vereinzelt gab es noch Leinwebereien und Strumpfwirkereien, Hasenhaarschneidereien und Filzhutfabriken.

Das zu einer festen Form erstarrte Zunftwesen wachte noch über die Anzahl der beschäftigten Gehilfen und schloß jede aufstrebende Konkurrenz aus.

Die Freiheitsbestrebungen zu Anfang des 19. Jahrhunderts brachten auch die Macht der Zünfte ins Wanken, die mit der Gewährung der Gewerbefreiheit 1864 ihr Ende fand. Leider ging damit auch der persönliche Schutz, den die Zünfte ihren Meistern, Gesellen und Lehrlingen boten, zugrunde. An die Stelle der Kundenproduktion trat die Massenproduktion mit allen negativen Erscheinungen des ausbeuterischen kapitalistischen Wirtschaftssystems (Kinderarbeit!). Es entstanden zahlreiche Fabriken, die die Landbevölkerung in die Städte lockten und den Arbeiterstand entwickelten. Daneben verbreiteten sich Heimindustrien über größere Flächen, so die Lederindustrie um Offenbach und die Tabakindustrie zwischen Hanau und Seligenstadt.

Literatur:

P. Arndt, Die Heimarbeit im rhein-mainischen Wirtschaftsgebiet, I-III (Leipzig 1909-1913).

Joh. Gg. Ackermann, Die Entwicklung und berufliche Gliederung der Bevölkerung im nördlichen Starkenburg in den letzten 150 Jahren, Gießen 1932.



Flurbereinigung

Die Erbteilung des Grundbesitzes hat im Laufe der Jahrzehnte zu einer starken Zersplitterung der einst zusammenhängenden Grundstücksflächen geführt, die eine Bewirtschaftung nach modernen Gesichtspunkten und bei dem ständig zunehmenden Mangel und der Verteuerung menschlicher Arbeitskräfte völlig unrentabel macht. Das starke Anwachsen einer Arbeiterbevölkerung in den ehemals grobenteils landwirtschaftlich eingestellten Ortschaften läßt außerdem die Brachlandflächen erschreckend anwachsen. Die wenigen größeren Bauernhöfe innerhalb der Ortslagen sind heute durch weitere Verbauung des Grundstückes und durch den Verkehr meist so eingengt, daß kaum noch Raum für Dungställen, Jauchegruben, Gärbehälter und Maschinenschuppen bleibt.

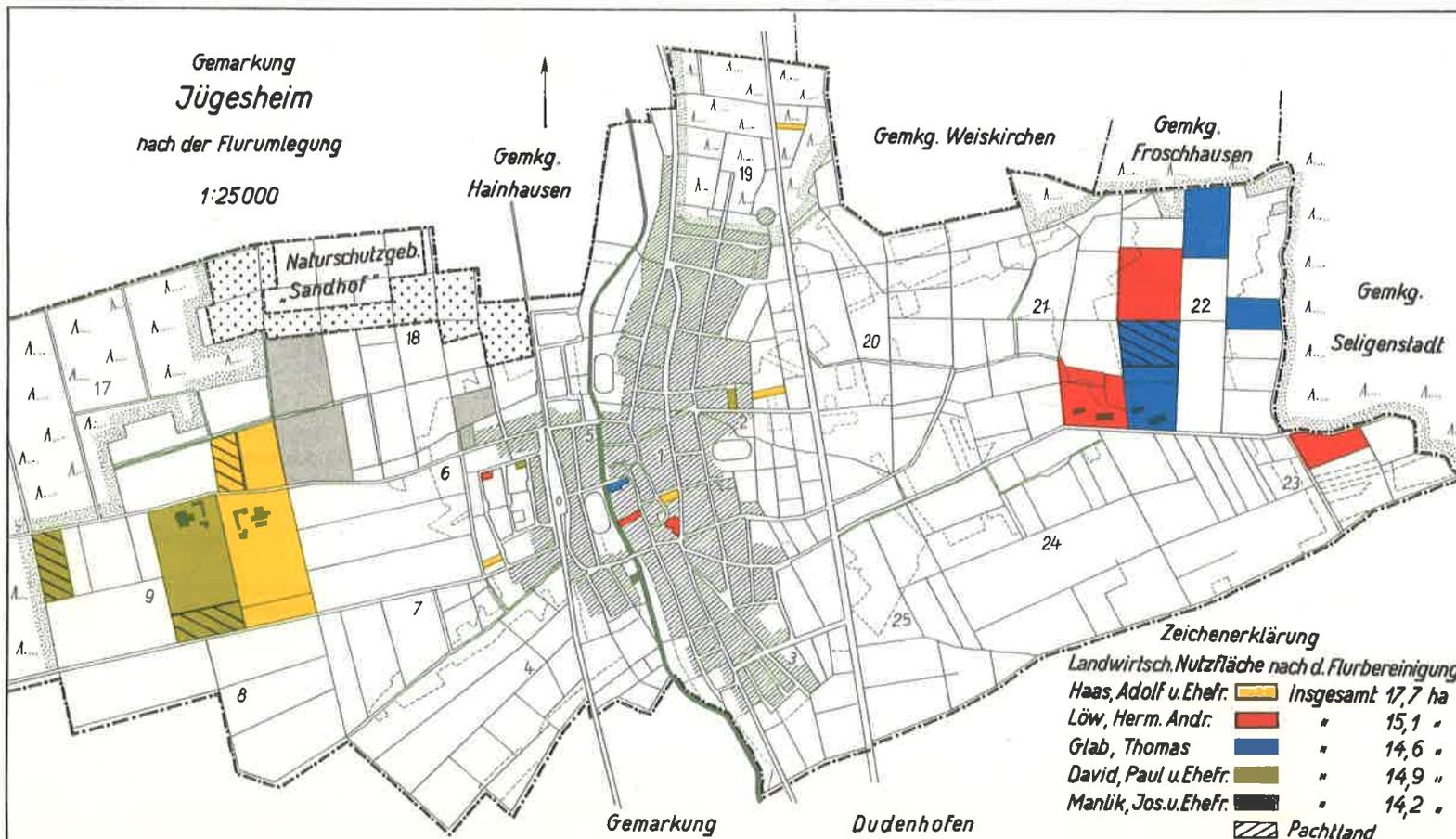
Eine wirksame Abhilfe ist nur durch eine großzügige Zusammenlegung der Flurstücke, in der Durchführung aller notwendigen Bodenverbesserungen, der Neuordnung der Betriebsgrößen und aller Folgemaßnahmen möglich. Auch die Schaffung neuer Bauerngehöfte außerhalb der Ortslage ist volkswirtschaftlich gerechtfertigt.

