

Sturmfluten und Hochwasser in Weener

Teil 1

Weener wurde in der Vergangenheit sehr häufig von Überschwemmungen durch Sturmfluten heimgesucht.

So auch im Dezember 1871 - Der Emsdeich brach an mehreren Stellen und die Fluten ergossen sich ungehindert ins Land.

Im Januar 1877 war die Sturmflut so gewaltig, dass die Eisenbahnstrecke Ihrhove-Weener-Neuschanz auf mehreren hundert Metern zerstört wurde. Der Emsdeich brach an 6 Stellen und einige Bewohner des Hafens ertranken. Auch Vieh kam zahlreich ums Leben.

Am 8. und 9. März 1877 folgte die nächste Sturmflut, die erheblichen Schaden anrichtete.

Die Sturmflut am 28. Januar 1901 trat in der Nacht vom 27.1. auf den 28.1. verhältnismäßig plötzlich auf. Sie erreichte eine bis dahin nicht erreichte Höhe von NN + 4,25 m.

Der Hafenstadtteil Weener, der zur damaligen Zeit noch über die Sielmuhde in offener Verbindung mit der Ems stand, war der Gewalt des Wassers voll ausgesetzt. Nur am Pegel Leerort stieg das Wasser noch 74 cm höher.

Die schwere Sturmflut richtete zwar große Schäden an Häusern und Einrichtungen an, forderte aber glücklicherweise keine Menschenleben. Das war auch ein Erfolg von Schutzmaßnahmen, die man nach der letzten schweren Sturmflut vom 31. Januar 1877 vorgenommen hatte.



Sämtliche Häuser im Hafensbereich, die gefährdet waren, mussten, wenn die Flut nicht eindringen sollte, Fenster, Türen und Gänge mit „Schütten“ (Holzbohlen, die in Mauerwerkschlitze eingesetzt wurden) abgeschlossen werden. Teilweise wurden auch Häuser im unteren Teil mit Wassermauern versehen.

Die Hafenanlieger kamen mit dem Schrecken davon, doch die Forderung nach besserem Hochwasserschutz wurde lauter.

An der Küste sind im letzten halben Jahrhundert die Flutwellen immer höher gestiegen. Dank vorbildlichem Küstenschutz fühlen sich die Anwohner im Hafens- und Stadtbereich heute ein Stück sicherer.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums
Hier werden Europa- und Landesgelder
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Die Klingele Papierwerke GmbH & Co. KG



Im Jahr 1958 wurde an dieser Stelle die Strohkartonfabrik Ostfriesland von einem Konsortium von Bauern und Landwirten (Unterscheidung zwischen Eigentümern und Pächtern) mit der Unterstützung von Handel und Banken gegründet. Die Landwirtschaft wollte nach dem Vorbild der Niederländer ebenfalls eine eigene Strohverwertung haben. Es war damals einmalig, dass mit jedem Kommanditanteil eine Lieferpflicht von 10 Tonnen Stroh gekoppelt war.

Am 17.03.1960 lief die Papierproduktion an. Finanzielle Engpässe und Schwierigkeiten im Bereich der Produktion führten jedoch schon bald dazu, dass der Beirat sich schweren Herzens entscheiden musste, einen finanzkräftigen Partner zu suchen oder die Papierfabrik zu verkaufen.

Nach nicht einmal 12 Monaten Betriebszeit wurde am 01.03.1961 die Papierfabrik von Herrn Dr. Werner Klingele übernommen und in sein Wellpappenunternehmen integriert. Die Verbindung zu Klingele bestand bereits seit Produktionsaufnahme.

Bei der Übernahme lag die Produktionskapazität bei nur 20 Tonnen pro Tag im Durchschnitt. Erste Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und zur Reduzierung von Stillständen wurden eingeleitet.

In den Jahren 1963, 1966 und 1969 wurde erfolgreich expandiert. Es wurden Umbauten der Papiermaschine und Stoffaufbereitung vorgenommen. Die Produktion konnte gegenüber dem Übernahmezeitpunkt 1960 auf 60 Tonnen pro Tag gesteigert, somit also verdreifacht werden. Des Weiteren ist die Papierfabrik seit 1969 ein sogenannter Durchfahrbetrieb. Es wird also 24 Stunden pro Tag in vier Schichten gearbeitet.

Im Jahr 1970 wurde schließlich die Verarbeitung von Stroh aufgegeben. Das Papier wird jetzt zu 100 % aus Altpapier hergestellt.

