

Von der Dorfschmiede zum Industriehafen

Kulturweg Aschaffenburg 6 - Leider

Zu Unrecht gilt das von Hafen und Industrie geprägte Leider als wenig sehenswert. Tatsächlich hat sich ein schönes Ensemble im Ortskern erhalten und auch die Entwicklung zum Industriestandort für die Region ist an vielen Bauwerken sichtbar. Hinzu kommt die Kleine Schönbuschallee, wo ein Blick auf das ländliche Leider der Vergangenheit möglich wird. Hier überwiegt der Erholungsaspekt des Kulturweges.



Der bayernhafen Aschaffenburg verfügt aktuell (2009) über zwei Becken sowie über ein Container-terminal.



Die Siechenhauskapelle erinnert an das Leprosenhaus, das bis in das 14. Jahrhundert hier stand.

Trotz der Flussnähe war Leider aufgrund des guten Ackerbodens ein Bauerndorf, das von der Lage an der Straße nach Frankfurt und Darmstadt nachhaltig beeinflusst wurde.



Das Leinreiter-Mosaik der Aschaffener Künstler Helmut Albert und Willibald Blum ist in der Leinreiterstraße zwischen den Stationen 2 und 3 zu finden.

Beispiele dafür sind das im Mittelalter nahe gelegene Siechenhaus, von dem heute die Kapelle eine Station des Kulturweges ist. Zum anderen waren es auch Leiderer Leinreiter, die die Schiffe mit Pferden flussaufwärts zogen. Seit 1901 ist Leider Stadtteil von Aschaffenburg. Mit dem Start am Friedrich-Dessauer-Gymnasium und den benachbarten Real- und Berufsschulen zeigt sich Leider als der Aschaffener Schulstandort.



Die neue Laurentiuskirche wurde in der „Boomzeit“ Leiders erbaut, als der Stadtteil aufgrund des Hafens in den 1920er Jahren rapide wuchs.



In der Kleinen Schönbuschallee erinnern das Hochkreuz und die Steinplastik des Johanniter-Ritters Walter von Kerpen an seine Ermordung im 30-jährigen Krieg.



Der europäische Kulturweg in Leider beginnt und endet am Friedrich-Dessauer-Gymnasium (1). Die folgende Station ist die Siechenhauskapelle (2), worauf die Laurentiuskirche folgt (3). Der Ortsmittelpunkt in Alt-Leider ist der St.-Lukas-Platz (4). Von da ab geht der Kulturweg über in das Hafengebiet, wo zwei Stationen vom Hafen gestern und heute erzählen (5/6). Nach dem Übergang in die Kleine Schönbuschallee folgt ein Abstecher zum Kerpen-Denkmal (7), worauf der Rückweg - vorbei am Denkmal für den Kapuzinerpater Bernhard - wieder zur Schule führt. Es ist ein geringer Höhenunterschied zu überwinden. Folgen Sie dem Kulturweg auf einer Länge von ca. 6 km der Markierung des gelben EU-Schiffchens auf blauem Grund.



Sieben Stationen führen durch die Kulturlandschaft von Leider:

- Station 1:** Start am Friedrich-Dessauer-Gymnasium
- Station 2:** Siechenhauskapelle
- Station 3:** Laurentiuskirche
- Station 4:** St.-Lukas-Platz
- Station 5:** Leiderer Hafen - gestern
- Station 6:** Vom Leiderer Hafen zum bayernhafen
- Station 7:** Kleine Schönbuschallee / Kerpen-Denkmal

Der Kulturweg wurde eröffnet am 26. September 2009.

Friedrich-Dessauer-Gymnasium

Die Geschichte des Friedrich-Dessauer-Gymnasiums beginnt im Jahre 1833 mit der Einrichtung der Königlichen Landwirtschafts- und Gewerbeschule an der Ecke Weißenburger und Kolpingstraße an Stelle der aufgelösten Forstanstalt. Diese praktische Ausrichtung erfuhr in den folgenden Jahren vielfach Erweiterungen durch verstärkten Sprachunterricht sowie durch die Gleichstellung von Deutsch, Geschichte und Erdkunde. Seit 1877 nannte sie sich Königliche Realschule. Im Jahresbericht 1907/08 kam ein »heimischer Ingenieur« namens Friedrich Dessauer zu Wort, der damals 27 Jahre alt war.

1912 erfolgte der Umzug in das Schulgebäude an der Alexandrastraße und 1923 die Umbenennung zur Oberrealschule Aschaffenburg. 1965 wurde daraus ein Gymnasium, das im gleichen Jahr den Namen des Ehrenbürgers der Stadt Aschaffenburg „Friedrich Dessauer“ erhielt. 1967 erfolgte der Umzug in die neuen Schulgebäude im Schulzentrum in Leider. Das Friedrich-Dessauer-Gymnasium ist ein mathematisch-naturwissenschaftliches und neusprachliches Gymnasium.



Das Friedrich-Dessauer-Gymnasium aus der Vogelperspektive

Friedrich Dessauer (1881-1963)

Der aus einer Aschaffener Industriellenfamilie stammende Friedrich Dessauer leitete ab 1921 das neu gegründete Institut für physikalische Grundlagen der Medizin in Frankfurt (seit 1922 als Professor). 1924-33 war er Reichstagsabgeordneter in Berlin für die Zentrumspartei (den Vorläufer der CDU). Er setzte sich als sozial denkender Arbeitgeber für eine Überwindung des Klassenkampfes ein. Unter den Nationalsozialisten wurde er seiner Ämter enthoben und emigrierte 1934 in die Türkei und 1937 in die Schweiz. 1953 kehrte er aus dem Exil zurück und hielt vor allem wissenschaftsphilosophische Vorträge an der Universität in Frankfurt. Seine letzte Ruhestätte fand der Aschaffener Ehrenbürger 1963 auf dem Altstadtfriedhof. Dessauer widmete den größten Teil seines Lebens der Erforschung radioaktiver Strahlen mit besonderer Betonung der Anwendbarkeit in der Medizintechnik.



Friedrich Dessauer ist Namensgeber des Gymnasiums in Leider. Sein Gesicht ist von zahlreichen Operationen aufgrund radioaktiver Verstrahlung gekennzeichnet.



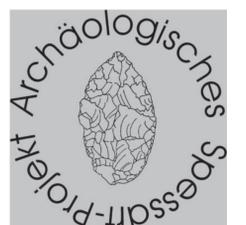
The cultural pathway leads through Leider, a quarter of Aschaffenburg, with emphasis on its river port. A few buildings still speak of its past as a farming village. Because of its location on the road to Frankfurt, a leper hospital existed here in Medieval times, a chapel recalling its presence. The construction of the port in the 1920s led to a strong population increase, being the reason for building a new and larger St. Laurentius' Church. On its final stretch, the pathway follows the park-like Schönbusch-Allee. Please follow the yellow-on blue EU boatlet sign for a walk about 6 km long.