Von den 25 Gemarkungen des Landkreises Offenbach a. M., die für eine Flurbereinigung in Frage kommen, sind bis Ende 1960 elf Gemarkungen umgelegt. Als ein Musterbeispiel der Arbeitsgemeinschaft zur Verbesserung der Agrarstruktur in Hessen wurde bisher Jügesheim einer Neuplanung unterzogen. Es soll der Versuch unternommen werden, ob inmitten eines Raumes hochentwickelter gewerblicher Wirtschaft der gänzliche Verfall der Landwirtschaft und die Verstepung brauchbarer Kulturböden verhindert werden kann. Vier größere landwirtschaftliche Betriebe wurden außerhalb der Dorflage in zwei verschiedene Weiler verlegt. Ein fünfter Betrieb, dessen Hofreite 1951/52 am Dorfrande errichtet wurde, konnte in einem größeren Hofplan und in einem vollständig geschlossenen Ackerplan ausgewiesen werden. Das Siedlungsland kann im Bedarfsfalle durch weiteres Pachtland vergrößert werden. Ein weiterer Versuchshof, der Sandhof, der dem Kuratorium für Technik in der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt wurde, liegt auf einem Gelände, das zur Auflastung ausgewiesen ist. Man hat durch Untersuchungen ermittelt, daß die sehr unebene Fläche (ehemalige Kiesgruben) bei Beregnung und Planierung doch noch in landwirtschaftliche Nutzung genommen werden kann. In 5 Jahren geht dieser bis jetzt im Lohnverfahren bewirtschaftete Hof, der inmitten eines Natur- und Vogelschutzgebietes gelegen ist, an einen Siedler über.

Der Kleingrundbesitz ist nach Möglichkeit in einem Gemarkungsteil zusammengelegt. Wo er sich auf beide Gemarkungsteile verteilt, bestehen Tauschmöglichkeiten mit benachbarten Betrieben.

Literatur:

Margit Malsi, Die Struktur des Landkreises Offenbach, S. 94.





Der Arbeiterpendelverkehr.

Der Anbruch des Maschinenzeitalters und die Ablösung des Handwerks durch serienmäßige Massenfertigung von Waren in Fabriken in Verbindung mit einer rasch anwachsenden Bevölkerung schuf den Arbeiterstand und den Pendelverkehr.

In der ersten Zeit wanderten montags bei Tagesdämmerung Scharen von Arbeitern oft stundenlang von ihrem ländlichen Wohnort in die Fabriken der Stadt, wohnten dort bis zum Wochenende in billigen Einzel- oder Massenquartieren, um samstags mit einem körglichen Lohnrest die Wanderung wieder in umgekehrter Richtung aufzunehmen. Der Bau von Eisenbahnlinien förderte diesen Pendelverkehr, erweiterte den Einzugsbereich und ermöglichte mit dem Ausbau der Verkehrsdichte den täglichen Pendelverkehr vom Wohnort zur Arbeitsstätte.

