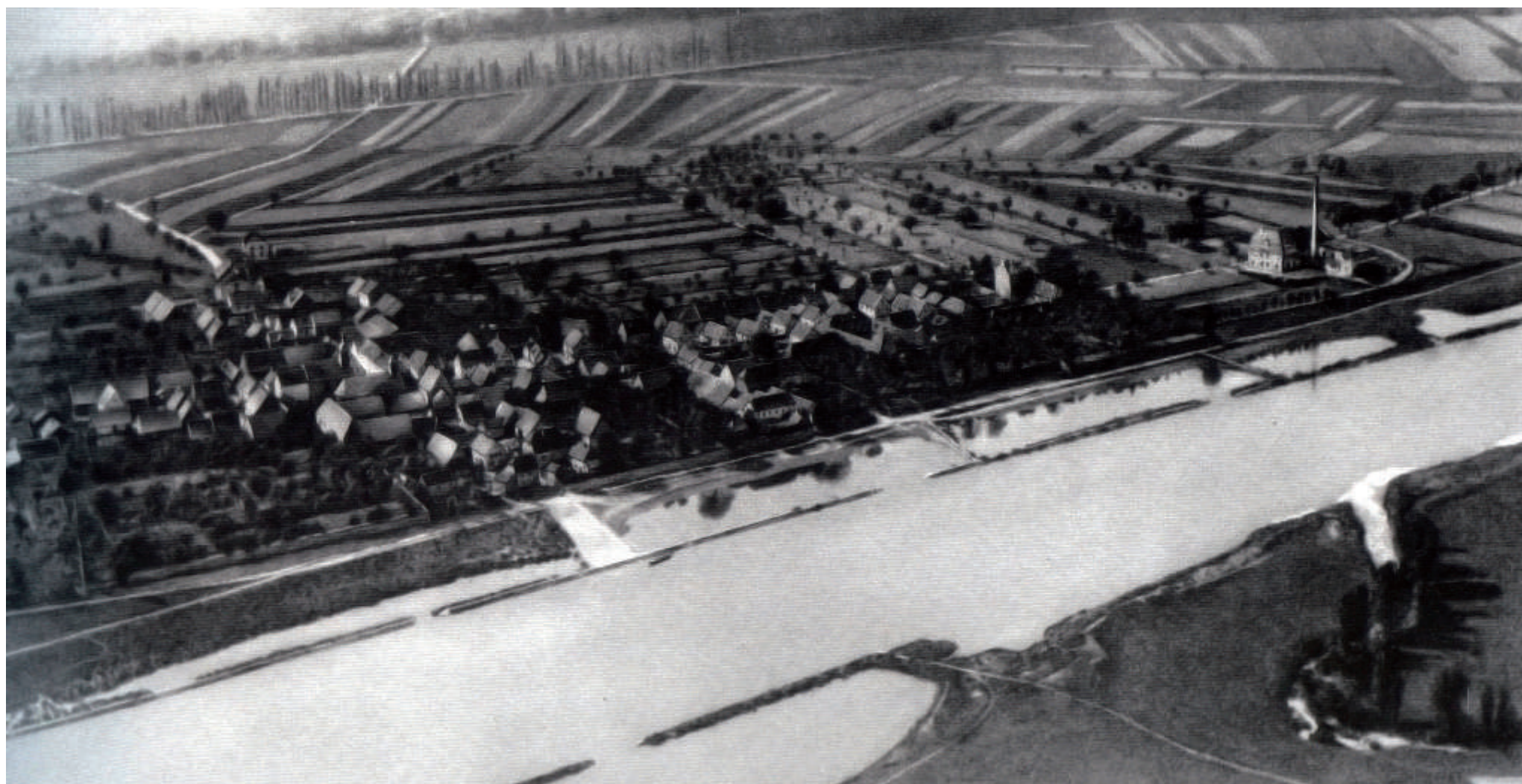


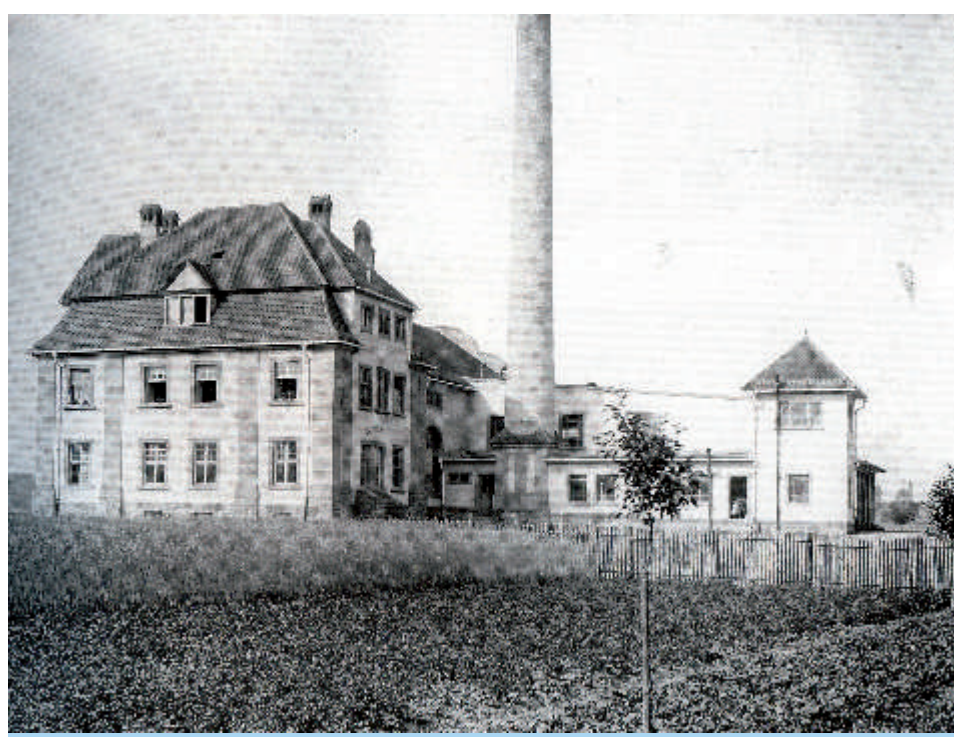
Leiderer Hafen - gestern Schrittmacher der Stadtteilentwicklung

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.

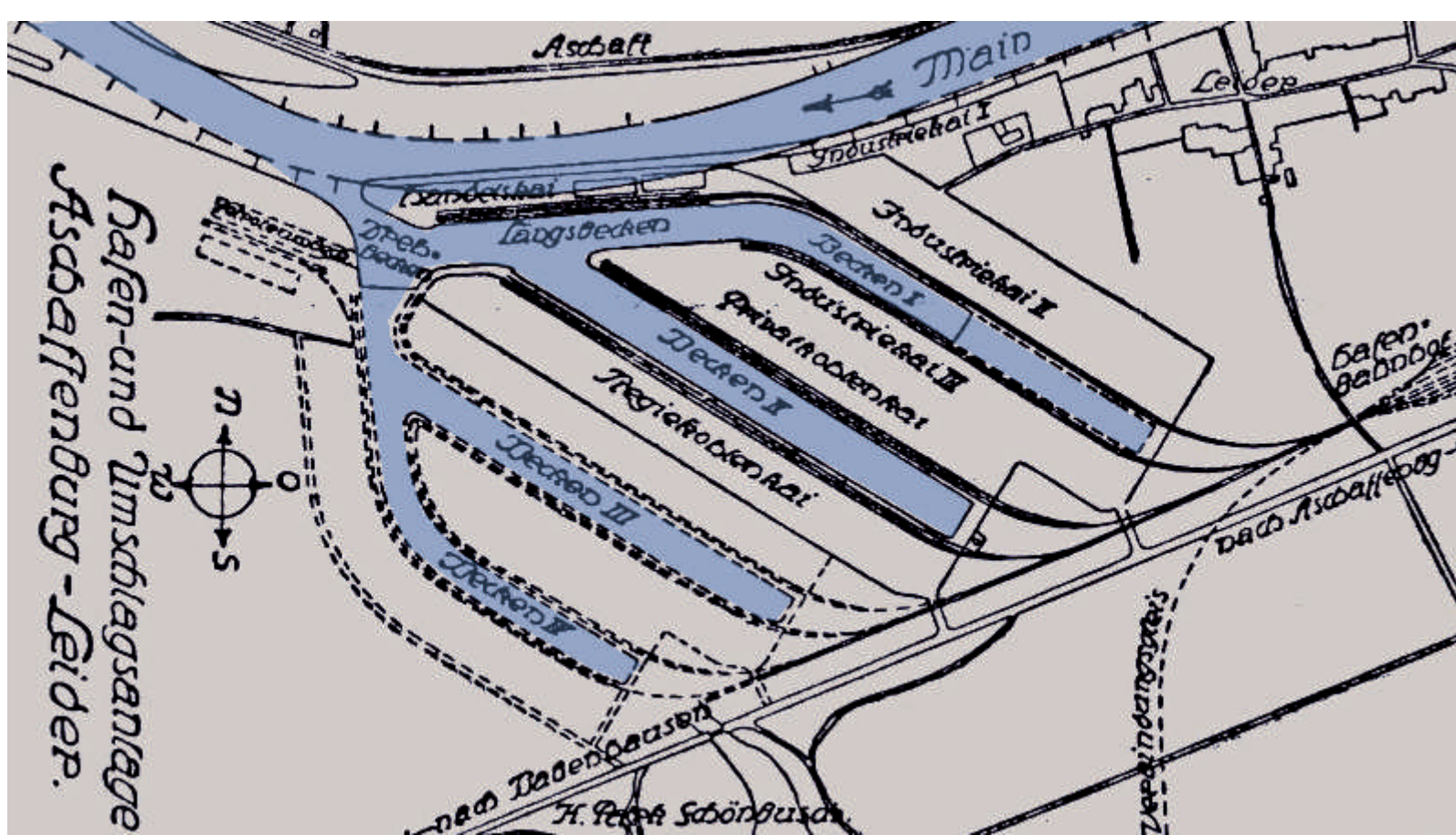
Im Floßhafen kam seit 1870 Holz aus Spessart, Odenwald und aus der Bamberger und Lichtenfelser Region zum Verkauf. Um den Holzmarkt in Bayern zu halten, wurde der Floßhafen 1891 zusammen mit der Mainbrücke ausgebaut. Wesentliche Triebfeder für den Bau des neuen Hafens