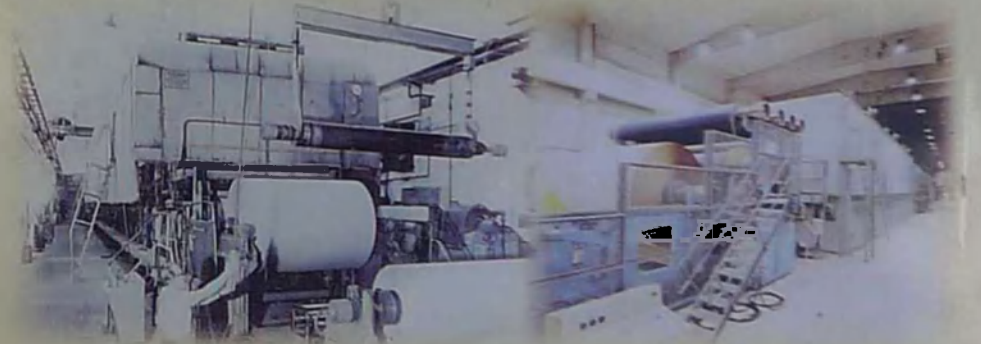
Im Mai 1980 wurde die PM I mit einer Tagesproduktion von 120 Tonnen bzw. einer Jahreskapazität von 40.000 Tonnen abgestellt. Am 05. Juni 1980 nahm die PM II die Produktion auf. Es konnten nun täglich 170 Tonnen und jährlich 60.000 Tonnen produziert werden.



An der PM II wurden stets weitere Verbesserungen vorgenommen, um auch weiterhin die Qualität der Produkte zu verbessern und die Kapazität zu erhöhen. 1986 lag die Tagesproduktion bei 210 Tonnen, entsprechend 73.000 Jahrestonnen.

1987 wurde die PM II auf eine Arbeitsbreite von 490 cm verbreitert. Dieser Umbau ging mit weiteren technischen und technologischen Verbesserungen einher und erhöhte die Tagesproduktion nochmals auf 250 Tonnen. Jährlich konnten jetzt rund 90.000 Tonnen Wellpappenpapier produziert werden.

Bei dem Umbau 1995 wurde die Jahreskapazität der Papiermaschine auf 150.000 Tonnen erhöht. Die Produktionsgeschwindigkeit lag jetzt bei 800 Metern pro Minute. Täglich erzeugte die Papierfabrik eine Papierbahn von ca. 1.150 Kilometern Länge. Dies entspricht ungefähr der Entfernung zwischen Weener und Basel.



Außerdem plante Klingele in diesem Jahr einen großen Umbau der Produktionsanlagen, der im Jahr 2000 durchgeführt und abgeschlossen wurde. Neben der deutlichen Verlängerung der Papiermaschine wurden unter anderem ein neuer Rollenschneider installiert, ein neues vollautomatisches Kranlager (Gesamtlagerkapazität ca. 8.000 Tonnen) errichtet und ein vollautomatisches Waagesystem angeschlossen.

Gleichzeitig wurde an der Papiermaschine ein erneuter Umbau vorgenommen, der die bisherige Produktionsleistung noch einmal um 15 Prozent auf rund 250.000 Tonnen pro Jahr steigerte.

Im Jahr 2005 wurden die Planungen zum Neubau des Ersatzbrennstoff-Kraftwerkes Weener Energie aufgenommen. Seit Mai 2008 versorgt das Dampfkraftwerk die Papierfabrik mit Strom und Gas.

Im Jahr 2011 übernahm Klingele außerdem eine Windkraftanlage und ist damit unmittelbar in der Branche der erneuerbaren Energie tätig.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

www.wero-deutschland.de

www.ilek-roede.de

Das Speicherensemble



Das alte Packhaus wurde um 1860 erbaut: einer Zeit, in dem der Schiffsverkehr im Hafen nach erfolgten Sanierungen wieder zugenommen hatte.

Das Packhaus diente der Lagerung der angelieferten Frachten für den Im- und Export.

Im Jahre 1955/56 siedelten sich zwei Betriebe, die Raiffeisenbezugs- und Absatzgenossenschaft sowie die Firma Feenders an.

Die Raiffeisenbezugs- und Absatzgenossenschaft über-

nahm das alte Packhaus und baute das Silogebäude an. Dieses Getreidesilo ist das höchste Gebäude im Rheiderland. Im Packhaus wurde eine Getreidetrocknungsanlage installiert. Im Siloturm wurde das Getreide bis zur Verschiffung gelagert. Die Beladung der Schiffe erfolgte mittels



eines Rohres, welches über die Straße führte. Hierdurch wurde das Getreide auf die Schiffe „gepumpt“.

Der Umschlag im Hafen ging jedoch kontinuierlich zurück; Anfang der 1980er Jahre legte hier nur noch selten ein Schiff an, um Getreide zu laden oder Kunstdünger der Firma Feenders zu löschen.