Le chemin culturel concerne Leider, un quartier d'Aschaffenburg, et met l'accent sur le port. Pourtant de bâtiments à Leider donnent un aperçu sur l'ancien village agricole. En raison de la situation de Leider sur la route menant à Francfort, un hôpital pour les lépreux se trouvait ici au Moyen-Age et une chapelle en rappelle encore le souvenir. Lorsque le port fut aménagé dans les années 1920, ceci provoqua une forte augmentation de la population et la construction de la nouvelle et plus grande église Laurentius. Dans sa dernière partie le chemin culturel passe par l'Allée Schönbusch, qui est semblable à un parc, et se termine dans la nature. Suivez toujours le marquage de bateau jaune de l'Union européenne sur fond bleu (longueur du circuit: environ 6 km).



bayernhafen
Aschaffenburg



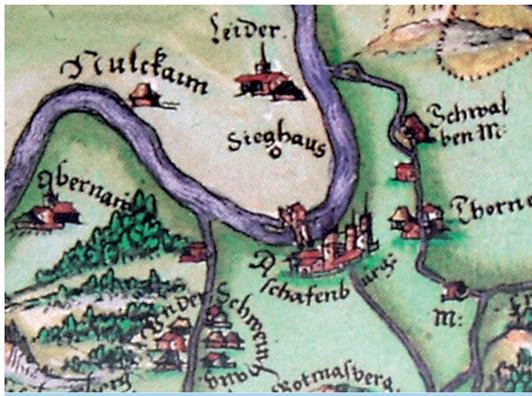
Siechenhauskapelle

Überrest des Aschaffener Leprosenhauses

Leprosenhäuser gab es praktisch in allen mitteleuropäischen Städten. Allein im deutschsprachigen Raum lassen sich über 1.000 solcher Einrichtungen nachweisen. Mit dem Rückgang der Lepra im 16./17. Jahrhundert wurden diese Einrichtungen zu anderen Zwecken (Isolierstationen, Armenhäuser, Hospitäler) genutzt oder gingen unter.

In Bayern gab es im Mittelalter 220 nachgewiesene Leprosenhäuser in 190 Städten. In Würzburg sind

sogar fünf Leprosenhäuser bezeugt, deren ältestes 1088 erstmals erwähnt wird. Die meisten Belege fallen ins 14. und 15. Jahrhundert, der größten Ausbreitungsphase der Lepra.

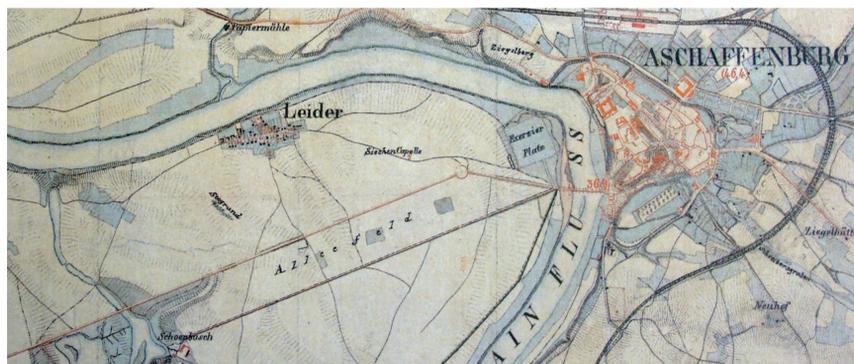


Auf der Spessartkarte des Nürnbergers Paul Pfinzing von 1562/94 sieht man das „Sieghaus“ zwischen der Aschaffener Mainbrücke und dem Dorf Leider. Zu erkennen sind auch die Stadtteile Nulckaim (Nulckaim), Obernau (Obernaw), Damm (Thorne) und Schweinheim (Schweinhaus).



Das Leiderer „Sondersiechenhaus“ erscheint erstmalig in den Urkunden im Jahr 1471, als sieben Insassen, nachdem sie „fleißig gebadet“ hatten, nach Mainz zur ärztlichen Kontrolle geschickt wurden.

Auf der Karte des Mainzer Kartenzeichners Maskoop ist Leider ganz am Bildrand links unten zu erkennen. Rechts unten ist - in gebührendem Abstand - das „Sighaus“ eingezeichnet. Darüber sieht man Leinreiter, die ein Schiff flussaufwärts ziehen.



Auf dem Urkataster von 1850 liegen Leider und das Siechenhaus abseits der Ende des 18. Jahrhunderts erbauten Chaussee (heute Darmstädter Straße).



Das Foto vor 1945 zeigt das „neue Spital“ (Katharinenspital), das 1604-1610 an der Stelle des „alten Spitals“ (Elisabethenspital) in Aschaffenburg, das Mutterhaus des Leiderer Siechenhauses.

Das Leiderer „Sondersiechenhaus“ war eine Außenstelle des Aschaffener Elisabethenspitals im Löhergraben an der Mainbrücke. Da die Ansteckungsgefahr von Lepra bekannt war, wurden die Aussätzigen in dem



Auf dem Holzschnitt von 1499 zeigen sich die Leprosenkranken „gut betucht“. Auch wohlhabende Erkrankte wurden in Spitälern aufgenommen. Die überall etablierten Stiftungen konnten ihre Schützlinge gut ausstatten. Die entzündlichen Hautveränderungen sind als rote Flecken dargestellt. Besonders das Schuhwerk fällt auf. Offenbar war bekannt, dass die Füße von Leprosenkranken in besonderem Maße gefährdet sind.

separaten Gebäude auf dem Leiderer Feld isoliert. Hier erhielten sie Nahrung, aber auch geistliche Betreuung. Aschaffener Bürger sorgten durch Almosen, Legate und Stiftungen für einen Teil des Unterhaltes der Heiminsassen. Den größten Teil der Kosten übernahm der Sondersiechenhausfond.

Während von dem Siechenhaus selbst nichts mehr vorhanden ist, steht die dazu gehörige

Kapelle heute noch in der Kapellenstraße. Sie erscheint zuerst im Jahr 1574 bezeichnenderweise in Zusammenhang mit der Anordnung ihres

Abrisses. Mit den Holzteilen, Steinen und Ziegeln sollte die Leiderer Laurentiuskirche (die heutige Lukaskirche) instandgesetzt werden. Doch konnte dieses Vorhaben vereitelt werden, so dass sich die aktuelle Siechenhauskapelle als Teil eines einst größeren Kirchenbaues darstellt.



Auch im Mittelalter war bekannt, dass die Kleidung Aussätziger nicht weiter verwendet werden konnte und verbrannt werden musste.



Die Siechenhauskapelle, in Leider „Kapellchen“ genannt, auf einer Fotografie um 1900 noch auf freiem Feld.



In der Kapelle befindet sich ein Opferstock für Geldspenden, die von außen - ohne in Kontakt mit den Kranken zu kommen - eingeworfen werden konnten.



