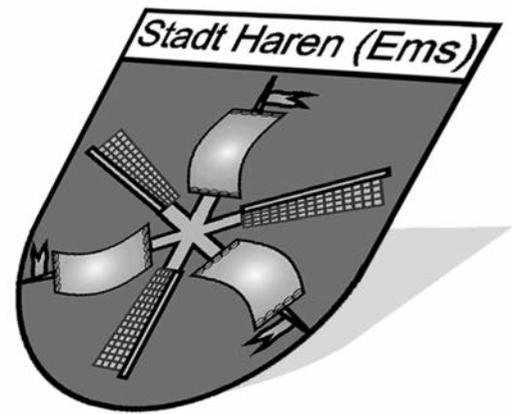


# Die Schifferstadt Haren (Ems)



## Geschichte

**Haren** taucht nach neuesten Unterlagen zum ersten Mal 890 in alten Urkunden auf, obwohl der Ort wahrscheinlich noch einen älteren Ursprung hat.

Diepenbrock vermerkt:

*„Der Name Haren tritt uns in der Geschichte des Emslandes schon im neunten Jahrhundert entgegen, und weist auf einen Hof oder auf eine spätere Burg mit drei Unterhöfen (tor oder ter Hare) hin, die (1076) durch Bischof Friederich I. käuflich an das Stift Münster gebracht wurden, offenbar in keiner anderen Absicht, als von daher die Güter, welche die münsterische Kirche im Emsland erwarb, zu schirmen, und bei Inspektionsreisen nach Ostfriesland daselbst ein sicheres Nachtlager zu finden.“*

Die Lage der **Burg mit drei Unterhöfen**, die auf einer der größten Inseln im siedlungsfeindlichen Harener Emstal gelegen war, wird als die **Urgründung** der späteren Bauernschaft Haren angesehen.

Außer dem Straßennamen „*Burggraben*“ ist von der Burg Haren nichts mehr erhalten geblieben. Die Bevölkerung war landwirtschaftlich ausgerichtet und nutzte die Altharener Mark als Weide für Pferde, Kühe und Rinder.

Die „*Lange Straße*“, die „*Kirchstraße*“ und die „*Nordstraße*“ mit dem „*Burggraben*“ bildeten wahrscheinlich die ältesten Siedlungsreihen.

Auch durch die Ortsnamenkunde lassen sich weitere Hinweise finden: Haren wird danach abgeleitet von „**Harun**“. Der Pluralbegriff „har“, der aus der ältesten Zeit stammt, bedeutet laut Abels eine ausgedehnte, trockene Erhöhung ohne erheblichen Waldbestand. Es wird vermutet, dass die alte Dativ-Plural-Form „**Harun**“ aus der Bezeichnung „*Bi den Harun*“ (bei den trockenen Höhen) abgeleitet wurde.



Hasenkamp

Foto: Sammlung Schifffahrtsmuseum



Haren  
im Vordergrund der Haren-Rütenbrock-Kanal mit der Elfring-Werft

Foto: Cordes-Maag



Postkarte von Haren (um 1910)  
Kirchstraße und Lange Straße  
Bildvorlage:  
Sammlung Schifffahrtsmuseum