1994 wurde der Betrieb in Weener gänzlich eingestellt.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Das Bohlwerk in Weener

Seit 1810 nahm die Verschlickung des Weeneraner Hafens trotz mehrmaliger Sanierungsmaßnahmen ständig zu. Nachdem der florierende Handel um 1890 einen Plan für einen tidefreien Hafen entstehen ließ, der aber an den hohen Kosten scheiterte, wurde 1896 von der Wasserinspektion Leer das Projekt „Bohlwerk an der Emsböschung“ erstellt und 1899 genehmigt. An der 5 m breiten, 325 m langen Ladebrücke zwischen der Hafeneinfahrt und der Eisenbahnbrücke auf Pfählen gebaut, konnten zwei Schiffe anlegen, deren Fracht auf Leichter-schiffe umgeladen und in den Hafen befördert wurde. 1905 wurde der Bau fertiggestellt.



Die Sturmfluten im März 1906 und im November 1921 führten zu schweren Schäden am Bohlwerk, ebenso der rasch voranschreitende Holzverschleiß des Bauwerkes, was hohe Kosten für den Flecken Weener verursachte. Die Fleckenvertretung erkannte, dass der Bau ein



„schwerer Fehler“ gewesen war und ließ das Bohlwerk 1923 nach Genehmigung des Ministeriums abreißen. Der Erlös aus dem Verkauf des Abrissmaterials deckte nicht einmal die vom Ministerium zurückgeforderte Zuschusssumme.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Torfschifffahrt in Weener

Nach den Befreiungskriegen sollte die Ems im Bereich des Weeneraner Hafens auf Kosten Hannovers 1815/16 schiffbar gemacht werden. Vorgesehen war eine Wassertiefe von 3 Fuß für kleine Schiffe bis zu 10 Last Tragfähigkeit.

Leider wurden die Arbeiten verspätet durchgeführt und nur eine Wassertiefe von 2 Fuß erreicht, somit konnten nur sogenannte „Pünter“ landeinwärts fahren. Für Weener war die Schiffbarmachung wichtig geworden, da der landwirtschaftliche Überschuss hauptsächlich nach England verkauft wurde. Ausgeführt wurden u.a. Hafer, Roggen, Weizen, Bohnen, Mehl, Grütze, Steine, Dachpfannen und vieles mehr.

Seit 1853 gab es für den Verkauf und das Ausladen des Torfes ein vom Gemeindeausschuss obrigkeitlich bestätigtes „Torfreglement.“

Sogenannte „Torfmäkler“ waren Mittler zwischen Torfschiffer und Käufer. Vor dem Löschen ließen sie sich Proben aushändigen, die sie an die „Messer“ gaben, die dann auf gleichbleibende Qualität achteten. Die Torfmesser mussten mit den Händen die Körbe halb füllen, schütteln und ihn gestrichen randvoll füllen. Torfaufseher überwachten diesen Vorgang.

Träger schafften die Körbe über schwankende Dielenbretter zum Wagen. Die Körbe hatten einen Inhalt von einem Hektoliter, sie waren aber nicht geeicht.

1853 rechnete man in Weener mit 1100 Torfschiffen. Davon waren 300 ganze und 800 halbe Mutten. Eine ganze Mutte hatte 12, eine halbe 5 Fuder geladen.



Bis Mitte des vergangenen Jahrhunderts segelten noch Torfschiffe auf der Ems und fuhren den hiesigen Hafen an.

Aber auch Lastkraftwagen brachten den Torf gewogen zum Verbraucher. Nach der Installierung von Heizungsanlagen, mit Koks beheizt, später mit Öl und Gas, sind dann die letzten noch im Hafen verkehrenden Holzschiffe verschwunden.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

www.wero-deutschland.de

www.ilek-roede.de



„Törfwieven“ – Torffrauen



Torffrauen, „Törfwieven“ auf dem Weg zum Entladen der Torfschiffe.

(v.l. Anna Müller, Neeske Davids, Anna ter-Veen, Fenna Klinghagen, Antje Groenewold)

(Quelle: Gezeitenland Verlag rt. Rixtus Weener)

Seit 1853 gab es für das Ausladen und den Verkauf des Torfes ein vom Gemeindevorstand beschlossenes „Torfreglement“

Etwa 800 größere und kleinere Torfschiffe (Muttjes) unter Segel landeten jährlich hier im Hafen von Weener über 6000 Fuder Torf an. (1 Fuder (Pferdefuhrwerk) enthielt 45 prall gefüllte Körbe Brenntorf)

Nun begann die Arbeit der „Törfwieven“. Es waren handfeste Frauen, die den Torf in Körbe füllten und dann auf die Pferdefuhrwerke verladen. Die 100 Liter Körbe wurden zunächst halb gefüllt, kräftig geschüttelt und anschließend bis zum Rand aufgefüllt. Sie wurden durch den

Torfaufseher per Handschlag auf korrektes Füllen der Körbe verpflichtet.

Für den schweren Arbeitsvorgang arbeiteten die „Törfwieven“ im Team. Meist füllten zwei Frauen den Torfkorb (fünzig Pfund). Das Hintragen und Absetzen des gefüllten Torfkorb auf die Hafenkaje übernahm eine dritte Frau. Eine vierte packte den Korb auf das bereitstehende Pferdefuhrwerk.