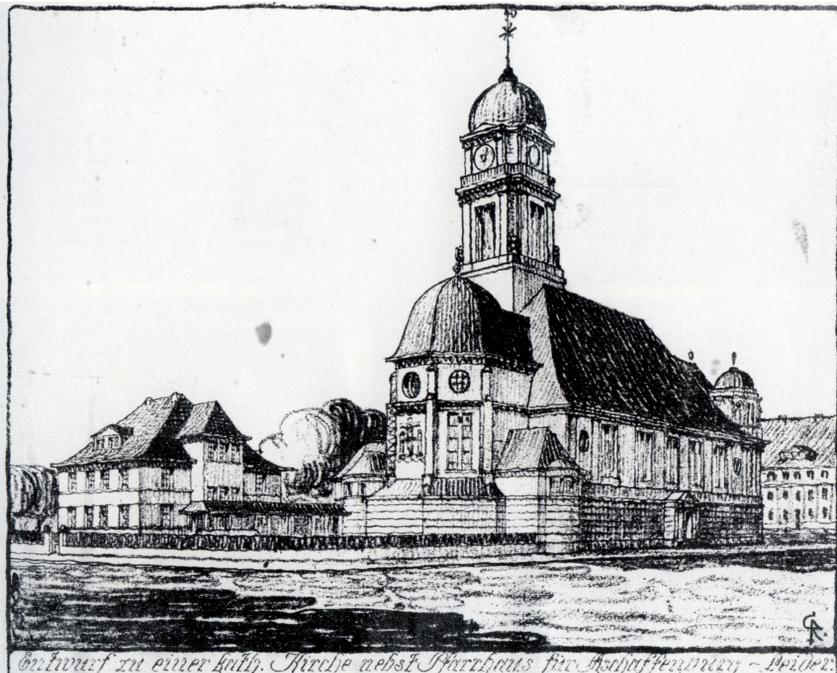
Life in the Middle Ages and even the early modern times was much under the threat of contagious and lethal diseases, leprosy being one of the major scourges. Therefore in nearly all towns of central Europe leprosy hospitals were set up, not only for taking care of the lepers, but also for isolating them from the public. A document from the year 1471 is the earliest evidence that such a hospital stood on a field outside Leider, belonging to St. Elisabeth's Hospital of Aschaffenburg. No trace has been left of it, but the chapel that once belonged to it has survived.



Au Moyen-Age et au début des Temps modernes, la vie de la population était marquée par des maladies qui étaient particulièrement contagieuses et mortelles. C'est la raison pour laquelle des léproseries furent créées dans presque toutes les villes d'Europe centrale, dans lesquelles les lépreux étaient soignés et pris en charge, mais aussi isolés. Un document de l'année 1471 prouve pour la première fois l'existence d'une léproserie sur un champ près de Leider. En fait cet établissement appartenait à l'hôpital Elisabeth d'Aschaffenburg. Aucun reste de la léproserie ne subsiste aujourd'hui, par contre la chapelle Siechenhaus (chapelle « maison des lépreux »), qui en faisait partie, existe encore à cet endroit.

Laurentiuskirche

Hafenkirche mit römischem Flair



Die Planungen für die neue Laurentiuskirche waren an der Kirche „St. Paul vor den Mauern“ in Rom ausgerichtet.

Im Jahr 1918 erfolgte die Genehmigung für die Einrichtung einer eigenen Leiderer Pfarrei, da wegen des Hafenausbaus ein größerer Zuzug von Menschen zu erwarten war. Insgesamt hatte sich die Einwohnerzahl zwischen 1817 und 1921 auf rund 1.300 Personen verdreifacht und mit einem weiteren Anstieg war zu rechnen.

Mit der Übernahme der neuen Pfarrei durch Pfarrer Friedrich Bruno Krane erhielt Leider die ideale treibende



Fotografie während der Bauzeit der Laurentiuskirche. Ohne zahlreiche Geld- und Materialspenden sowie die unzähligen kostenlosen Kiesfuhrten Leiderer Fuhrleute hätte der Bau nicht vollendet werden können.



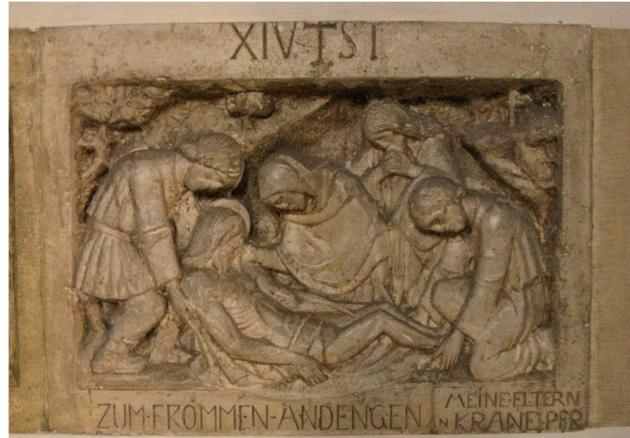
Der Innenraum erinnert an das römische Vorbild der dreischiffigen Säulenbasilika, bestehend aus einem Hauptteil mit Seitenteilen und den zwei Säulenreihen mit jeweils sechs Säulen.

Kraft für das Projekt Kirchenbau. Zunächst sorgte er für die Fertigstellung des Pfarrhauses, das 1920 bezogen wurde.



In der Stiftungsurkunde für die Pfarreigründung von 1921 werden die wegen dem „Wachsen und der neuentstehenden Industrie des Bezirks Leider immer schwieriger werdenden seelsorgerischen Verhältnisse“ verantwortlich gemacht.

Statue des Heiligen Laurentius dargestellt in Dalmatica (Diakongewand) und dem Attribut (Eisenrost) als Martyriumswerkzeug aus dem Hochaltar der alten Kirche.



Die 14 Kreuzwegstationen sind Spenden Leiderer Einwohner, hier des Pfarrers Krane.

die Frankfurter Hans und Christoph Rummel. Aufgrund der schwierigen finanziellen Verhältnisse der Zeit blieb der Turmhelm ein Provisorium - er sollte achteckig ausgebaut werden. Heute ist er ein Wahrzeichen Leiders.

Pfarrer Friedrich Bruno Krane organisierte die kirchliche Arbeit in Leider auf das Beste, bis er aufgrund seiner Kriegsverletzung sein Amt im Jahr 1936 aufgeben musste. Von Kriegszerstörungen blieb die Kirche bis 1945 verschont. Am Palmsonntag jedoch wurde sie durch die Druckwelle einer Luftmine so beschädigt, dass die gewölbte Decke einstürzte. Es dauerte nur zwei Jahre, dann waren diese Schäden wieder beseitigt. In den Jahren um 1967, 1977 und 1990 waren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen nötig geworden - nicht zuletzt aufgrund der teilweise schwierigen Bausubstanz, geschuldet dem Mangel der Inflationszeit.



Pfarrer Friedrich Bruno Krane (1880-1944) kam 1913 nach Aschaffenburg und erhielt vom Bischof den Auftrag, eine „Hafenpfarre“ in Leider zu gründen. Seinem Einsatz ist der erfolgreiche Kirchenbau zu verdanken.



Der Brunnen des Künstlers Erwin Rager von 1978 mit der monumentalen Kugel aus Muschelkalk zeigt eine menschliche Gestalt und eine Heuschrecke: Er wollte hiermit die gegenständliche Verwirklichung des Gemeinschaftsgefühls zwischen Mensch und Tier symbolisieren.