Blick auf die Emsstraße (um 1920)  
Bildvorlage: Reinhard Wessels



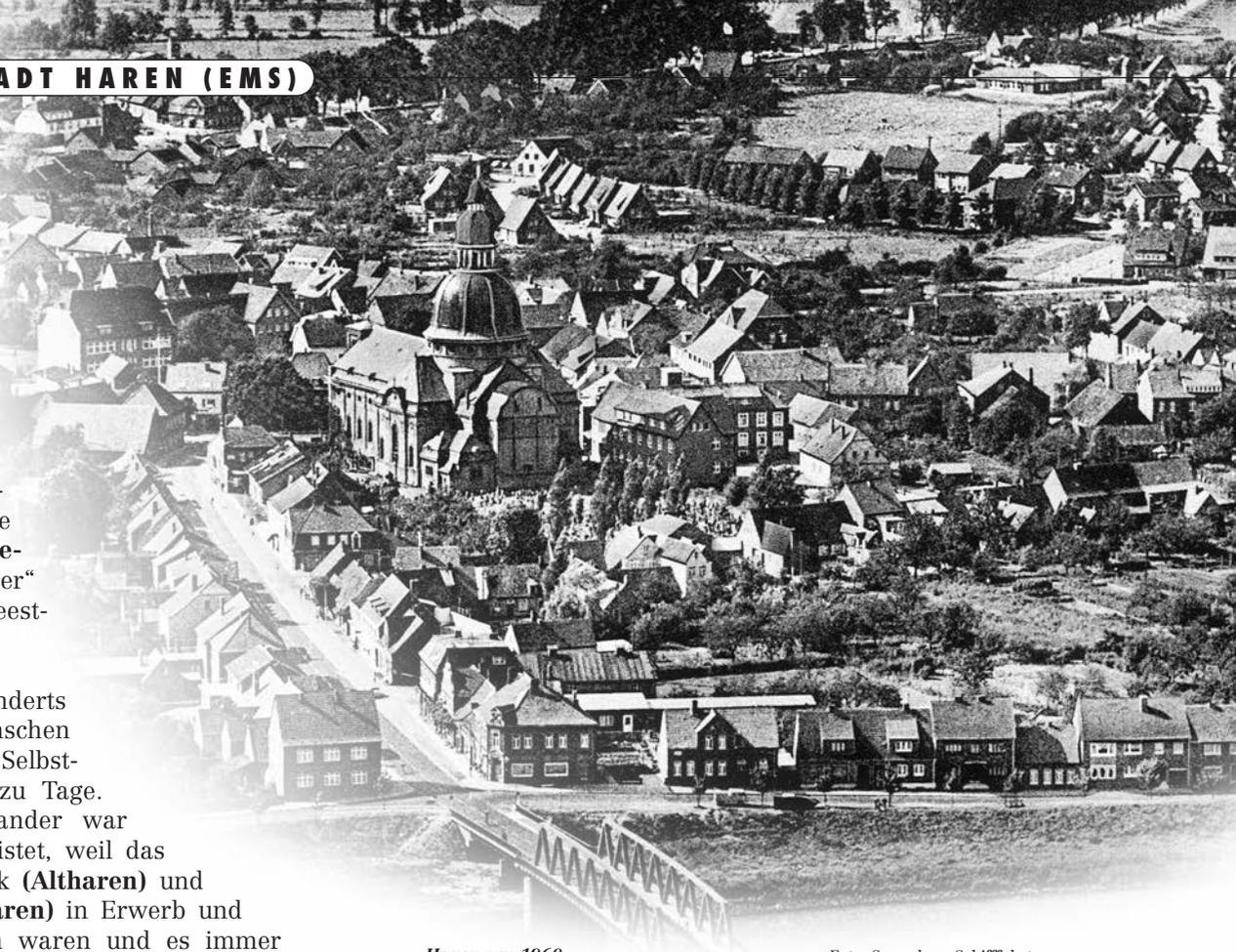
Der Zeitpunkt des Übergangs der Harener Hofbesitzer von der fast ausschließlich agrarischen Orientierung zu einer überwiegenden Tätigkeit im Bereich Handel und Gewerbe ist nicht exakt zu ermitteln. Vermutlich dürfte er sich im 12. Jahrhundert vollzogen haben. Langsam wurde eine deutliche **Differenzierung** der „Inselbewohner“ und der „Bewohner des Geestrückens“ offenkundig.

Zum Ende des 15. Jahrhunderts trat das Bestreben der Menschen auf der Flussinsel nach Selbstständigkeit immer mehr zu Tage. Ein friedliches Nebeneinander war auf Dauer nicht gewährleistet, weil das alteingesessene Bauernvolk (**Altharen**) und die Inselbewohner (**Neuharen**) in Erwerb und Wesensart zu verschieden waren und es immer wieder zu Handgreiflichkeiten kam, obwohl die Nutzung der Feldflur und Allmende durch Vereinbarungen geregelt schien.