Zur Würdigung der schweren Arbeit dieser Frauen und um die Erinnerung an den lebhaften Hafenbetrieb in vergangener Zeit wach zu halten, beschlossen die Gremien der Stadt Weener, den „Törfwieven“ ein Denkmal zu widmen.

Karl-Ludwig Böke schuf die Figurengruppe nach Gesprächen mit einer Frau, die als Achtzehnjährige mit ihrer Mutter und Großmutter Anfang der fünfziger Jahre als „Törfwiev“ tätig war.

Da also auch junge Mädchen diese Arbeit verrichteten, hat Böke zwei Frauen unterschiedlichen Alters dargestellt.



Verkehrs- und
Verschönerungsverein
Weener e. V.

Mit freundlicher
Unterstützung der

 Sparkasse
LeerWittmund

Entwicklung des Weeneraner Hafens Teil 1

1572 gab es Bestrebungen, einen neuen Schiffsanlegeplatz näher an den Ort anzulegen. Bis zu diesem Zeitpunkt war das „Weener Gatt“, eine Muhde auf Höhe des Sägewerkes Hesse, genutzt worden.



Neuer Standort war das Gebiet zwischen der Norderstraße und der Ems. Die Bewässerung erfolgte über das Mühlentief und das Weener Sieltief.

Der neue Hafen war zur Ems hin offen und tideabhängig. Es herrschte ein reger Handel mit den benachbarten Orten.



In den kommenden Jahrhunderten gab es ein Auf und Ab für den Weeneraner Hafen. Die Verwaltung und der Betrieb des Hafens waren zwischenzeitlich auf den Flecken

Weener übergegangen. Für die Nutzung der Kaje und der Hafenanlagen waren Gebühren zu entrichten. Aus diesen Geldern wurden die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten finanziert. Regelmäßig setzte jedoch mit der Verschlickung ein Teufelskreis ein. War der Hafen verschlammt, konnten größere Schiffe nicht einlaufen. Der Hafen erwirtschaftete keine Gebühren; es kam kein Geld in die Hafenkasse.



Seine Blütezeit erlebte der Hafen in den Jahren 1780 bis 1810. Viele fremde und inländische große Schiffe liefen den Hafen an, fanden Schutz und nutzten Weener

als Winterlager. Die Fracht bestand aus rheiderländer Produkten; sie wurden bis in den Mittelmeerraum und nach England exportiert.



Es wurden Packhäuser gebaut, um Fracht und Rückfrachten aufzunehmen. Der Hafen wurde zunehmend besiedelt. Kapitäne bauten ihre Häuser. Handwerker, Schiffer und Arbeiter ließen sich am Hafen nieder.

1810 nahmen die Einnahmen des verschlammten Hafens erneut ab. Hafen und Kaje befanden sich in einem schlechten Zustand. 1828 verzeichneten die Berichte keinen Schiffsverkehr mehr. Erst 1833 wurden der Hafen und die Kaje repariert.

1852 wieder die gleiche Problematik – zu geringe Gebühreneinnahmen ermöglichten es nicht, den Hafen zu entschlickern.

1855/56 fanden Hafenreinigungen statt, die Kajung wurde erneuert und repariert, die Nordseite des Hafens gepflastert. Der Schiffsverkehr nahm wieder zu.



EUROPAISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Das Siel Weener



Das im Jahre 1981 sanierte Siel Weener hat eine lichte Durchflussbreite von 3,00 m bei einer Drempellage von NN – 1,40 m. Über dieses Bauwerk und das sich anschließende 6,5 km lange Weener Sieltief entwässerte die ehemalige Weener-Stapelmoorer-Süderhammricks Sielacht in früheren Jahren die tiefergelegenen Flächen im südöstlichen Stadtgebiet von Weener in den Hafen. Seit dem Bau der Kamerschleuse und dem dadurch gleichbleibenden höheren Wasserstand im Hafen ist dies nicht mehr möglich und das Siel wird nun überwiegend nur noch zur Bewässerung der angeschlossenen Niederungsgebiete in Trockenzeiten genutzt.

Heute entwässert das in Nord-Süd-Richtung verlaufende Weener Sieltief über das in West-Ost-Richtung verlaufende Stapelmoorer Sieltief und das Schöpfwerk Stapelmoor in die Ems.



Der Sielstandort hat über Jahrhunderte bestanden. Der Neubau eines massiven Vorgängersieles aus Ziegelsteinen ist aus dem Jahre 1748 überliefert. Aber es ist zu vermuten, dass auch vor dieser Zeit bereits ein Siel in Holzbauweise vorhanden war.

Heute entwässert das in Nord-Süd-Richtung verlaufende Weener Sieltief über das in West-Ost-Richtung verlaufende Stapelmoorer Sieltief und das Schöpfwerk Stapelmoor in die Ems.