Gedenkstein für Pfarrer Krane vor der Laurentiuskirche

 The construction of the Aschaffenburg river port in Leider in the 1920s led to a considerable population increase, so that in 1921 the place became a catholic parish of its own. Building a new church for it during the hyper-inflation of the time would have been impossible without the numerous donations of money and construction material for it. Nevertheless, only a provisional spire could be built instead of the planned octagonal one, but just the same it has become the hallmark of Leider.

 Lorsque le port d'Aschaffenburg fut aménagé à Leider dans les années 1920, la population de Leider augmenta considérablement. Etant donné cette croissance, Leider reçut sa propre paroisse en 1921. Comme la construction de la nouvelle église avait lieu dans la période d'inflation des années 1920, le financement en était difficile. La construction n'aurait pas pu être terminée sans de nombreux dons d'argent et de matériel. Pourtant la partie supérieure de la tour, qui aurait dû avoir une forme octogonale, resta provisoire. Elle est quand même devenue l'emblème de Leider.

St.-Lukas-Platz

Der Alt-Leiderer Ortskern



Alte Dorfidylle, Kirche, Wirtshaus, Backhaus und Dorfbrunnen (Ölgemälde von Hans Geilich, 1945)

Kirche, Wirtshaus und Schule prägen schon immer die Ortsmitte.

Und so ist es auch in Alt-Leider, wo die Kirche wenige Meter von einer Furt über den Main entfernt errichtet wurde. Leider gehörte im Mittelalter zur städtischen Muttergottespfarre. Die Kirche wird erstmals im Jahr 1340 erwähnt, als ein Mitglied des Stiftes St. Peter und Alexander in Aschaffenburg der Leiderer Kirche Geldzuwendungen vermachte.

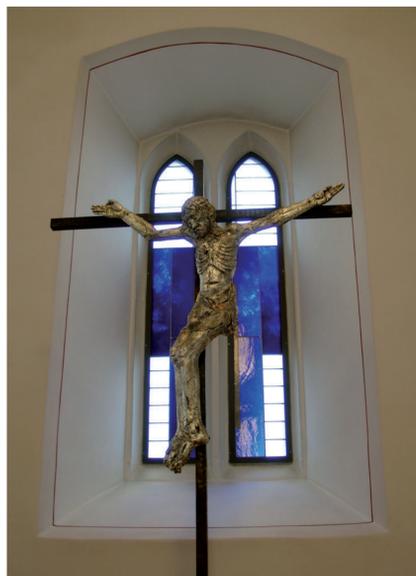
Die alte Laurentiuskirche galt stets als ein bescheidenes Gotteshaus, was man auch heute noch an ihrer schlichten architektonischen Form ablesen kann. Bedeutendere Investitionen waren an ihr nicht vorgesehen, sollten die Leiderer doch möglichst in die Mutterpfarre kommen. Sie ging 1955 in den Besitz der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Aschaffenburg über und erhielt den Namen „Lukaskirche“. Im benachbarten Schulgebäude wurden die Leiderer Schüler unterrichtet. Gegenüber liegt das Gasthaus „Zum weißen Roß“.

Lukaskirche (alte Laurentiuskirche)

Die alte Laurentiuskirche galt stets als ein bescheidenes Gotteshaus, was man auch heute noch an ihrer schlichten architektonischen Form ablesen kann. Bedeutendere Investitionen waren an ihr nicht vorgesehen, sollten die Leiderer doch möglichst in die Mutterpfarre kommen. Sie ging 1955 in den Besitz der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Aschaffenburg über und erhielt den Namen „Lukaskirche“. Im benachbarten Schulgebäude wurden die Leiderer Schüler unterrichtet. Gegenüber liegt das Gasthaus „Zum weißen Roß“.



Der Grabstein aus dem 17. Jahrhundert ist in die Innenwand der Lukaskirche eingemauert.



Das Standkreuz fertigte der Darmstädter Künstler Thomas Dutenhöfer (2001). Dahinter ein Ausschnitt des Fensterzyklus der Augsburger Künstlerin Anne Hitzker-Lubin (1997).

Die Leiderer Kerb

Die Leiderer feiern um den 10. August ihr Kirchweihfest, das an den Ortsheiligen St. Laurentius erinnert. Im Jahre 1812 stiftete der Frankfurter Kaufmann Karl Philipp Scheidel, der sich um eine Wirtschaftskonzession mit Braurecht in Leider bewarb, zum Kirchweihfest einen Zwei-Liter-Krug aus Zinn mit dem Motiv des heiligen Laurentius. Eine originalgetreue Nachbildung des Kruges führen die Kerbburschen und -mädchen bei ihrem traditionellen Umzug am Kerbsonntag mit sich, wenn sie bei



Musik und Tanz mit Krug und Kerb durch den Ort ziehen und die Kerbkuchen überreichen. Mit der Beerdigung der Kerb Dienstagabend endet das viertägige Fest, das jedes Jahr tausende Besucher anlockt.



Bodo Jagdberg (sen.) stiftete 1975 eine originalgetreue Nachbildung (rechts) des Laurentiuskruges von 1812.



Das Gasthaus „Zum weißen Roß“ am St.-Lukas-Platz war einst ein beliebter Leiderer Treffpunkt.

Das Schicksal Leiders war seit jeher eng mit dem der Stadt Aschaffenburg verknüpft. Seit dem 16. Jahrhundert verkaufte aufgrund der immer wiederkehrenden Kriegszerstörungen viele Leiderer Bauern Ackerland an Aschaffener Bürger.

Diese wussten den guten Boden zu schätzen und sorgten für die Fortführung des Ackerbaus auch nach schlimmsten Zerstörungen, wie im 30-jährigen Krieg (1618-1648). Diese heute kaum noch sichtbare ländliche Vergangenheit wird durch die Erinnerung an die Leiderer Milchmädchen im Gedächtnis behalten, die ihren „Milchwagen“ täglich nach Aschaffenburg schoben.

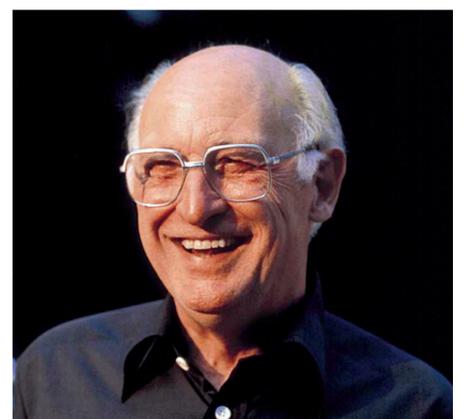


Die Leiderer Milchmädchen waren in Aschaffenburg eine Institution. Sie brachten täglich von Aschaffenburg die neuesten Nachrichten mit und manche lernte in der Stadt ihren künftigen Ehegatten kennen.

Zum Andenken an die Milchmädchen wurde 1995 von Ludwig Fischer eine Kleinplastik nach dem Vorbild der obenstehenden Fotografie geschaffen, nach der Jörg Grundhöfer das Bronzedenkmal goss.



Der Möwenbrunnen auf dem Lukasplatz ist ein Werk Gunter Ullrichs, der den Leiderern über Jahre stets verbunden blieb.