Es wird auch von einer Sage berichtet, nach der ein Fischer namens Tim um die Hälfte des 12. Jahrhunderts nach Haren kam. Viele schlossen sich diesem neuen Berufszweig an und ließen sich auf den verschiedenen Sandinseln nieder. Da die Wegeverhältnisse damals trostlos waren, erkannten diese Fischer bald, dass der Warentransport auf der Ems einfacher war. Der eigentliche Fischfang geriet daraufhin ins Hintertreffen, weil die Beförderung von Frachten für die Kaufleute sichere und bessere Einnahmen brachte.

Über das genaue Datum der **Ortstrennung** gibt es keine Angaben; vermutlich geschah es zu Beginn des 16. Jahrhunderts, und wenn man sich von den Überlieferungen löst, erscheint das Folgende eher als wahrscheinlicher Grund:

Die Siedlung Neuharen war ohne entsprechenden Raum, was den Ausbau der landwirtschaftlichen Betätigung behinderte oder sogar in Frage stellte. Die wachsende Bevölkerung musste sich aus wirtschaftlichen Nöten einer anderen Erwerbsquelle zuwenden. Eine der Möglichkeiten war dabei die **Flussschifffahrt** auf der Ems, die durch die günstige Standortlage Harens ausgenutzt werden konnte. Man baute vermehrt einfache Frachtkähne, **„Pünten“**, deren Konzeption bereits seit dem 15. Jahrhundert bekannt war. Ob die schifffahrtstreibende Bevölkerung dabei aus einer benachbarten landwirtschaftlichen oder einer 'fremden' Gruppe stammte, ist letztendlich nicht mehr festzustellen.



Haren um 1960

Foto: Sammlung Schifffahrtsmuseum



Hasenkamp um 1952

Foto: Otto Schöning



## Entwicklung

Am 1. Oktober 1956 schlossen sich die ehemals selbstständigen Gemeinden Altharen und Haren wieder zu einer **Einheitsgemeinde** zusammen. Damals orientierte sich Haren (2.915 Einwohner) fast ausschließlich schiffahrtswirtschaftlich, während die Gemeinde Altharen (2.729) rein ländlich ausgerichtet war.