Heute pendeln täglich viele Zehntausende mit Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibussen, Autos, auf Motor- und Fahrrädern zwischen den Städten und Ortschaften, verstärkt durch die Zahl derer, die, ursprünglich in der Großstadt beheimatet, sich einen ruhigeren Landsitz gewählt haben, aber noch in der Stadt beschäftigt sind.

So entwickelten sich unabhängig von den heutigen Verwaltungsgrenzen wirtschaftliche Einflußzonen der Städte, die weit in das Hinterland reichen und ehemals autarke Gemeinden in eine immer verhängnisvollere wirtschaftliche Abhängigkeit von den Großstädten bringen. Die Nachteile eines täglichen, oft mehrstündigen Arbeiterpendelverkehrs liegen nicht nur in der finanziellen Mehrbelastung des Arbeitnehmers, sondern vor allem auch in dem empfindlichen Zeitverlust, der kaum noch eine geregelte Erholungspause zuläßt und als eine der Hauptsachen unserer heutigen Zivilisationskrankheiten angesehen werden kann.

Abgesehen von einem zahlenmäßig belanglosen örtlichen Arbeiteraustausch innerhalb der einzelnen Kreisgemeinden, treten drei Schwerpunkte des täglichen Arbeiterpendelverkehrs in Erscheinung. Nach Frankfurt tendieren die Städte und Gemeinden des westlichen Teiles des Landkreises Offenbach, während die überzähligen Arbeitskräfte des Rodgaus in der Stadt Offenbach Arbeit finden. Die Mainorte zwischen Klein-Welzheim und Hainstadt spalten sich zwischen Hanau und Offenbach auf, während Steinheim und Klein-Auheim trotz stärkerer Eigenindustrie in die Hanauer Einflußzone gehören.

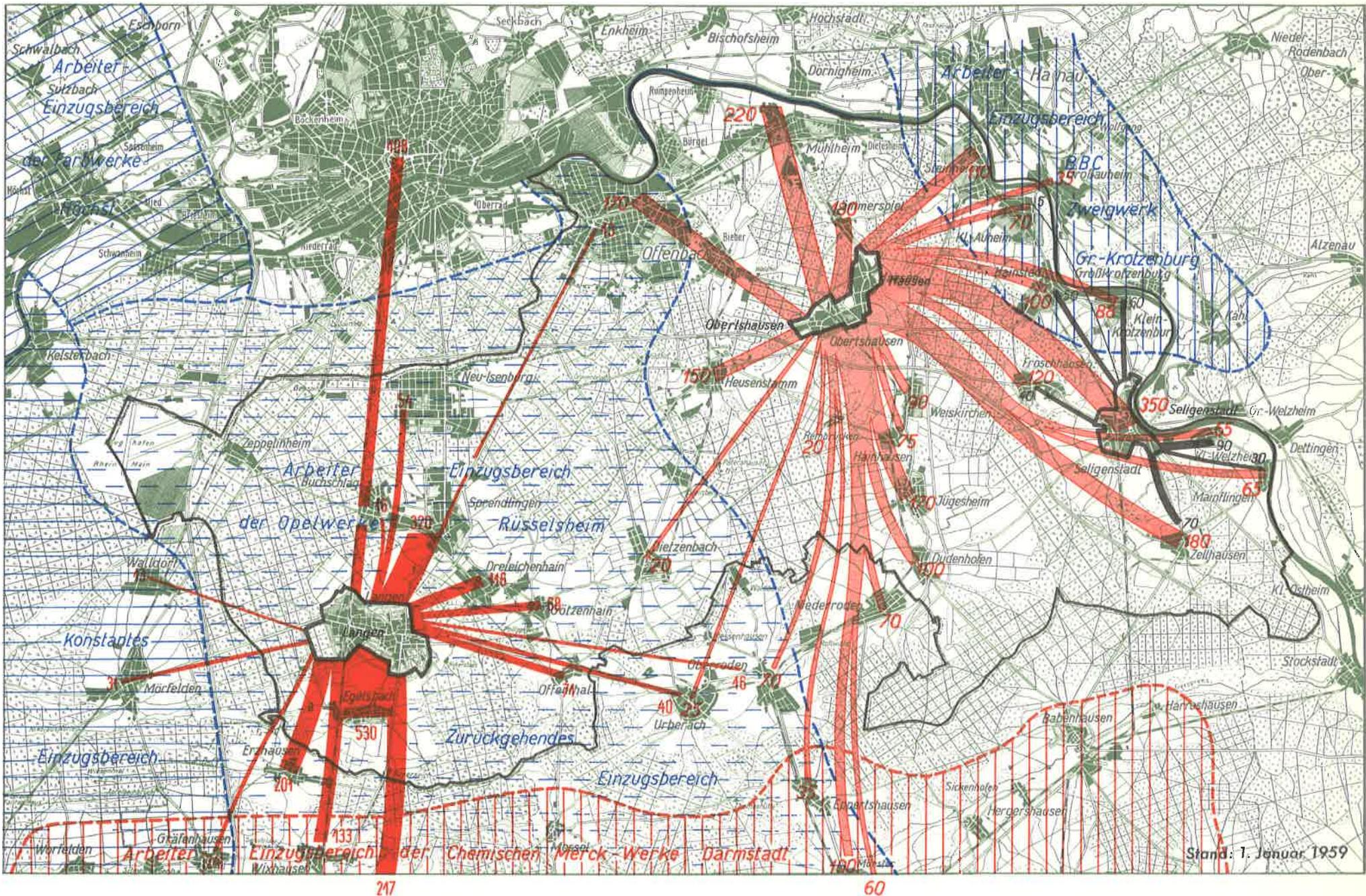
Die Ziffern der Pendelarbeiter bei den einzelnen Orten sind abgerundet aufgrund der Lohnsteuerausgleichsverrechnungen 1953 angegeben, obgleich