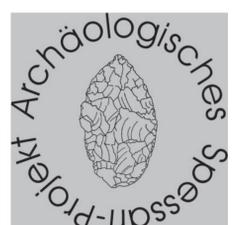
Church, inn and school made up the core of many villages, as also around St. Lukas Square in Leider. The first St. Laurentius' Church there was a subsidiary of St. Mary's parish church of Aschaffenburg. For a long time the building next to it was used as a school. Opposite is the White Horse Inn (Zum weißen Roß). Up to the 20th century Leider was a farming village, of which few traces have survived. The statues of Leider milkmaids recall the times when the women would pull their milk carts to Aschaffenburg each day.



Dans beaucoup de villages l'église, l'auberge et l'école constituaient le centre de la localité - comme la place St-Lukas à Leider. L' (ancienne) église Laurentius, évoquée pour la première fois en 1340, appartenait à l'église paroissiale d'Aschaffenburg, église dédiée à Marie. L'école se trouvait longtemps dans un bâtiment situé à côté de l'église. En face de l'église se trouve l'auberge « Au cheval blanc ». L'histoire de la population de Leider fut longtemps marquée par l'agriculture. Peu de traces de ce passé agricole sont encore visibles aujourd'hui. Les statues des laitiers de Leider, qui tiraient leurs charrettes chaque jour pour amener le lait à Aschaffenburg, doivent en rappeler le souvenir.

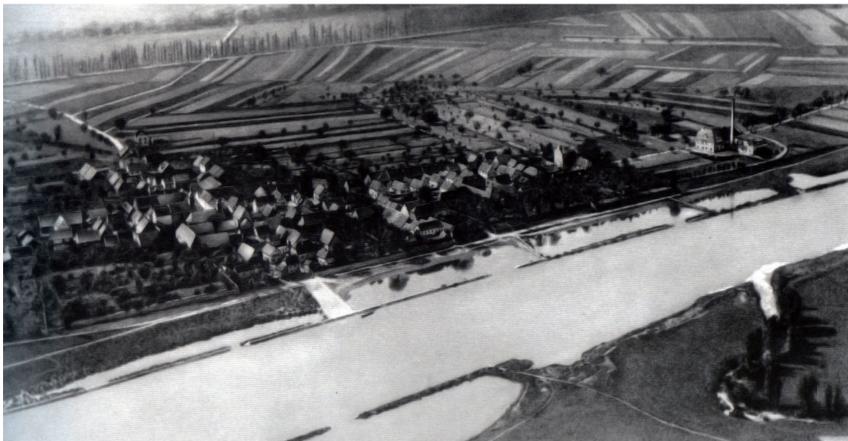
© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Der europäische Kulturweg Aschaffenburg 6 - Leider wurde realisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung von: bayernhafen Aschaffenburg, Förderverein Stadtmarketing Aschaffenburg, Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau, KAUP GmbH & Co. KG, Johann Fischer Aschaffenburg Präzisionswerk GmbH & Co. KG. Mit Unterstützung des Stadt- und Stiftsarchivs Aschaffenburg, des Spessartmuseums Lohr am Main und des Bezirks Unterfranken. Spessartkarte aus dem Pflanzing-Atlas, Staatsarchiv Nürnberg (Nürnberger Karten und Pläne, Rep. 58, 230).

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Treibgasse 3
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de



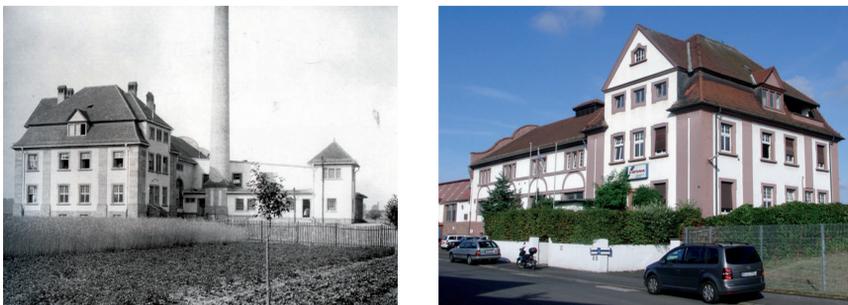
Leiderer Hafen - gestern Schrittmacher der Stadtteilentwicklung

Der Main wurde erst mit der fortschreitenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert systematisch ausgebaut. Bis dahin hatte der Fluss eine Abladetiefe von 60 bis 90 cm. Die Kanalisierung des Mains vom Rhein bis Frankfurt erfolgte von 1883 bis 1886 und brachte für Frankfurt ein erhebliches Wachstum. Für Aschaffenburg bedeutete dies einen Einbruch vor allem im Floßholzverkehr, der im Floßhafen abgewickelt wurde.



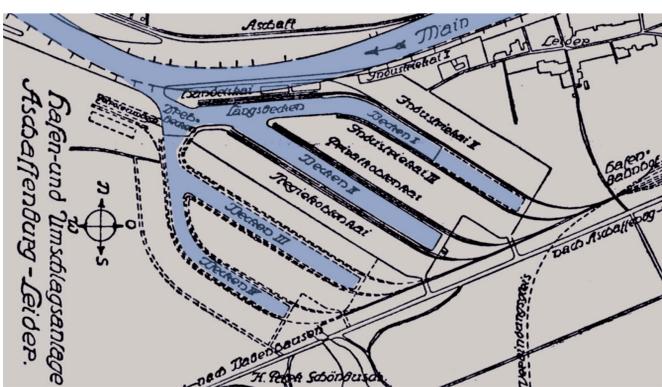
Das Foto von 1912 ist aus einem Luftschiff aufgenommen und zeigt das alte Leider mit Landwirtschaft und ohne Hafen. Im linken Ortsteil sind die Kirche und die Schule mit dem Uhrturm zu erkennen. Rechter Hand steht abseits vom Dorf das neue Elektrizitätswerk.

Im Floßhafen kam seit 1870 Holz aus Spessart, Odenwald und aus der Bamberger und Lichtenfelser Region zum Verkauf. Um den Holzmarkt in Bayern zu halten, wurde der Floßhafen 1891 zusammen mit der Mainbrücke ausgebaut. Wesentliche Triebfeder für den Bau des neuen Hafens



Das Gebäude des Elektrizitätswerkes hat die Stürme der Zeit überstanden und ist heute ein Bürogebäude.

war die Bayerische Staatsbahn, die ihren Dienstkohlenumschlag vom Hafen Mainz-Gustavsburg in den Bereich ihres Netzes ziehen wollte. 1906 vereinbarten Preußen, Bayern, Hessen und Baden die Fortführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg. Die Bauarbeiten begannen 1913 und endeten 1921. Zeitgleich wurde der neue Hafen Aschaffenburg als Eisenbahnhafen vom bayerischen Staat gebaut.