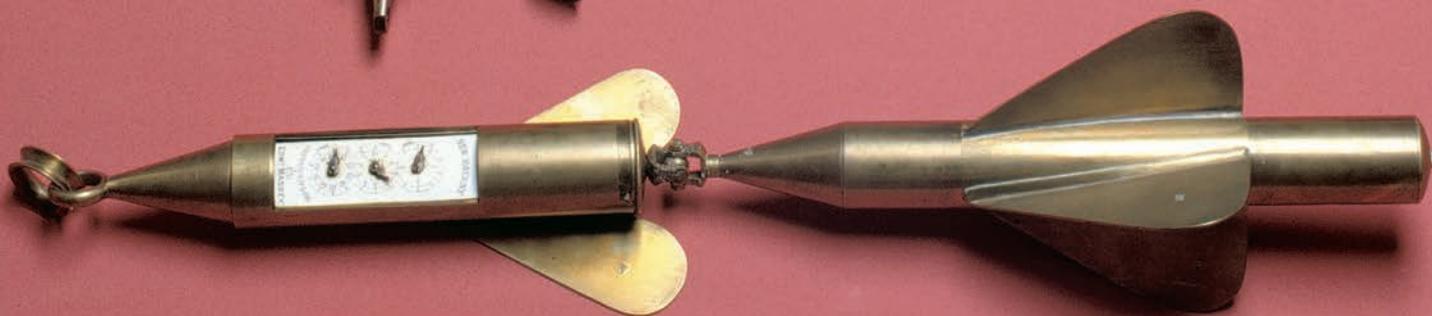
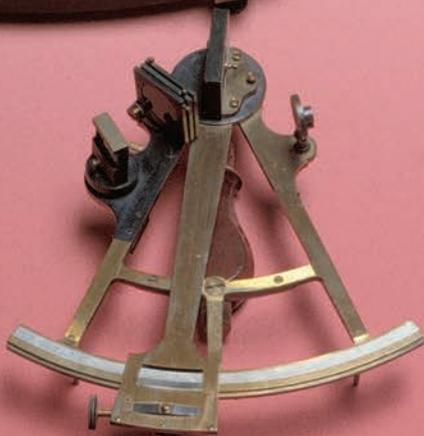
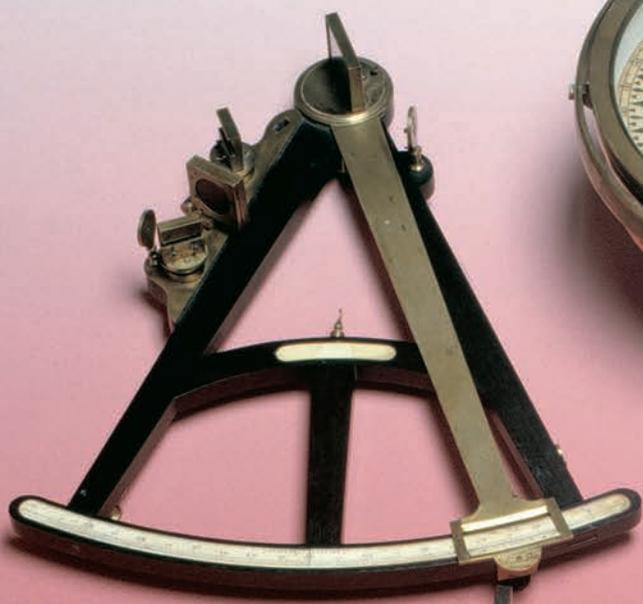
Schon zehn Jahre nach diesem Zusammenschluss wurden der Gemeinde Haren am 3. Dezember 1965 die **Stadtrechte** verliehen. Die damalige Stadt Haren umfasste eine Fläche von 49,2 qkm und zählte am 1. Januar 1974 7.665 Einwohner.

Die Verabschiedung des Gesetzes über die Neugliederung der Gemeinden im Raum Meppen veränderte das Bild der Stadt Haren (Ems) und seines Nahbereiches wesentlich. Diese **Verwaltungs- und Gebietsreform** trat am 1. März 1974 in Kraft und umfasste eine Fläche von 208,7 qkm; dabei wurden zwölf Gemeinden mit insgesamt 16.359 Einwohnern zusammengeschlossen; bis zum 1. Januar 2001 stieg die Bevölkerung auf 22.284 Einwohner.

Die Stadt Haren (Ems) liegt im Gebiet der mittleren Ems, der Stadtkern selbst ist etwa 12 km von der Bundesgrenze zu den Niederlanden im Westen und 15 km von der Kreisstadt Meppen im Süden entfernt.

