

PAPENBURG

Papenburg ist die längste und älteste Fehnkolonie Deutschlands. Die erste historisch überlieferte Erwähnung Papenburgs geht auf das Jahr 1431 mit der Beschreibung einer im Grenzgebiet zu Ostfriesland gelegenen Wasserburg zurück. Die in einer friesischen Chronik mit "Papenburg" bezeichnete Burg existiert heute nicht mehr, auch ist der genaue Standort nicht bekannt.

Die Fehnstruktur verdankt die Stadt ihrem Gründer, dem emsländischen Drost Dietrich von Velen. Von ihm angeworbene Siedler haben 1631 damit begonnen, durch das Graben von Kanälen das unwegsame Moorgelände zu entwässern. Die Siedler erhielten damals an den von ihnen gegrabenen Kanalstücken sogenannte "Platzen" in einer Tiefe von 500 Metern, die an Nachkommen aber erst vererbt werden konnten, wenn diese auch wieder Kanalstücke gegraben hatten.

Durch das Graben entsteht im Laufe der Jahrhunderte ein rund 42 km langes Kanalnetz, das noch heute das Stadtbild prägt. Mit fortschreitendem Ausbau des Kanalnetzes wird Papenburg mit den Begriffen "Obenende" und "Untenende" geografisch gegliedert - Begriffe, die im Volksmund entstanden und nicht offiziell festgeschrieben sind - die jedoch die Stadtteile nach wie vor bezeichnen.

Die Kanäle dienten nicht nur der Entwässerung, sondern auch als erste Verkehrswege, auf denen der abgebaute Torf transportiert wurde und etwa gegen Ton und Ziegel zunächst nach Ostfriesland und dann darüber hinaus verkauft werden konnte. Das Torfstechen und der Torfverkauf führten so im 18. Jahrhundert zur Papenburger Schifffahrt. Die für den Transport auf dem Wasser erforderlichen Schiffe wurden in Papenburg gebaut, wobei es zeitweise 24 kleine Werften gab, durch die der Grundstock zum Werftenstandort Papenburg gelegt wurde. Im Jahre 1750 fuhr der erste Papenburger Schiffer nach Hamburg und wies damit dem örtlichen Torfhandel den Weg in die Metropole. Es gründeten sich Reedereien, die sich wiederum bald von der Torfverschiffung lösten und sich zur allgemeinen Seeschifffahrt weiterbewegten. Die insbesondere im 18. und 19. Jahrhundert gebauten Schiffstypen sind noch heute auf unseren Kanälen im Schifffahrtsfreilichtmuseum zu sehen - sie wurden von Auszubildenden der Meyer Werft nach Originalplänen gebaut.

Im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts wurden in Papenburg etwa 250 Schiffe gebaut, womit die Papenburger Werften an der Spitze der deutschen Seehäfen standen und einen Schiffbaustandort von europäischem Rang darstellten. Um 1850 konnten sich die Papenburger Reedereien mit denen Hamburgs und Bremens messen, Emden hatte man längst überflügelt. In Papenburg wurde eine Navigationsschule gegründet und im Schiffbau blieb man weiterhin führend 1854 wurde die Eisenbahnstrecke Emden - Papenburg freigegeben und der Hafen gewann zusätzlich durch die Anbindung an das Eisenbahnnetz. Papenburger Schiffe erreichten Südostasien und Südamerika. Mit der Verleihung der Stadtrechte im Jahre 1861 erreichte die politische Gemeinde Papenburg die kommunale Unabhängigkeit und die Verantwortlichen konnten weitgehend frei und unabhängig von obrigkeitlichen Zwängen die Entwicklung des Ortes gestalten.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts brach der bis dahin stetige Aufwärtstrend stark ein. Die Entwicklung der Dampfschifffahrt wirkte sich verheerend für die Papenburger Segler mittleren und kleineren Typs aus. Die 1868 194 Schiffe umfassende Seeschiffsflotte schmolz ebenso zusammen wie die Zahl der Werften. Man stemmte sich dem Niedergang entgegen, baute neue Seeschleusen und gründete eine Schleppdampf-Reederei. Andere Industriezweige wurden angesiedelt, so im Bereich der Holzverarbeitung, und mit Joseph Lambert Meyer war schließlich schon seit 1872 der zukunftssträchtige Schiffbauer in Papenburg präsent. Die Meyer-Werft sollte als einzige der einst 24 Werften die Papenburger Schiffbautradition fortsetzen.

Der Katholizismus bestimmte das kirchliche und auch das kulturelle Leben im industriellen Papenburg ebenso wie im ländlichen Aschendorf. Politisch dominierte die Deutsche Zentrumspartei, man gehörte zu den treuen Wählern eines Ludwig Windthorst. Den Nationalsozialisten gelang, trotz großer ökonomischer Probleme Papenburgs in der Weltwirtschaftskrise, kein wirklicher Einbruch in das katholische Milieu. Dennoch wurde Papenburg zum Verwaltungsmittelpunkt der Konzentrations- und Gefangenenlager des NS-Staates im Emsland.

Nach dem Zweiten Weltkrieg profitierte auch das Stadtgebiet von der erfolgreichen Erschließung des Emslandes, wodurch nicht nur Moorgebiete kultiviert wurden, sondern eine generelle Entwicklung der Infrastruktur gefördert wurde.

1973 wurden Aschendorf, Bokel, Herbrum, Nenndorf und Tunxdorf in die Stadt Papenburg eingegliedert, eine vor allem in Aschendorf umstrittene Entscheidung. 1977 wurde dann auch der Landkreis Aschendorf-Hümmling in den neu gebildeten Landkreis Emsland integriert. In dieser Zeit begann wieder eine Erfolgsgeschichte Papenburgs. Das Stadtbild wurde in den Zentren erheblich verändert; die Infrastruktur erfuhr eine wesentliche Verbesserung durch die Anbindung an die A 31, den Ausbau des Seehafens und die Beteiligung der Stadt Papenburg an dem Luftlandeplatz in Leer. Durch die Schaffung neuer Gewerbegebiete siedelten sich neue, innovative Firmen an, die so zum wirtschaftlichen Aufschwung beitrugen. Die Meyer-Werft begann mit dem Bau von Kreuzfahrtschiffen. Nicht zuletzt deshalb blühte der Tourismus in Papenburg auf und ist zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden.

Quelle: Website Papenburg

Ro, 2018