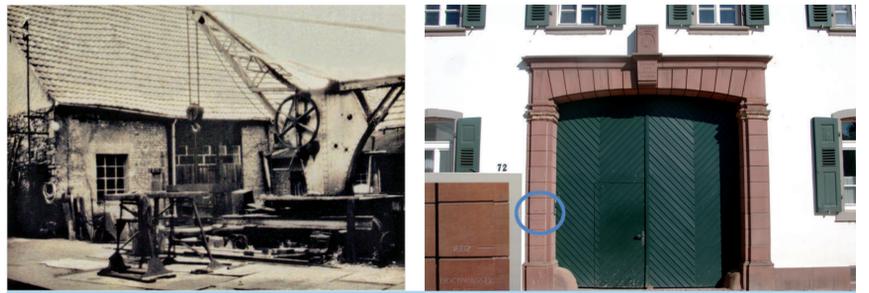
So war es geplant:

Skizze des Hafens mit Handels-, Industrie- und Privatkohlenkai mit den geplanten - jedoch nicht durchgeführten - Erweiterungen der Hafenbecken 3 und 4 sowie der Verlängerung des Hafenbeckens 1.

Anlässlich der Hafeneröffnung am 3. November 1921 unternahm Vertreter der Bayerischen Staatsregierung, der Regierung von Unterfranken und der Stadt Aschaffenburg auf dem Festschiff „Frankonia“ eine Hafenrundfahrt. Auch der Leiderer Gemeindebevollmächtigte Georg Heeg und mehrere Leiderer Honoratioren nahmen teil.



Die Eröffnung des Hafens v. Aschaffenburg, dem Ausgangspunkt der künftigen Grosswasserstrasse Rhein-Main-Donau.



Die beiden Leiderer Betriebe Kaup (gegr. 1894) und Fischer (gegr. 1899) sind mit dem Hafen hin zum weltweiten Markt gewachsen, was auch zum Wohlstand des Aschaffener Stadtteils Leider beitrug.

Links die von dem Schmiedemeister Kilian Kaup geführte die Dorfschmiede Kaup, aus der sich eine kleine Reparatur-Werkstatt für Hafeneinrichtungen entwickelte. 1962 begannen Kilian und Otmar Kaup den Neustart des Unternehmens - die Ausrichtung auf die Produktion von kundenspezifischen Anbaugeräten für Gabelstapler, Container Spreader und stationäre Anlagen.

Rechts der ehemalige Leiderer Jesuitenhof, hinter dem das Johann Fischer Präzisionswerk hochgenaue Meß-, Kontroll- und Tuschierplatten für den Weltmarkt herstellt. An der linken Torsäule kann man die alten Leiderer Wasserstandsmarken ablesen.

Arbeitsplätze für Leider

Mit dem Hafenbau setzte in Leider ein rasantes Wachstum ein (weswegen u. a. die neue Laurentiuskirche gebaut werden musste). Die Leiderer fanden in den neu gegründeten Firmen Beschäftigung, z. B. auf dem staatseigenen Hochkran am Dienstkohlenkai, bei der Schifffahrtsgesellschaft Rhenania (Sitz in Mannheim) am Handelskai oder bei der Harpener Bergbau AG (Sitz in Dortmund). Weitere Arbeitsplätze wurden durch den Bau des Umspannwerkes 1921/22 geschaffen. Auf der für die Hafenbecken 3 und 4 vorgesehenen Fläche



Das „Bayernwerk“ und der Kohletransport waren für den Aschaffener Hafen nach 1945 bis ca. 1990 von größter Bedeutung.

wurde 1951/52 ein Kohlekraftwerk (genannt „Bayernwerk“) errichtet, weil für die Kohlezufuhr die Nähe zum Hafen, für die Stromeinspeisung das Umspannwerk sowie für die Versorgung mit Kühlwasser der Flußlauf ideal war.

Auf dem Gelände zwischen den Hafenbecken und Waldfriedhof befand sich im 1. Weltkrieg ein Lager mit russischen Kriegsgefangenen. Viele verloren



Im Winter 1963 ging auf dem Main wegen Vereisung nichts mehr. Die Schiffe mussten den schützenden Hafen aufsuchen.

als Zwangsarbeiter ihr Leben und wurden auf dem Altstadtfriedhof beigesetzt. Im 2. Weltkrieg diente die Fläche der Wehrmacht als Standort von Deutschlands erstem Schwerlastgerätepark. Hier wurde das zum Festungsbau, z. B. in der Normandie benötigte Großgerät zentral gelagert und gewartet.



The Main River had always been used for river transport, but only with the industrialisation of the 19th century it was systematically transformed to a major trade and traffic line. The first port set up in Aschaffenburg in the 19th century was for rafts coming from the forest areas of Spessart and Odenwald and from the Bamberg region, their wood to be sold at the Aschaffenburg timber market. By 1913 the Main had been channelised upriver to Aschaffenburg; by 1921 the New Port (Neuer Hafen), linked to the railroad system, had been built by the State of Bavaria, much strengthening the town's ties with the Middle Rhine economic region.



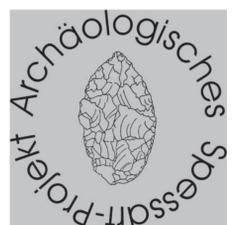
Le Main fut déjà utilisé tôt comme voie de circulation, mais il fut seulement aménagé à l'époque de l'industrialisation au 19ème siècle pour pouvoir être utilisé régulièrement comme voie de commerce et de circulation. Le premier port, qui entra en fonction en 1870 à Aschaffenburg, était un port de radeaux. Le bois du Spessart, de l'Odenwald et de la région de Bamberg était livré et vendu au marché du bois d'Aschaffenburg. Le Main fut canalisé jusqu'à Aschaffenburg en 1913. Le nouveau port fut construit ensuite comme port ferroviaire jusqu'en 1921 par l'Etat de Bavière. Le rattachement à l'espace économique du Rhin central donna au port une nouvelle dimension.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Der europäische Kulturweg Aschaffenburg 6 - Leider wurde realisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung von: bayernhafen Aschaffenburg, Förderverein Stadtmarketing Aschaffenburg, Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau, KAUP GmbH & Co. KG, Johann Fischer Aschaffenburg Präzisionswerk GmbH & Co. KG. Mit Unterstützung des Stadt- und Stiftsarchivs Aschaffenburg, des Spessartmuseums Lohr am Main und des Bezirks Unterfranken. Spessartkarte aus dem Pfinzinger-Atlas, Staatsarchiv Nürnberg (Nürnberger Karten und Pläne, Rep. 58, 230).

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Treibgasse 3
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de



bayernhafen
Aschaffenburg



Vom Leiederer Hafen zum *bayernhafen*

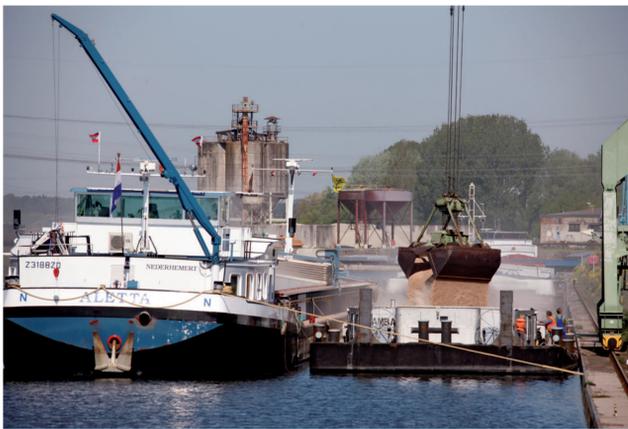
Logistikzentrum im Rhein-Main-Gebiet



Seit 1999 ist das Containerterminal in Betrieb. Hier werden Container - die derzeit allgegenwärtige Transportform - zwischen Bahn, Schiff und Lkw verladen (2009). Im Hintergrund das Holzlager der Fa. Pollmeier, des größten Laubholzsägewerks in Europa.

