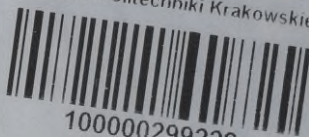


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299228

Erden.

Erden und Wasser in der Natur.

von Dr. J. J. Müller.

1870.

Verlag von J. J. Müller.

Leipzig.

Druck von J. J. Müller.

1870.

Verlag von J. J. Müller.

Leipzig.

Druck von J. J. Müller.

Emden.

Deutschlands neues Seethor im Westen,

seine Seebedeutung einst und jetzt.

~~~~~  
Von

**Palmgrên.**

Korvettenkapitän a. D.

*F. Nr. 24203*



Emden und Borkum.

Verlag von W. Haynel.

1901.

*G. 50*





II 5552

Dem verdienstvollen Förderer der neuen

Emder Hafenanlagen

Herrn Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrat

Schweckendieck

gewidmet.



# Inhalts-Verzeichniß.

---

|                                                                                                                       | Seite |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|                                                                                                                       | 3     |
| I. Theil. Einleitung . . . . .                                                                                        | 3     |
| I. Theil. Emdens See- und Schifffahrts-Interessen bis zur Wiedervereinigung mit Preußen 1866.                         |       |
| Erstes Kapitel. Emdens Vorgesichte bis zur Begründung der Grafschaft Ostfriesland unter dem Hause Cirksena (1453) . . | 5     |
| Zweites Kapitel. Emdens Blüthezeit und allmählicher Verfall unter dem Hause Cirksena (1453—1682) . . . . .            | 15    |
| Drittes Kapitel. Emden unter brandenburgischer Anwartschaft und preussischer Herrschaft (1682—1807) . . . . .         | 29    |
| Viertes Kapitel. Emden unter holländisch-französischer und englisch-hannoverscher Herrschaft (1807—1866) . . . . .    | 56    |
| II. Theil Emdens maritime Weiter-Entwicklung seit der Wiedervereinigung mit Preußen (1866) bis zur Gegenwart.         |       |
| Erstes Kapitel. Seehandel, Schifffahrt und Seefischerei bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals . . . . .           | 65    |
| Zweites Kapitel. Dertliche Verhältnisse, Hafen und Verkehrs-Anstalten:                                                |       |
| a) Die Stadt Emden, Ems-Jahde-Kanal . . . . .                                                                         | 91    |
| b) Der Emden Binnenhafen . . . . .                                                                                    | 97    |
| c) Der Emden Außenhafen . . . . .                                                                                     | 103   |
| d) Die Ems, Betriebe für den See- und Telegraphen-Verkehr . . . . .                                                   | 112   |
| Drittes Kapitel. Neue Verkehrsverhältnisse:                                                                           |       |
| a) Kanalverkehr . . . . .                                                                                             | 119   |
| b) Seeverkehr . . . . .                                                                                               | 123   |
| c) Verkehrs-Begünstigungen . . . . .                                                                                  | 125   |
| Viertes Kapitel. Bedeutung Emdens und der Unter-Ems für die Kriegsmarine . . . . .                                    | 133   |
| Schlußwort . . . . .                                                                                                  | 138   |

---





**Emden,  
Deutschlands neues Seethor im Westen, seine  
Seebedeutung einst und jetzt.**

---



## Einleitung.

---

Am 25. September 1899 fand in Emden eine Versammlung von Vertretern der Eisenbahn-, Kanal- und sonstiger Regierungsbehörden und des Reichsmarineamts einerseits, sowie der Hamburg-Amerika-Linie, des Norddeutschen Lloyd, verschiedener großer Transportgesellschaften und der hervorragendsten Kohlen- und Eisen-Industriellen Westfalens und des Rheinlandes andererseits statt, welche den Zweck hatte, die bestehenden Hafen-Anlagen Emdens zu besichtigen, und auf Grund der angestellten Ermittlungen gegenseitige Vereinbarungen zu treffen, welche für die in Aussicht zu nehmenden Arbeiten zur Erweiterung des Hafens und Vertiefung der Ems eine weitere Unterlage bilden sollten. Über die Verhandlungen selbst verlautete, daß unsere größten vaterländischen Dampfergesellschaften sowie die rheinisch-westfälische Eisenindustrie mit ihrem Import und Export den Hafen von Emden nach Möglichkeit in