sie damit noch nicht restlos erfaßt sind. Wenn sie im Einzelnen auch starken Schwankungen unterworfen sind, vermitteln sie doch ein relativ einwandfreies Bild der einzelnen wirtschaftlichen Einflußzonen, die sich in ihrer Gesamtstruktur gegenüber früheren Aufstellungen seit 1925 nicht mehr wesentlich verändert haben. Eine rückläufige Tendenz in dieser einseitig auf die Industrie der Großstädte ausgerichteten Entwicklung des Arbeiterstromes zeichnet sich durch die — u. a. auch durch verlagerte Betriebe aus Mitteldeutschland begünstigte — Bildung neuer wirtschaftlicher Zentren im Landkreis Offenbach (Langen, Oberthausen, Hausen) ab, deren zukünftiger Einfluß sich heute noch nicht übersehen läßt.

Lit.: Joh. Georg Ackermann, Die Entwicklung und berufliche Gliederung der Bevölkerung im nördlichen Starkenburg in den letzten 150 Jahren, Gießen 1932.

Wolfgang Hartke, Das Arbeits- und Wohnortsgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum, Rhein-Mainische Forschungen, Heft 18, Frankfurt a. M. 1938.

Der Landkreis Offenbach, Wirtschaftliche und soziale Tatbestände, Probleme in einem industrialisierten Landkreis, Frankfurt a. M., 1949, S. 5-7.



Einpendler und Pendelverkehr innerhalb des Kreisgebietes

Neben den täglichen Auspendlern aus dem Kreis in die benachbarten Großstädte (s. VIII 9/101) gibt es noch eine beachtliche Zahl von Pendlern innerhalb des Kreisgebietes (rund 30% aller Pendler), bedingt durch die sich immer stärker ausbauenden örtlichen Industrien. Zu den Einpendlerorten im Rodgau gehören Hausen und Oberthausen, Klein-Auheim und Mühlheim, Seligenstadt und Jügesheim. Im Westkreis bilden Neu-Isenburg und Langen wichtige Einpendlerzentren.

Dabei ist beachtenswert, daß sich die wirtschaftlichen Zentren in den letzten Jahrzehnten wesentlich verschoben haben. Seligenstadt, der geistige und wirtschaftliche Mittelpunkt des Rodgaves und Freigerichts vor der Säkularisation hat durch seine Randlage mit der modernen industriellen Entwicklung nicht mehr Schritt halten können und verfügt heute nur noch über ein zahlenmäßig und flächenmäßig ganz unbedeutendes Arbeitereinzugsgebiet.