Haren um 1986 Foto: Cordes-Maag





## Wirtschafts- und Sozialstruktur

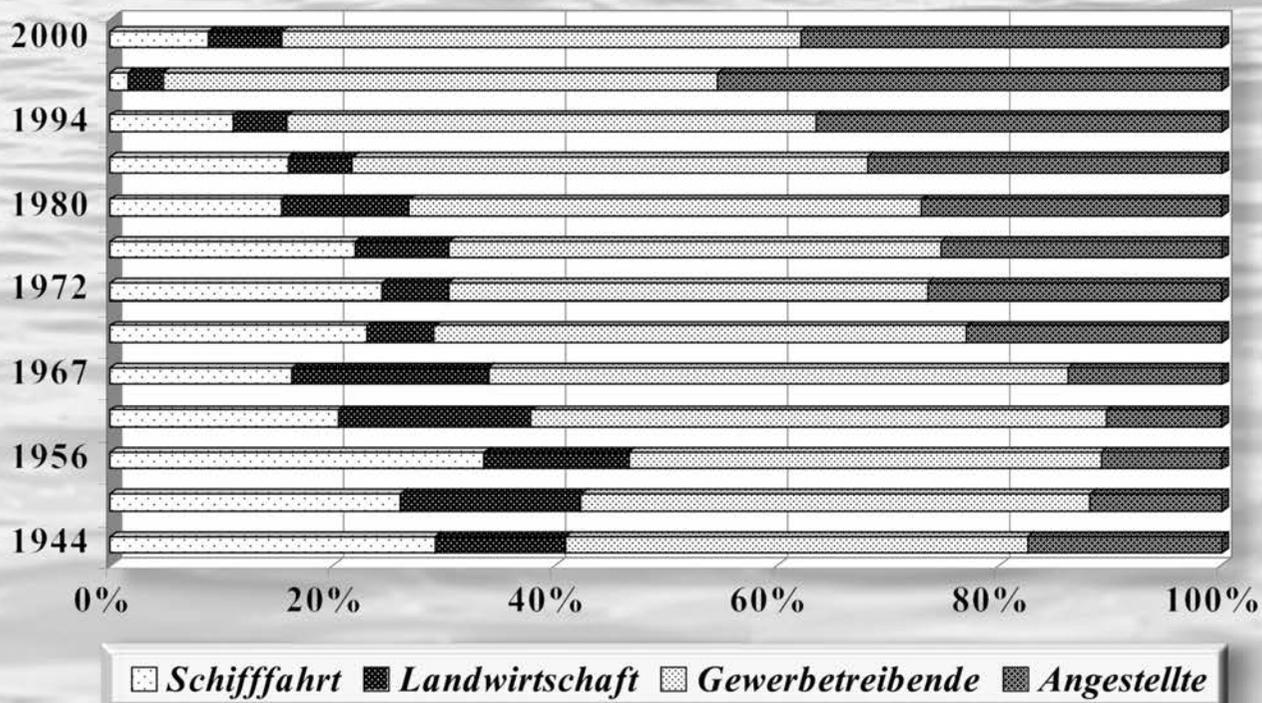
Wie das **Wappen der Stadt** zeigt, bildeten die **Schifffahrt** und die **Landwirtschaft** bis Mitte des 20. Jahrhunderts das tragende Fundament der somit recht einseitig orientierten Wirtschafts- und Sozialstruktur von Haren (Ems), was sich besonders in Krisenjahren als überaus nachteilig erwies.

Setzt man die Zahl der Einwohner im Jahre 1950 (5.692) mit der der Schiffseinheiten (205) in Beziehung, ergibt sich, dass jeder 27. Bewohner zu diesem Zeitpunkt Schiffs-eigner war; sogar jeder 14., wenn man sich auf Neuharen (3.046 Einwohner) beschränkt.

Daraus wird ersichtlich, dass die Schifffahrt in der Siedlung Haren zu der Zeit eine dominante Stellung innerhalb der Wirtschaftsstruktur einnahm. Erst danach vollzog sich ein grundlegender Wandel.

Die Grafik macht deutlich, dass der Anteil der schiffahrtsberuflich arbeitenden Bevölkerung im Verhältnis zur übrigen im Zeitraum von 1944 bis 1980 nahezu gleich blieb. Sie zeigt ab 1980 eine starke Abnahme der in der Schifffahrt tätigen Personen.

*Berufsstruktur anhand der Geburtenregister 1944 - 2000 in der Kath. Kirchengemeinde Haren (Ems)*