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.



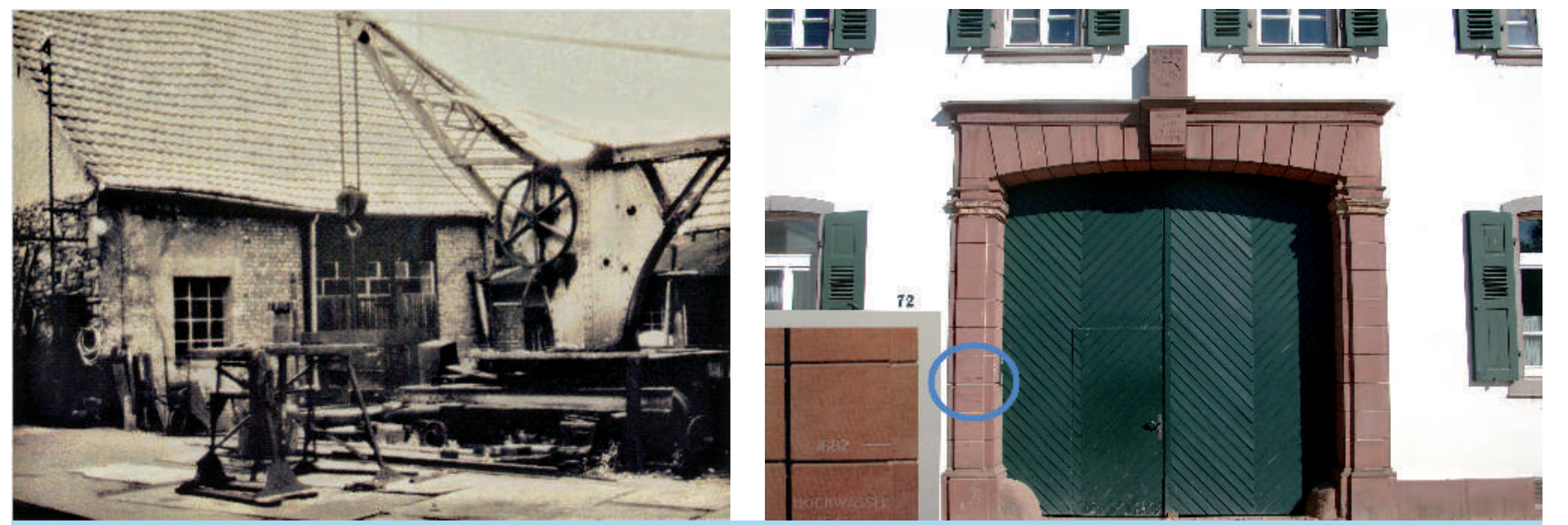
So war es geplant:

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 Schiffahrtsgesellschaft 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.



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

Auf der für die Hafenbecken 3 und 4 vorgesehenen Fläche

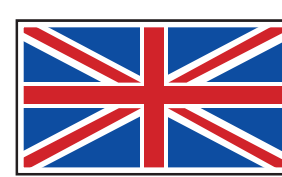
wurde 1951/52 ein Kohlekraftwerk (genannt „Bayernwerk“) errichtet, weil für die Kohlezufuhr die Nähe zum Hafen, für die Stromeinspeisung das Umspannwerk sowie für die Versorgung mit Kühlwasser der Flußlauf ideal war.

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

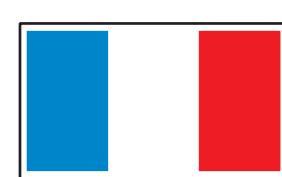


Im Winter 1963 ging auf dem Main wegen Vereisung nichts mehr. Die Schiffe mussten den schützenden Hafen aufsuchen.

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 Pfünzing-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