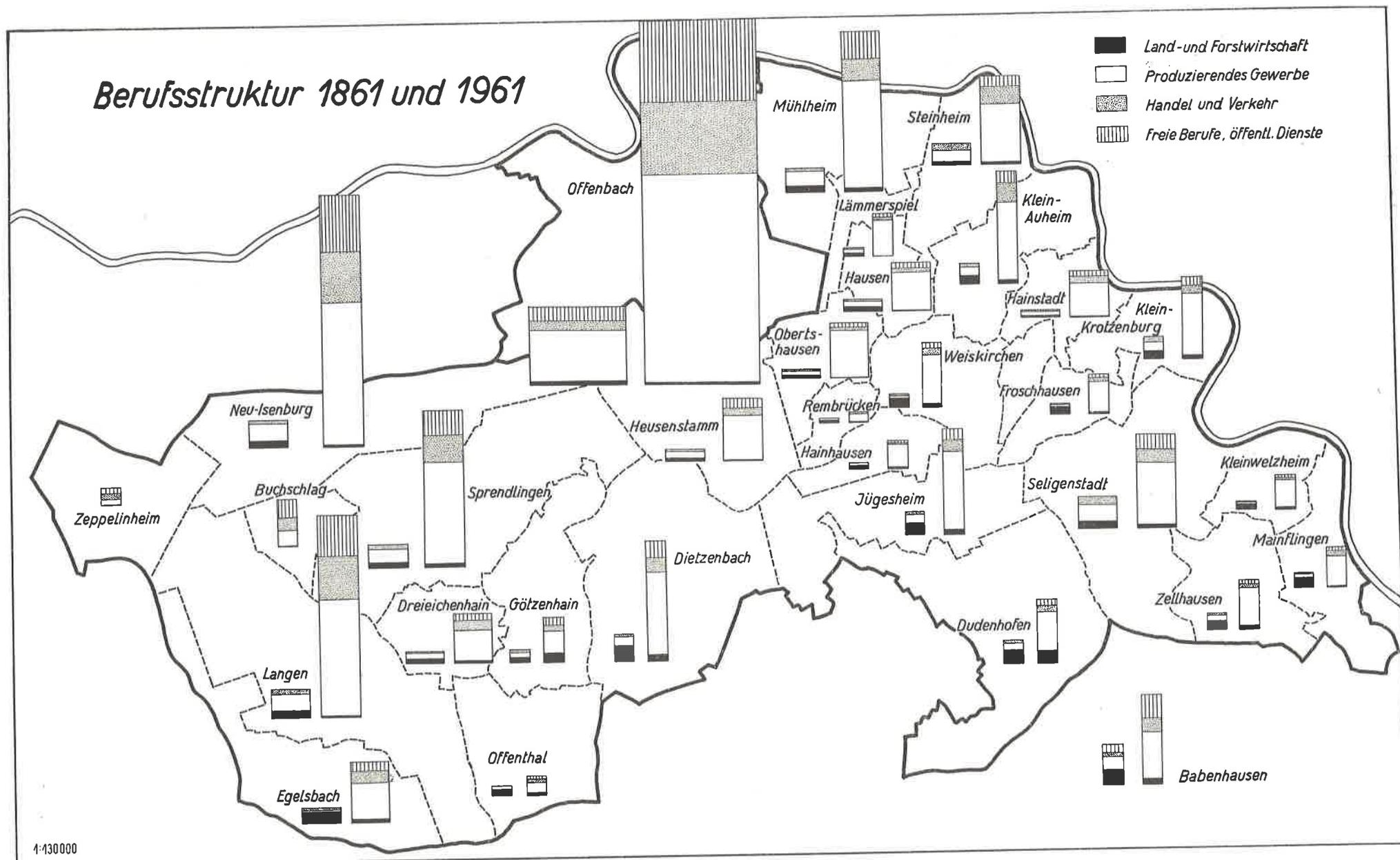
Die Teilverlagerung der Lederindustrie von Offenbach in die vor 50 Jahren noch sehr bescheidenen und rein landwirtschaftlich eingestellten Landgemeinden Hausen und Oberthausen, hat diese Orte nicht nur räumlich und in ihrer Einwohnerzahl rapid ansteigen lassen, sie bilden heute auch schon das stärkste Einpendlerzentrum innerhalb des Kreises, das nicht nur den gesamten Rodgau umfließt, sondern längs der Rodgau-Bahnstrecke über Dieburg hinaus bis nach Groß-Zimmern reicht.

Ein zweites bedeutendes Einpendlerzentrum bildet im westlichen Kreisgebiet die Stadt Langen, die als aufstrebende Industriestadt nicht nur den unmittelbaren Nachbargemeinden Arbeitsmöglichkeiten bietet, sondern längs der Main-Neckar-Bahn ihr Arbeitereinzugsgebiet bis nach Frankfurt im Norden und nach Bensheim und Oberramstadt im Süden ausdehnt. Räumlich sehr ausgedehnt sind auch noch die Arbeiter-Einzugsbereiche industrieller Großindustrien des Rhein-Main-Gebietes, von denen Brown, Boverly & Co., Zweigstelle Groß-Krotzenburg aber nur einen schmalen Randstreifen

westlich des Mains im Rodgau einschließt, während das Einzugsgebiet der Opelwerke in Russelsheim wohl den ganzen Westkreis überdeckt, zahlenmäßig aber von Jahr zu Jahr zurückgeht, da die heimischen Industrien sich ständig weiter ausbauen. Die Einflußgebiete der Höchster Farbwerke und der Chemischen Werke Merck in Darmstadt berühren das Kreisgebiet nicht.

Literatur:

- Margit Malsi, Die Struktur des Landkreises Offenbach, Offenbach 1951, S. 151 ff.
Herbert Büschenfeld, Höchst — Die Stadt der Farbwerke, Rhein-Mainische Forschungen, Heft 45, Fm. 1958.
Karl Weigand, Russelsheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet, Rhein-Mainische Forschungen, Heft 44, Fm. 1956.