In den tiefergelegenen Flächen zwischen dem höheren Emsrand und der Geest ist der Wasserstand früher wahrscheinlich zu hoch gewesen. Das Binnenwasser konnte nur über das Weener Sieltief und das Stapelmoorer Sieltief abfließen. Eine Entwässerung über das Weener Siel und den Hafen konnte nur bei normalem Tideniedrigwasser der Ems erfolgen. Diese Möglichkeit war nur zweimal täglich für wenige Stunden gegeben. Bei durch ungünstige Wetterlagen oder Sturmfluten auftretenden höheren Außenwasserständen war es überhaupt nicht möglich. Hohe Binnenwasserstände, Vernässungen und Überschwemmungen waren die Folge und gefährdeten oft zu den Hauptvegetationszeiten die Existenz der Landwirte.

Heute hat die Sielacht hier durch den Betrieb moderner Schöpfwerke Abhilfe geschaffen.



Alt Weener-Parke am Hafen



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Die Schiffswerften in Weener

Von 1806 bis 1873 existierten in Weener drei Schiffswerften.



1806 gründete Jan Hesse an der Südseite der Muhde die „Schiffs-Helling-Gesellschaft“. Sie führte Reparaturen durch, baute aber auch neue Schiffe. Neben der Helling hatte man an beiden Seiten tiefe, breite Becken gegraben, die Verbindung zur Muhde hatten. Die Schiffe konnten dort sicher vor Sturm und Eisgang liegen. Eine Anzeige über den Bau dieser Werft brachten die „Wöchentlichen ostfriesischen Anzeigen und Nachrichten“ am 3. November 1806.

In dieser Anzeige hieß es: „Einem geehrtesten Publico zeigen wir hiemit ergebenst an, daß wir im abgewichenen Sommer neben dem Hafen hieselbst, einen Helling zur Erbauung völlig neuer Schiffe und einen besonderen Helling zur Reparatur alter Schiffe angelegt haben.“



Brigg

Es gab eine weitere Werft von Marten Anskes. Dieses geht aus einem Kaufvertrag über den Bau eines Kuff-Schiffes für den Schiffer Hans Jans Schulten aus Groningen vom April 1809 hervor. Ansonsten ist auch hier nur wenig bekannt.

1815 werden beide Werften schon nicht mehr erwähnt.

Im 19. Jahrhundert ist Reinhard Borg, dessen Name im Zusammenhang mit Schiffen von 1841 – 1873 immer wieder erwähnt wird, der unumstrittene Meister im Weeneraner Schiffbau. Er baute auf seiner Werft, die am südlichen Emsausgang des Hafens lag, 23 hochseetaugliche größere Schiffe. Bekannt sind 4 Schoner, 2 Schonerbriggs, 8 Schonergalieten, 3 Galieten, 2 Briggs und 3 Huker (Schiffe für die Hochseefischerei).

Reeder dieser Schiffe waren überwiegend Partenreeder, Weeneraner Kaufleute und Kapitäne.

Partenreedereien waren ein Zusammenschluss aus Bauern oder Kaufleuten. Diese kauften gemeinsam ein Schiff, heuerten Kapitän und Mannschaft an und schickten ihr Schiff mit eigener Fracht auf die Reise. Der Gewinn, aber auch der Verlust der Fahrt wurde anteilmäßig auf die „Parten“ umgelegt. Zu der Zeit gab es in Weener mit bis zu 30 Parten viele Reedereien.



Galiot



EUROPAISCHE UNION
Europäischer Fonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raum:

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Emsfähre Hilkenborg

Die Emsfähre Hilkenborg wurde bereits 1606 als „landesherrliche Fähre“ erwähnt. Zunächst war sie nur eine reine Personenfähre. Aber bereits 1749 gingen auch Fuhrwerke über die Ems. 1813 wurde sie als Pünke, eine mit einem Grundseil handgezogene Fähre, von der damaligen königlichen Regierung in Aurich in Betrieb genommen und stellte über Jahrzehnte eine stark frequentierte Verbindung zum Rheiderland dar, da auch die gegenüberliegenden Gemeinden dem Altkreis Weener angehörten.



Vom Fährrpreis allein konnte kein Fährrpächter leben. Alle Hauseigentümer links und rechts der Ems waren „fährschatzpflichtig“. Alljährlich wurde der „Fährschatz“ durch den Fährrmann in Reichstalern oder Naturalien von den Einwohnern in deren Wohnungen abgeholt. Dafür konnten sich die „Fährschatzpflichtigen“ und ihre Dienstboten dann, wann immer sie wollten, umsonst übersetzen lassen.

Für Vieh und Fuhrwerke musste jedoch weiterhin das tarifmäßige Fährgeld bezahlt werden. Vielfach hatten die Fährrleute eine Konzession, mit der es ihnen gestattet war, eine Gastwirtschaft zu betreiben. In Hilkenborg war dieses der Fall.