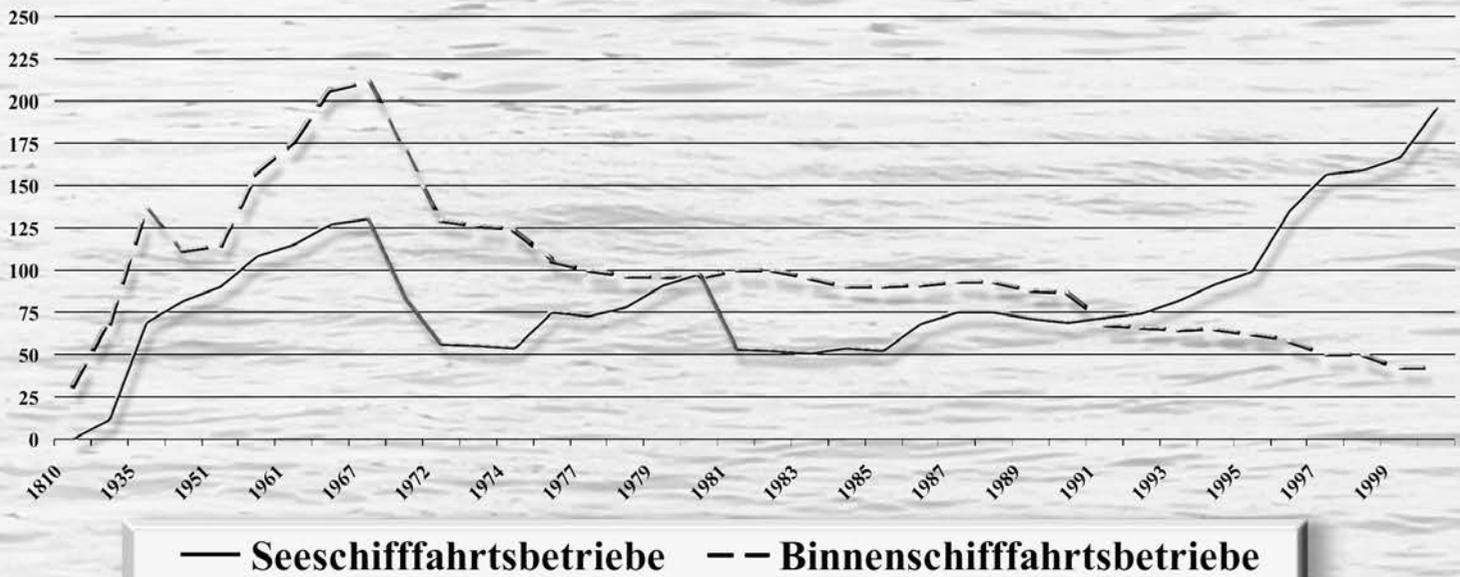


## Nautische Instrumente

Diagramm für nebenstehende Farbseite:

1. Ebenholzoktant, signiert J. Springer, Bristol, um 1790.
2. Segelschiffs-Trockenkompass, signiert C. M. Hammar, Göteborg, um 1890.
3. Patentlog zur Ermittlung der Schiffsgeschwindigkeit, signiert Edw. Massey, London, um 1860.
4. Messing-Oktant, ohne Signatur, um 1840.
5. Trockenkompass im Holzkessel, signiert G. W. Peter, Rotterdam, um 1870.
6. Fernrohr, signiert Heath & Co, London, um 1890.
7. Patentlog „Hand Taffrail Log“, unsigniert, um 1900.
8. Fernrohr, unsigniert, um 1900.
9. Trockenkompass, unsigniert, um 1830.
10. Patentlog, signiert Edw. Massey, um 1890.

## Entwicklung der Schifffahrtsbetriebe in Haren (Ems)



### Harener Kümopositionen

-gt- Haren. - Der Schiffer-Transport-Verein Haren meldet für den 13. September folgende Kumo-Positionen:

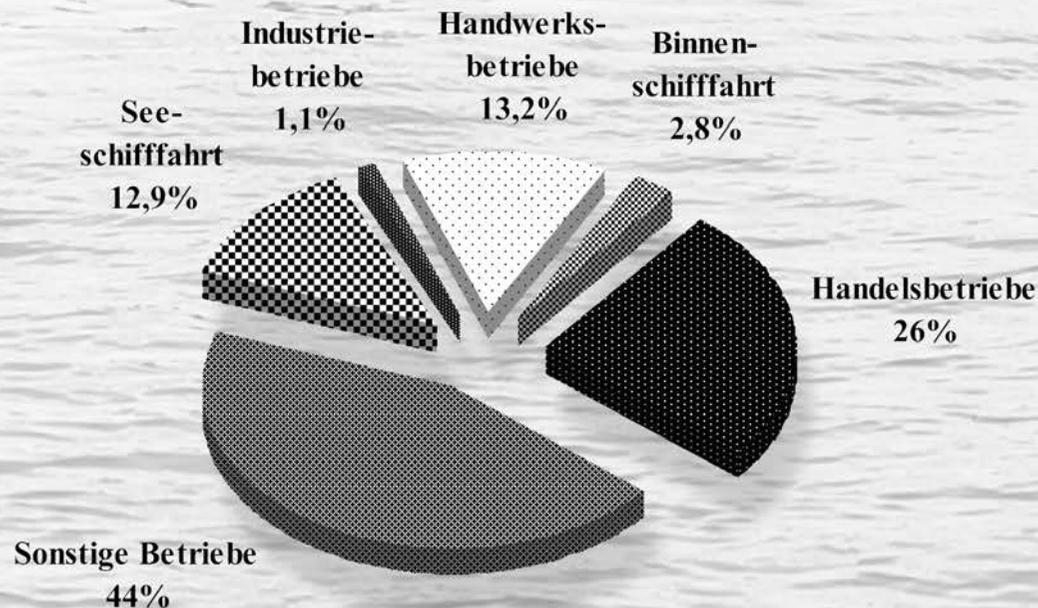
Adelgunde/Litmeyer, Leer; Angela/Wessels, Leer; Angelgunde/Litmeyer, Norderney; Anton/Schepers, Haren; Heinz/Wessels, Borkum; Herma/Cloppenborg, Haren; Hermannine/Schepers, Wangerooge; Liesbeth-Grete/Cordes, Wangerooge; Maria-Christina/Brügge, Leer; Mirchen/Cosse, Wesseling; Reinhard/Lohmann, Münster; St. Nikolaus/Lohmann, Piesberg; Thea Angela/Schepers, Wissel; Bernhard Schepers/Schepers, Haren; Engelbert/Litmeyer, Charter; Gerda/Mecklenborg, Haren; Helena Schepers/Schepers, Charter; Hermine/Kiepe, Wangerooge; Hermargret/Schepers, Haren; Hertraud/Wessels, Hamburg; Johria/Schepers, Wangerooge; Lauria/von Lintel, Duisburg; Melior/Cordes, Haren; Resnova/Kiepe, Haren; Tempo/Kiepe, Düsseldorf.

aus der Meppener Tagespost vom 4. September 1972

Auch aus der Grafik „Entwicklung der Schifffahrtsbetriebe“ werden die vielfältigen Veränderungen im Harener Schifffahrtsgewerbe erkennbar. Auffällig ist die starke Zunahme des Schiffsbestandes im Bereich der Seeschifffahrt, während die Anzahl der Binnenschiffe bei fast gleicher Gesamttonnage auf knapp unter 50 Einheiten gesunken ist. Bei beiden Grafiken wird der Einschnitt durch die Abwrackaktion Ende der 60er Jahre sehr deutlich.

Unter den Städten an den deutschen Strömen und Flüssen gibt es zahlreiche Orte, die Haren (Ems) in Bezug auf Tradition und Reichtum übertroffen haben. Es gibt jedoch keine vergleichbar große Stadt, die als Binnenstadt in so starkem Maße mit der Küsten- und Seeschifffahrt verbunden ist.

*Struktur der Gewerbebetriebe in Haren (Ems)*  
Stand: 2000



Dies trifft auch heute noch zu, obwohl sich in den letzten 50 Jahren ein **Strukturwandel** vollzogen hat, der in seinen Auswirkungen die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse tiefgreifend veränderte.