Berufsstruktur

Für das 18. Jahrhundert liegen für die Orte des heutigen Stadt- und Landkreises Offenbach keine statistischen Unterlagen über die Berufsstruktur vor. Die Vergleiche aus dem althessischen Nachbargebiet, das bereits 1776 statistisch aufgenommen wurde, sowie urkundliche Belege aus dem Kreisgebiet selbst zeigen jedoch, daß die Landwirtschaft noch von einem überwiegenden Teil der Bevölkerung betrieben wurde. Sie ernährte nicht nur die Bewohner der eigenen Orte, ihre Produkte wurden zu einem großen Teil auch in den benachbarten Städten, insbesondere in Frankfurt abgesetzt. In Offenbach, Langen, Dreieichenhain, Steinheim und Seligenstadt waren vor 1800 neben den Bauern vor allem noch die Handwerker (Zünfte) und die Behörden (Verwaltungszentren) stärker vertreten.

Die statistische Aufnahme Hessens im Jahre 1861 zeigt schon ein wesentlich verändertes Bild. Wo Vergleichszahlen vorliegen, zeigen sie einen Rückgang

der Landwirtschaft auf ein Drittel bis ein Viertel ihres Bestandes von 1776. Lokale Heimindustrien bieten eine etwas bessere Verdienstmöglichkeit. Die Industrie steht erst in den Anfängen. In der Nähe der größeren Städte (Offenbach und Frankfurt) macht sich die Abwanderung vom Lande schon bemerkbar.