Die Fährrnutzung wurde weniger, als mit dem Bau der neuen Friesenbrücke 1924 – 1926 dort ein Laufsteg angebracht wurde. Hierdurch entfiel der Personenverkehr fast gänzlich. Ab 1960 wurde die Fähre modernisiert und von einem seitlich angebrachten Motorboot gezogen.

Nach dem Bau der Emsbrücke in Papenburg wurde trotz Protesten im Jahre 1971 die endgültige Stilllegung des Hilkenborger Emsverkehrs vom Kreistag Leer beschlossen. Seit 1973 gibt es die Fähre nicht mehr.



EUROPÄISCHE UNION
Europäisches Land
für die Entwicklung des
ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
www.wero-deutschland.de
www.ilek-roede.de

Kaake-Bogen - Stätte der niederen Gerichtsbarkeit

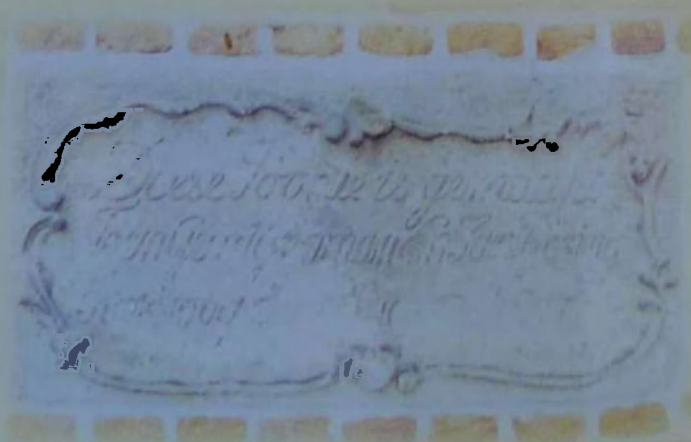


Das im Rokoko-Stil erbaute Tor markiert die Trennung von weltlichem und geistlichem Besitz.

Charakteristisch sind die einwärts geschwungenen Giebellehnen.

In der Spitze ist eine verwitterte Inschrifttafel, sie versinnbildlicht ein Stück Geschichte der Stadt Weener.

Im späten Mittelalter wurden Gesetzesbrecher in Halseisen oder Handfesseln hier an den Pranger gestellt und so dem Spott und der Missachtung der



Bürger ausgesetzt. Rechts im Torbogen sind die Befestigungen noch zu erkennen.

1993 wurde das gesamte Kaakedreieck zeitgemäß umgestaltet.

„Isdern Hinnerk bi de Kaake“ (Eisener Heinrich)

Die Sitte des Nagelns begann in Deutschland Anfang 1915. Der genaue Zeitpunkt ist nicht bekannt. In vielen Städten und historischen Orten wurde so Geld eingeworben.


Im Frühherbst 1915 wurde die vom Weeneraner Holzschnitzer Max Herms gefertigte Weichholzfigur an Haus des Kaufmanns Lambertus Hinders aufgestellt. Vaterländisch gesonnene Bürger konnten hier eiserne Nägel oder Plättchen mit eingravierten Namen, als Zeichen eines Beitrages für die Kriegsanleihe, einschlagen.

So entstand im Volksmund der Name „Isdern Hinnerk“.



Verkehrs- und
Verschönerungsverein
Weener e. V.

Mit freundlicher
Unterstützung der

 Sparkasse
LeerWittmund

Zeittafel zur Entstehungsgeschichte der evangelisch-reformierten Georgskirche Weener

Erste Kirche in Weener = Holzkirche mit Turm im Westen auf dem Alten Friedhof (dem Heiligen Johannes geweiht). Sie wurde schnell zu klein und daher wurde neu gebaut.

Ca. 1230: Entstand ein rechteckiger Saalbau mit halbrunder Apsis und flacher Balkendecke westlich des Glockenturms.

Besonderheit des ostfriesischen Kirchenbaus: Breittraumbau – Blick zuerst auf die Gemeinde, dann erst (nach einer Drehung) auf den Priester.

Mitte 15 Jh.: Auseinanderrücken der Bevölkerungsschichten, Betonung von Laien und Geistlichkeit.

Ca. 1462: Anbau des Chorraumes im Osten, durch einen Lettner vom Kirchenschiff abgetrennt. An den Chorraum angebaut: die Gehrkammer (später als Lateinschule genutzt) mit einer Balganlage für die erste, an der Nordwand eingebaute Orgel.

Der Chorraum wird mit der Reformation um 1530 in der Kirche funktionslos.

In die Kirche um 1640 eingebaut: die jetzige Kanzel, Abendmahlstisch und -bank, Gestühl unter der Orgel, alter Leuchter gegenüber der Kanzel (Renaissance, 1638 der Gemeinde gestiftet), Uhr von 1626.