Die Ansiedlung des Kohlekraftwerks („Bayernwerk“) im Jahr 1951/52 gab der Hafententwicklung nachhaltige Impulse. 1972 erfolgte die Erweiterung entlang des Mains mit der Inbetriebnahme der Umschlagstelle Stockstadt, die als Industriehafenteil (Kai 6) der Versorgung der dahinter liegenden Papierfabrik mit Kohle und Zellstoff sowie mit Calciumcarbonat und Schweröldient.

Mit der Erweiterung Richtung Stockstadt hatte sich der Hafen Aschaffenburg endgültig vom Transithafen zum Industriehafen gewandelt, was seither dem Hafen eine solide ökonomische Basis garantiert.



Umschlag von Magnesium



Umschlag von Zellulose aus Übersee

Währenddessen nahm auch die Bedeutung des Lkw-Verkehrs zu. Neben der technischen Entwicklung des Lastkraftwagens steigerte sich der Stückgutverkehr und Massenguttransporte verloren ihre Vorrangstellung.

Die Stilllegung des Kohlekraftwerks im Jahr 1998 eröffnete für den Hafen eine neue Phase der Entwicklung. Da Folgebetriebe mit entsprechendem Massengutumschlagsbedarf nicht in Sicht waren, bedurfte es einer Umorientierung der Ausrichtung, der Organisation und der Betriebsabläufe in fast allen Geschäftsfeldern.



Die Papierfabrik in Stockstadt benötigt auch Kohle zur Deckung des Energiebedarfs.

Im ersten Schritt wurde die eigens für den Kraftwerksumschlag neu angeschaffte Kranbrücke für den Seecontainerumschlag umgerüstet. Auf ca. 15.000 m² wurde ein Containerterminal für den internationalen Verkehr errichtet, das Ende 1999 in Betrieb ging. Die Grundstückswirtschaft als eine „Steuerungszelle der Hafententwicklung“ gewann an Bedeutung: Ergänzend hat sie in größerem Umfang als zuvor die Aufgabe, über die Art der Flächenverwertung Zusatzgeschäfte für Umschlagsbetrieb, Werkstätten und Hafenbahn zu akquirieren.

Der werbende Charakter des Hafens als Unternehmen, das Infrastruktur und Flächen für trimodalen Güterverkehr und Industriebetriebe anbietet, führte durch zahlreiche Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen zu einer Modernisierung und Diversifizierung der Branchenstruktur. Ausschlaggebend für diese Umstrukturierung waren einerseits die regionale Rohstoffbasis, z. B. Buchenholz im Spessart und Odenwald für die Fa. Pollmeier, andererseits die bestehenden Industriestrukturen am bayerischen Untermain. In Verbindung mit den logistischen Angeboten des bayernhafens wie z. B. Zugang zu den Verkehrsträgern Wasserstraße, Eisenbahn und Straße, führte dies zu einer erheblichen Revitalisierung.

Unternehmerisch denken – wirtschaftlich handeln: Der *bayernhafen* Aschaffenburg gehört seit 2005 zur bayernhafen Gruppe, die im Eigentum des Freistaats Bayern steht.



Der Hafen Aschaffenburg 1958 und 2009: Verschwunden sind in über 50 Jahren das Kohlekraftwerk (bis auf den Kamin) und die Maina Schiffer Schleuse. Große Teile der damals brachliegenden Flächen sind heute bebaut.



Route der Industriekultur

Der *bayernhafen* Aschaffenburg ist mit zwei Tafeln in die Route der Industriekultur einbezogen. Eine steht bei den historischen Gebäuden der Hafenverwaltung (oben), die andere am Hafenbecken 1. Einer der beiden erhaltenen historischen Kräne wurde am Hafenbecken 2 platziert (unten).

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

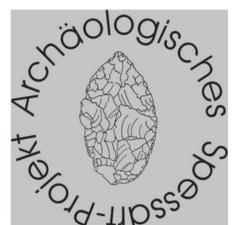


 It was mainly the location of the Bayernwerk coal-fired power plant in 1951/52 that gave a fresh impulse to the port area. Its area was repeatedly expanded, with the change from a mere transit to an industrial port. The shutdown of the power plant in 1997 necessitated another structural change of the port. In 1999, on an area of 15,000 m², a terminal for the international container traffic went into operation, other parts being intensively used for freight traffic and industry. In 2005 the port, now called Bayernhafen, was taken over by the State of Bavaria.

 C'est surtout l'installation de la centrale à charbon Bayernwerk en 1951/52, qui favorisa le développement du port. Il fut constamment agrandi pendant les années suivantes et le port de transit se transforma finalement en un port industriel. La fermeture de la centrale à charbon en 1997 provoqua une nouvelle restructuration de l'installation portuaire. Sur une superficie de 15.000 m² fut aménagé un terminal pour le transport international de containers, qui entra en fonction en 1999. En même temps la superficie fut utilisée intensivement pour le transport de marchandises et les activités industrielles. En 2005 le port Bayern est devenu une entreprise de l'Etat fédéral de Bavière.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Der europäische Kulturweg Aschaffenburg 6 - Leier wurde realisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung von: bayernhafen Aschaffenburg, Förderverein Stadtmarketing Aschaffenburg, Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau, KAUP GmbH & Co. KG, Johann Fischer Aschaffenburg Präzisionswerk GmbH & Co. KG. Mit Unterstützung des Stadt- und Stiftsarchivs Aschaffenburg, des Spessartmuseums Lohr am Main und des Bezirks Unterfranken. Spessartkarte aus dem Pfinzinger-Atlas, Staatsarchiv Nürnberg (Nürnberger Karten und Pläne, Rep. 58, 230).