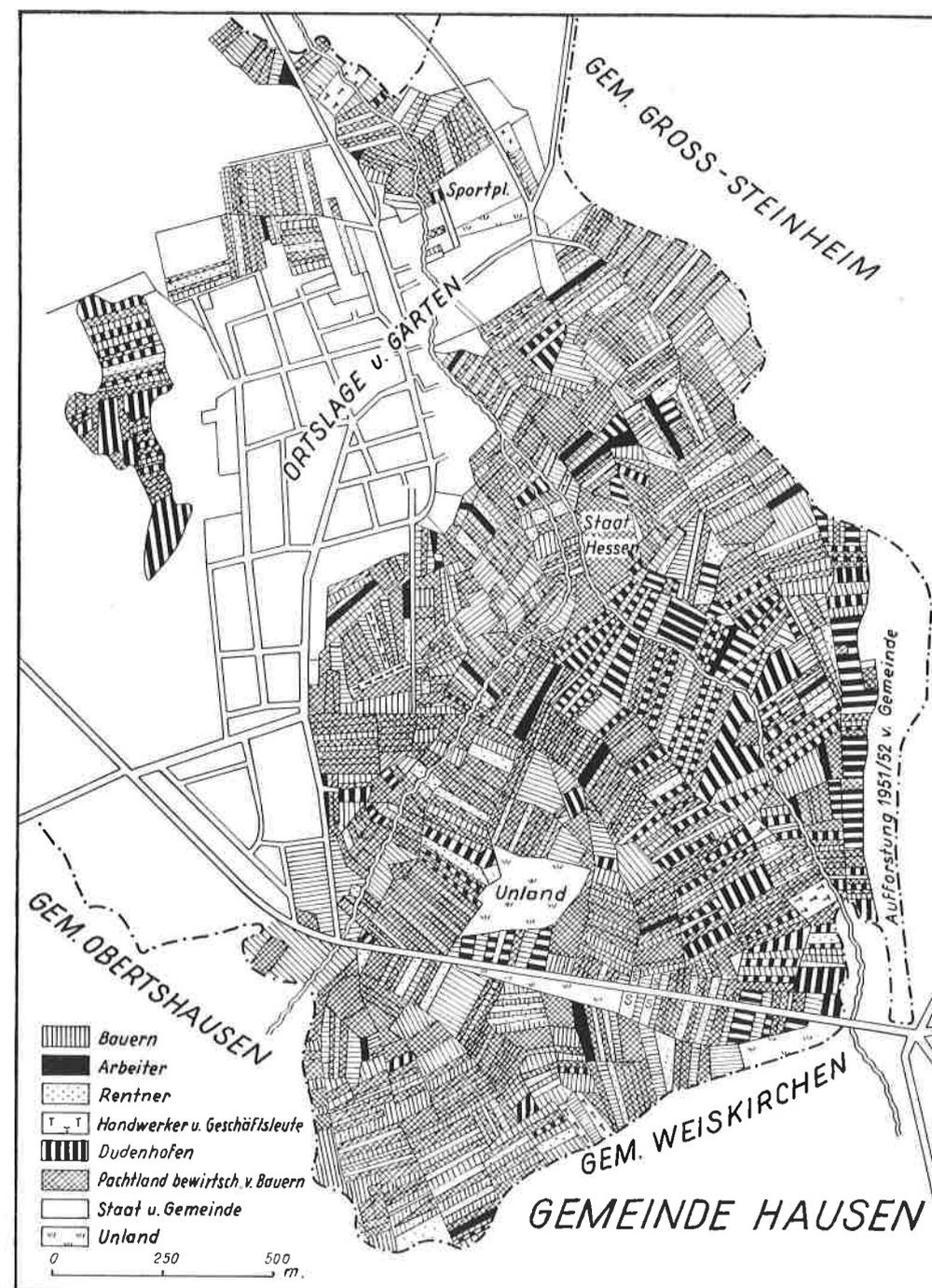
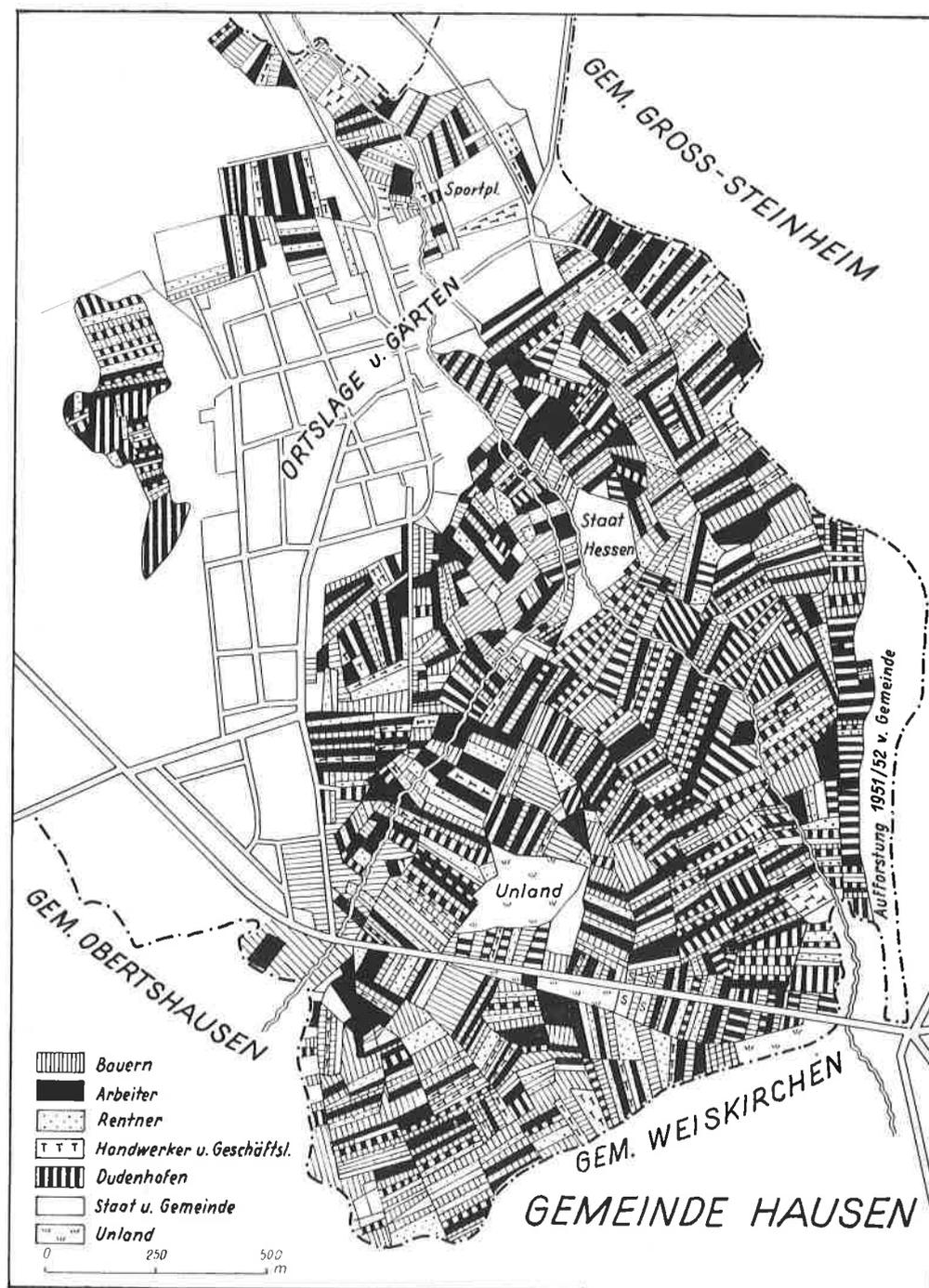
Weitere hundert Jahre später hat die Landwirtschaft im Kreisgebiet ihre ehemals führende Rolle eingebüßt. Ihre Durchschnittszahl ist auf 4% aller Berufsarten gesunken. Lediglich die Gemeinden Dudenhofen, Götzenhain, Offenthal und Rembrücken liegen mit ihrem landwirtschaftlichen Anteil noch bei 10-19%. Den beherrschenden Anteil nimmt heute das produzierende Gewerbe ein. Die zahlreichen Industrien, Fabriken und das Baugewerbe in den großen, aber auch mittleren und kleineren Städten geben heute einem überwiegenden Teil der Bevölkerung gute Verdienstmöglichkeiten, während Handel und Verkehr den in freien Berufen und in öffentlichen Diensten Beschäftigten ziemlich die Waage halten, in ihrer Gesamtheit aber immer noch hinter dem produzierenden Gewerbe stehen. Die schnell anwachsende Be-