1710: Einbau der Arp-Schnitger-Orgel

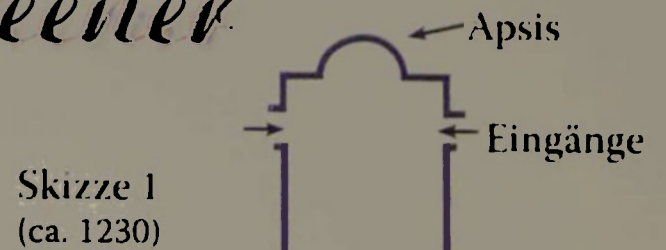
1738: Neuer Glockenturm

1754: Barocke Vorbauten am westlichen und südlichen Eingang und Emporen an der Westwand.

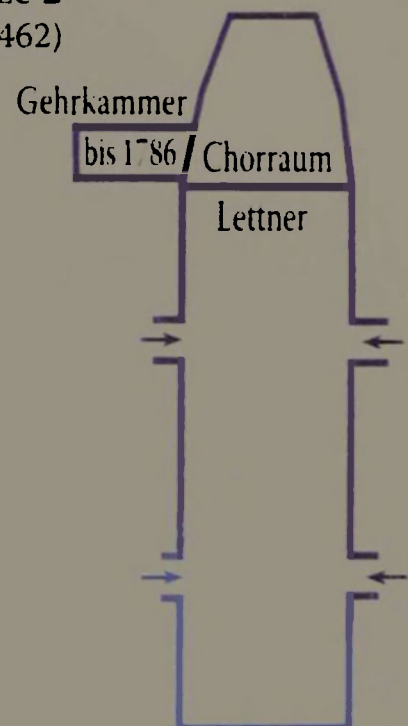
1780: Holztonnendecke im Kirchenraum

1893: Erweiterung der Kirche durch das nördliche Querschiff ("Neues Ende"). Zentralbau mit Ausrichtung auf die Kanzel und den Abendmahlstisch, Konzentration auf die (im Halbkreis) versammelte Gemeinde.

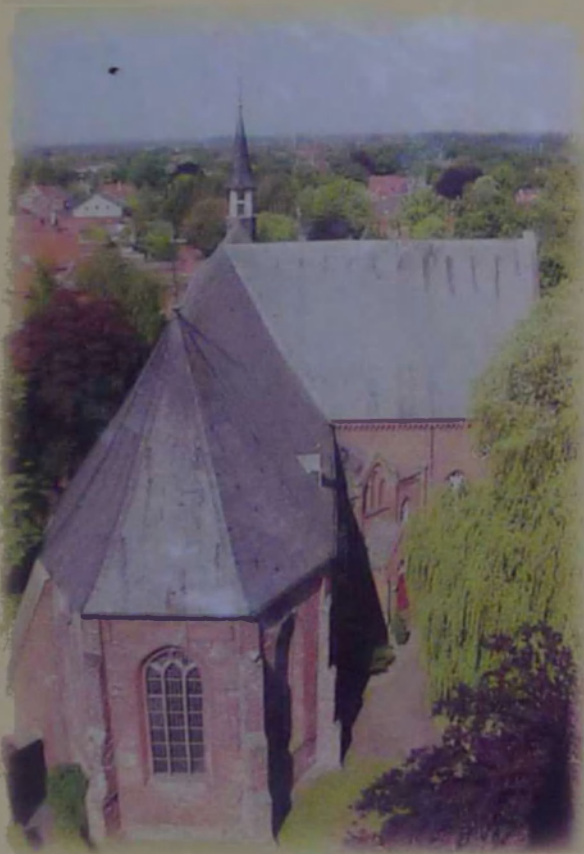
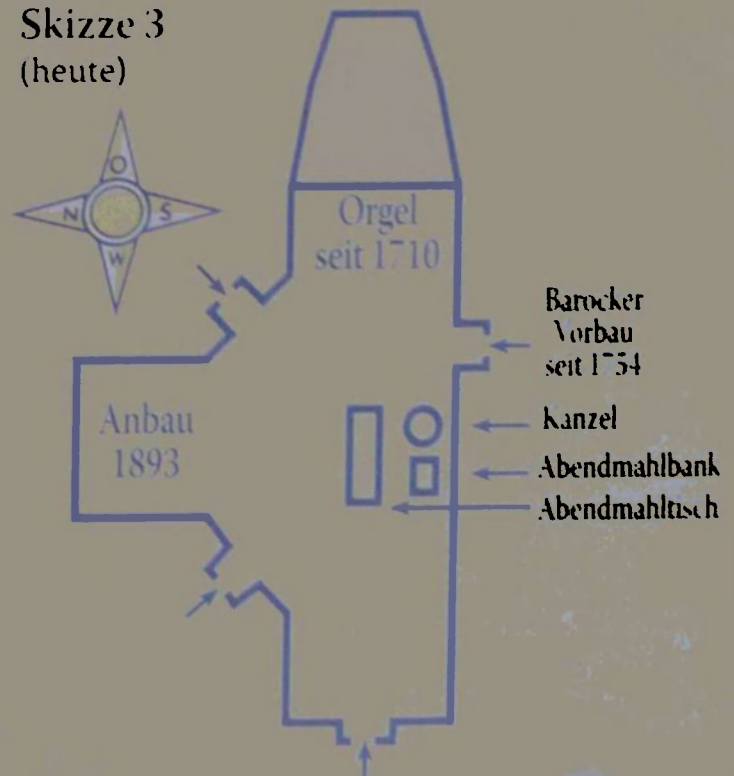
1972: Renovierung der Kirche – Höhenunterschied, Aufgang zur Orgel vom Chorraum aus, Ersetzen der ehemaligen Holztonnendecke im Chorraum durch eine flache Balkendecke.