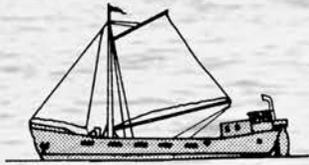
Industrie, Handwerk, Dienstleistung und der Tourismus erlangten immer größere Bedeutung und bilden wichtige Standbeine der städtischen Wirtschaft. Mit dieser Entwicklung konnten zugleich die Gefahren einer zu einseitig orientierten Wirtschafts- und Sozialstruktur erheblich verringert werden: sie wurde ausgewogener und damit krisenunabhängiger.

Landwirtschaft und Schifffahrt als vormals vorherrschende Erwerbsgrundlagen sind in ihrer Bedeutung für die Stadt stark zurückgegangen, spielen in ihrem Wirtschaftsleben aber weiterhin eine große Rolle.

Die besondere Bedeutung der Schifffahrt läßt sich auch anhand der Angaben der Stadtverwaltung zur Situation der Arbeitsplätze in der Stadt dokumentieren. Am 30.06.1999 gab es in Haren 5.036 Arbeitsplätze. Davon stellte allein der Sektor Schifffahrt 834 Plätze zur Verfügung; dies waren immerhin 16,6 %. Im Lande Niedersachsen betrug die Vergleichszahl nur 0,3 %.

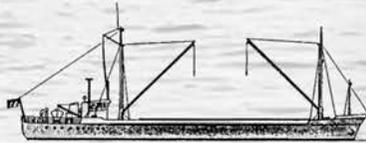
Auch die Anzahl von 50 Binnen- und annähernd 200 Seeschiffen rechtfertigt weiterhin, dass man **Haren (Ems)** als „**Schifferstadt**“ bezeichnet.

HARENER MOTORSEGLER  
(1935)



L 35 m 300 tdw

HUBERNA  
(1967)



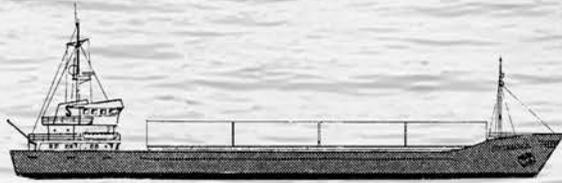
L 50 m 570 tdw

CARGO LINER  
(1972)



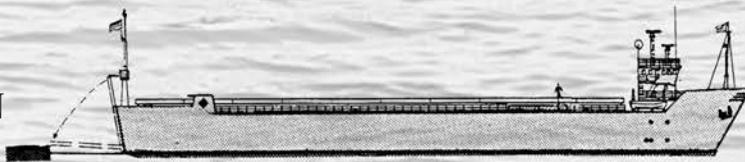
L 80 m 1.500 tdw

BOTTENSEE  
(1972)



L 74 m 1.400 tdw

HELENA HUSMANN  
(1977)



L 90 m 2.900 tdw

GERD SCHEPERS  
(1983)



L 93 m 3.100 tdw

VERENA B  
(1992)



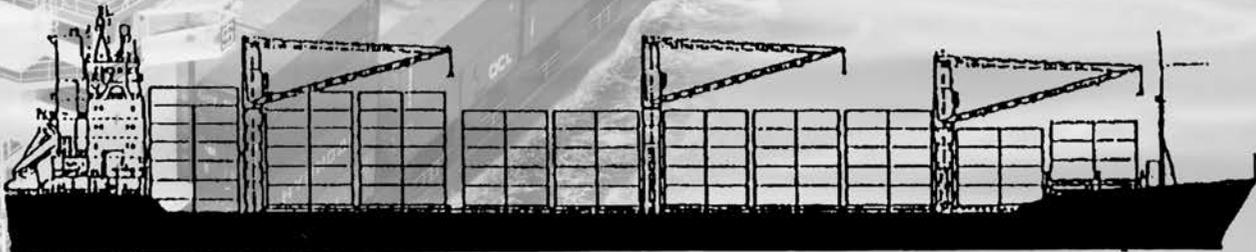
L 108 m 5.400 tdw

STEFAN SIBUM  
(1996)



L 122 m 6.800 tdw

HELENE J (1996)



L 178 m 26.100 tdw