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Treibgasse 3
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de



Kleine Schönbuschallee

Kerpenkreuz und Motorradrennen

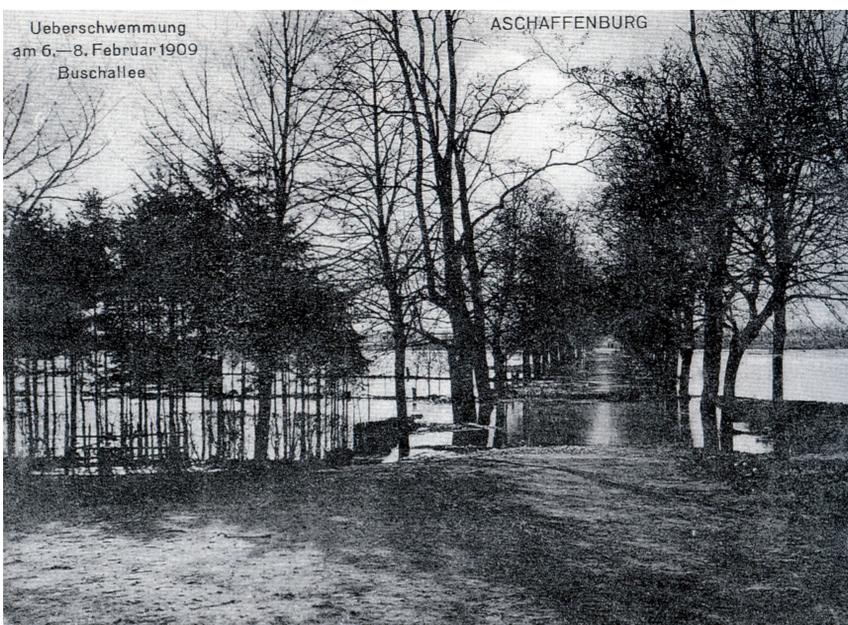
Die kleine Schönbuschallee wurde 1775 im Vorfeld der Arbeiten für die Errichtung des Landschaftsparks Schönbusch vom Mainzer Kurfürsten Friedrich Karl Joseph von Erthal (1719-1802) unter Einbeziehung des alten Schaafeheimer Weges angelegt. Sie wurde 1807 für Reiter und Fahrzeuge gesperrt, da sie „den Fußgängern hauptsächlich gewidmet sey“. So ist es bis heute zum größten Teil geblieben.



Während des 30-jährigen Krieges (1618-48) wurde der Johanniter-Ritter Walter von Kerpen im Jahr 1627 nahe des Schaafeheimer Weges ermordet. Das Denkmal wurde 1780 im Rahmen der Einrichtung des Landschaftsparks Schönbusch an die Kleine Schönbuschallee versetzt. Die Gedenkstätte sowie das Grabdenkmal, das sich in der Lohrer Stadtkirche befindet, wurden von der Familie von Kerpen gestiftet.



Die Kleine Schönbuschallee - die Verbindung von der Mainbrücke zum Park Schönbusch - ist auf der Postkarte noch ein Teil einer offenen Kulturlandschaft.



Die im Mainknie gelegene Schönbuschallee wurde vor der Mainregulierung von Überschwemmungen heimgesucht.

Für die Leiderer war die Anlage des Schönbuschs und der Allee zunächst eine Behinderung der Arbeit in der Landwirtschaft. Bis in das späte 19. Jahrhundert ziehen sich Auseinandersetzungen um die Begrenzung der Allee beim Ackerbau, zumal die Alleebäume teilweise auf den Grundstücken der Leiderer Bauern standen.



Auf den Feldern neben der Kleinen Schönbuschallee betrieben Leiderer Bauern Ackerbau bis zum Ende des 20. Jahrhunderts.



Freizeitvergnügen war und ist für die Leiderer Schlittschuhlaufen auf dem zugefrorenen Schönbuschsee.

Seit dem Hafenbau und der damit verbundenen Umstrukturierung der Leiderer Bevölkerung zu Arbeitern und Angestellten wurden der Schönbusch und die Allee mehr und mehr als Naherholungsgebiet angenommen. Sogar ein Motorradrennen fand hier statt. Bis heute ist die Kleine Schönbuschallee die grüne Lebensader, die die Innenstadt mit dem Landschaftspark verbindet. An schönen Sommerwochenenden herrscht hier Betrieb wie am Mainufer.

Die Kleine Schönbuschallee hat durch das Heranrücken der Bebauung bis an die Alleebäume an Charakter verloren. Der Besucher sollte dies als Zugeständnis an die stadtnahe Lage verstehen: Landschaftspark und Allee sind Teil einer sich ständig wandelnden Kulturlandschaft - und kein unveränderbares Museum.

Das internationale Motorradrennen „Rund um den Schönbusch“, organisiert von den Güldner-Motorenwerken in Aschaffenburg (später „Linde“), begeisterte die Menschen in den 1920er Jahren.

Beim schnellsten Straßen-Rennen Deutschlands
 „Rund um den Schönbusch“ (5. Juli 1925)
 gewinnt gegen die stärksten in- und ausländischen Maschinen
 Herr Gottfried Oberle, Eisenfeld am Main auf

Hochleistungs-Kraftrad „Güldner“
 SS 25, 496 ccm Hubvolumen
den 1. Preis mit einem Stundenradschnitt von 112 km
 in der 750 ccm Klasse

Herr F. M. Fleckenbeiner, Klingenstein 1. T. trotz Zündkerzenwechsel den 2. Preis mit nur 46 Sekunden Abstand von der ausländischen Siegermaschine der 500 ccm Klasse.
 Herr Josef Nöck, Frankfurt a. M. den 3. Preis gegen die 1000 ccm starke, rekordverdächtige englische Siegermaschine.
 Die Erfolge des Hochleistungs-Kraftrades „Güldner“, die auf normalen Serienmaschinen

erzielen wurden, sind um so bedeutungsvoller, als Herr Oberle für die 80 km lange Gesamtstrecke 3 Minuten 49 Sekunden weniger Zeit benötigte, als das schnellste englische Rad der 500 ccm Klasse und trotz des nur 496 ccm Hubvolumens bestanden. „Güldner-Motoren“ nicht mehr als 1 Minute 16 Sekunden hinter der 1000 ccm starken englischen Siegermaschine zurückblieb.

Diese Siege erbringen den Beweis, daß **das Hochleistungs-Kraftrad „Güldner“** das vollkommen in unseren eigenen Werken hergestellt wird, nicht nur die schnellste deutsche Serienmaschine ist, sondern auch die besten ausländischen Motorräder an Leistung und Ausdauer übertrifft.

Güldner-Motoren-Gesellschaft Aschaffenburg (Bayern)
 Generalvertretung für Unterfranken: Richard Schenk, Obernburg.

By order of the Mainz Elector Erthal, in 1775 the Kleine Schönbuschallee was built and planted together with the installation of the Schönbusch landscape park. Intended for mainly pedestrian use, it was barred from use by coaches and equestrians. For a long time the farmers of the village objected to Schönbusch, as the tree-lined road leading to it had in parts been built on their land. With its transformation from a farming village to a port and industrial settlement, however, the growing population came to appreciate Schönbusch as a leisure and recreation ground. The monument erected at the Schönbusch Allee commemorates the Knight of Kerpen, who was murdered in 1627.

Commandé par le prince électeur de Mayence Erthal, la Petite Allée Schönbusch fut créée en 1775 dans le cadre de l'aménagement du parc paysagiste Schönbusch. Comme le chemin fut surtout aménagé pour des piétons, son utilisation était interdite aux véhicules et aux cavaliers. Cependant l'aménagement du parc Schönbusch a été longtemps un handicap pour les paysans de Leider. Des conflits eurent lieu, surtout parce l'allée était en partie aménagée sur de la surface agricole utile. Après l'agrandissement du port Leider s'éloigna toujours davantage de l'agriculture pour se tourner vers l'industrie. Le parc Schönbusch devint alors de plus en plus un endroit de loisirs et de détente pour la population. Dans la Petite Allée Schönbusch se trouve le mémorial du chevalier de Kerpen, qui fut assassiné en 1627.