Skizze 2
(ca. 1462)



Skizze 3
(heute)



Verkehrs- und
Verschönerungsverein
Weener e. V.

Mit freundlicher
Unterstützung der



Sparkasse
LeerWittmund

Organeum - Orgelakademie Ostfriesland

Das Organeum, beheimatet in einer prunkvollen Villa aus dem Jahre 1870, beherbergt als klingendes Museum eine umfangreiche Sammlung historischer Tasteninstrumente, dazu historische Exponate zur Orgelkultur sowie eine Notenbibliothek.

Als Bildungseinrichtung vermittelt es Einblicke in die Orgel- und Musikkultur im Rahmen von Meisterkursen, Seminaren, Orgelexkursionen, musikalischen Führungen und exemplarischen Konzerten.

1997 gegründet, wird das Organeum von der Ostfrieslandstiftung, der Evangelisch-reformierten Kirche und der Stadt Weener als Organeum - Orgelakademie Ostfriesland in Kooperation geführt.

Geschichte des Hauses

Es wurde im Jahre 1870 durch den Architekten Stüve für die beiden Fräulein Johanna und Deddine Hesse, Töchter des Jan Hesse erbaut. Durch Erbfolge ging das Haus 1946 in den Besitz von Dr. med. Enno Kempe über, der es als letzter der Familie bewohnte.

Eine phantasievolle Stilmischung

Dieses Gebäude, das sich heute im Besitz der Stadt Weener befindet, gehört zu den wenigen in der Bau-

substanz fast unverändert erhaltenen Beispielen einer großbürgerlichen Stadtvilla, die den Landsitzen reicher Bürger der Hansestädte nachempfunden war.

Es zeigt:

- den neugotischen Stil englischer Prägung
- den Typus des niederländischen Stadthauses
- das Konzept des antiken Atriums in der Mitte des Hauses
- die gusseiserne Treppe im neugotischen Stil
- die beiden Reliefs im Flur mit den allegorischen Darstellungen von Literatur und Musik
- die sehr luxuriös gestalteten Stuckdecken
- den romantischen Garten mit altem Teich

Mit der Restaurierung dieses Gebäudes wurde ein wertvoller denkmalpflegerischer Akzent in dieser Region gesetzt.



Ostfriesische Kabinettorgel von Ibe Peters Iben. 1790




Antikes Atrium mit traumhaftem Ausgang über gusseiserne Treppe



*Verkehrs- und
Verschönerungsverein
Weener e.V.*

Mit freundlicher
Unterstützung der

 Sparkasse
LeerWittmund



Frone Haus in Weener

Das älteste Wohngebäude der Stadt

Der prächtige Renaissancegiebel mit den gemauerten Entlastungsbögen über den Fenstern zeigt in der Vorderfront einen Sandstein mit der Jahreszahl 1660 sowie eine Hausmarke mit den Initialen „IF“ (Markenzeichen der Familie).

Möglicherweise ist das Gebäude aber noch 100 Jahre älter.
(Expertenmeinung)

Im Laufe der Jahrhunderte wurde das Originalaussehen des Hauses stark verändert. (siehe Bild)

Diese Bausünden der Vergangenheit konnten beseitigt werden.

Der Straßengiebel wurde 1954 erneuert und 1969 unter Teilrekonstruktion der Fassade um 1,63 Meter zurückgesetzt.



Stein für Stein wurde abgetragen, nummeriert und wieder verwendet.

Ohne Beispiel in Ostfriesland ist der eichene Dachstuhl, der noch ganz die Konstruktion der Ersterbauung aufweist. Es handelt sich teils um ein Hänge-, teils um ein Zangendach.

Das Gebälk blieb bei der Renovierung unverändert und dürfte auch noch mehrere hundert Jahre halten. In ihm hat der Holzbock keine Chance.


Fazit:

Es ist also wirklich noch das „alte Haus“ anno 1660, das der Stadt Weener als ein historisches Kulturgut erhalten bleibt.



*Verkehrs- und
Verschönerungsverein
Weener e.V.*

Mit freundlicher
Unterstützung der

 Sparkasse
LeerWittmund