völkerungszahl und die sich immer weiter auf das flache Land ausbreitende Industrie entfremden der Land- und Forstwirtschaft weitere Flächen, so daß dem heutigen Stadt- und Landkreis Offenbach mit seinen rund 350 000 Einwohnern auf einer Gesamtfläche von 34 292 ha die natürliche Ernährungsgrundlage fehlt. Die Versorgung der Bevölkerung kann nur durch Einfuhren gedeckt werden.

Literatur:

Hessische statistische Aufnahmen von 1861 und 1961.

Johannes Georg Ackermann, Die Entwicklung und berufliche Gliederung der Bevölkerung im nördlichen Starkenburg in den letzten 150 Jahren, Gießen 1932.



Bewirtschaftungsverhältnisse in der Gemarkung Hausen

Besitzverhältnisse in der Gemarkung Hausen

Auswirkungen der Industrie auf die Landwirtschaft

Die Gemeinde Hausen liegt südöstlich von Offenbach in einem kleinen Gebiet, in welchem heute ein großer Teil der „Offenbacher Lederwaren“ erzeugt wird. In diesem Gebiet wurde durch die Ausdehnung der Industrie innerhalb von wenigen Jahrzehnten die wirtschaftliche und soziale Struktur der Bevölkerung vollkommen gewandelt. Aus den um die Jahrhundertwende noch kleinen bäuerlichen Orten sind heute Industriegemeinden geworden, für welche die Landwirtschaft nur noch geringe Bedeutung hat. Nach und nach wurde die Landwirtschaft also zum Nebenerwerb, bis sie dann schließlich ganz aufgegeben wurde. In Hausen gab es 1907 noch 120 landwirtschaftliche Betriebe mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von über 0,5 ha; davon waren 49 Betriebe rein landwirtschaftlich orientiert. 1952 hingegen gab es nur noch 26 Betriebe, von denen lediglich 10 als rein landwirtschaftlich zu bezeichnen waren. Auch eine Ansiedlung von 17 Rhön-

bauern im Jahre 1938 hatte keine Änderung gebracht. Nur 1 Rhönbauer gehört heute noch zu den Vollbauern. Eine solche Strukturänderung eines Ortes mußte sich vor allem in der Agrarlandschaft bemerkbar machen und zu einer Änderung im Besitzgefüge der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche führen. Es wurde deshalb auf beiden Karten die gesamte landwirtschaftlich nutzbare Fläche unter Berücksichtigung der sozialen Stellung des Einzelnen kartiert, und zwar die eine Karte nach Besitzverhältnissen und die andere Karte nach Bewirtschaftungsverhältnissen. Es zeigt sich dabei, daß in der Karte des Besitzgefüges die schwarze Farbe der Arbeiterparzellen überwiegt. Ganz anders ist es aber im Bewirtschaftungsgefüge. Die Arbeiterparzellen sind alle verschwunden und treten jetzt als Pachtland der Bauern auf. Der Arbeiterbesitz ist in die Bewirtschaftung der Bauern und Ausmärker übergegangen. Die landwirtschaftliche Nutzfläche wird tatsächlich nur

noch von einzelnen rein bäuerlichen Betrieben, von Ausmärkern und von einzelnen Rentnern bewirtschaftet.

Die schnelle Industrialisierung des Gebietes bewirkte mit dem Wandel in der sozialen Bevölkerungsstruktur auch gleichzeitig eine völlige Auflösung des Arbeiterbauertums. Diese Entwicklung ist heute bereits in Hausen nicht mehr aufzuhalten.

Dr. Margit Malsi

(Beide Karten sind der Inaugural-Dissertation von M. Hähnel, Ffm. 1953 entnommen. Diese Strukturuntersuchung erfolgte im Rahmen der im geographischen Institut an der Universität in Frankfurt am Main durchgeführten Arbeiten, unter der Leitung der Herren Professoren Dr. W. Hartke und Dr. H. Lehmann.)