den Verkehr ziehen werden, und daß den von ihren Vertretern geäußerten Wünschen in Bezug auf Verbesserung des Hafens und Vertiefung der Ems von Seiten der Vertreter der königlichen Staats-Regierung das weiteste Entgegenkommen zugesichert worden ist. Auch das Reichsmarineamt hatte das lebhafteste Interesse der deutschen Kriegsmarine für den weiteren Ausbau des Emsstroms und des Emden Hafens durch Entsendung eines Vertreters betthätigt, und die Wichtigkeit der Unterems auch für die Kaiserliche Marine mehr wie je anerkannt. Die gesammte hier in Betracht kommende Presse begrüßte dieses Ergebnis auf das Lebhafteste und war der Ansicht, daß der 25. September 1899 einen Markstein in der Geschichte Emdens und der Bestrebungen zur Herstellung immer größerer Unabhängigkeit unseres Handels vom Auslande abgeben würde.

Aus erlauchtem Munde haben wir vor kurzer Zeit vernommen, daß sich in unserer schnell fortschreitenden Zeit oft die gewaltigsten Ereignisse in kürzester Zeit vollziehen. Auch in der Entwicklung Emdens scheint ein rascher Umschwung der Verhältnisse in nicht allzu weiter Ferne zu liegen, und es dürfte von Interesse sein, von diesem Wendepunkte aus einen Blick rückwärts zu werfen auf die Vergangenheit dieser alten, einstmal so geachteten und durch seinen Seeverkehr hochbedeutenden Stadt, welche



jetzt schon seit fast einem Jahrhundert in Folge unglücklicher Verhältnisse, der Unbedeutendheit und dem Vergessenwerden zum Opfer gefallen ist. Es will fast scheinen, als habe die alte Seehandelsstadt Emden einen hundertjährigen Zauberschlaf gethan. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit den stolzen Hansestädten wetteifernd, empfing sie den Stich der Spindel, als bei Jena das Unglück über Preußen hereinbrach, und erst nachdem sie durch die Vollendung des Dortmund-Ems-Kanals zu neuem Leben erwacht ist, fängt sie an, sich ihrer einstmaligen Größe und Bedeutung zu erinnern.

Aber auch Deutschland, der deutsche Handel und die deutsche Industrie werden sich bewußt, daß außer Hamburg und Bremen noch ein drittes, im äußersten Westen gelegenes Seethor an unserer Nordseeküste existirt, welches, durch eine leistungsfähige Wasserstraße mit dem industriereichen Westen unseres deutschen Vaterlandes in Verbindung gebracht, als nicht zu unterschätzender Verkehrs-Platz für unsern deutschen Seehandel in Erscheinung tritt.

Und weiter will es auch den Anschein nehmen, als wenn im Zusammenhange hiermit die zuständigen Reichsbehörden der wichtigen strategischen Lage dieses Platzes an der Westflanke unserer Nordseeküste eine erhöhte Aufmerksamkeit schenken wollen.

In nachstehender Arbeit habe ich keineswegs die Absicht gehabt, eine Votalgeschichte der Stadt Emden zu liefern. Diese Aufgabe ist bereits durch den Historiker erfolgreich gelöst worden, sondern ich bin bemüht gewesen, die Handels- und Schiffahrts- sowie die kriegsmaritimen Verhältnisse Emdens früher und jetzt nach dem mir vorliegenden Material einer Darstellung und Betrachtung zu unterziehen.

Um die Schrift nicht zu umfangreich zu gestalten und dieselbe weiteren Kreisen zugänglich zu machen, war im I. Theil eine Behandlung des vorhandenen Stoffes in knapper Form erforderlich, desgleichen gestattete der Werdegang der neuen Verhältnisse in Emden nicht, den II. Theil völlig abzuschließen. — Möge der Leser deswegen freundliche Nachsicht walten lassen.

---

## I.

# Emdens See- und Schiffahrts-Interessen bis zur Wiedervereinigung mit Preußen 1866.

### Erstes Kapitel.

#### Emdens Vorgeschichte bis zur Begründung der Grafschaft Ostfriesland unter dem Hause Cirksena 1453.

An der Ems sehen wir in unmittelbarer Nähe des Stromes eine Reihe von Erhöhungen, sogenannte Warfe, welche die tägliche Fluth nicht erreicht, selbst wenn der Deich sie nicht schützte. Dieselben boten den Urbewohnern des Landes die willkommenste Stätte zur Anlage ihrer Ansiedelungen, und wir bemerken noch heute eine Anzahl von Dörfern längs des Stromes, in welchen die Häuser verhältnißmäßig dicht zusammengedrängt liegen, und welche auf solchen Warfen gebaut sind. Der bedeutendste dieser Warfe an der Unterems ist derjenige, auf welchem die Altstadt von Emden sich erhebt.

Ueber die Entstehung Emdens ist Sicheres nicht bekannt, es ver lautet indessen, daß dasselbe während der Kriegszüge und des Aufenthaltes der römischen Flotte an der chaulischen Küste entstanden sein soll, obgleich es eben so wahrscheinlich ist, daß die Römer dort schon eine Niederlassung der Chauken voranden, welche von ihnen, ihrer Gewohnheit nach, sich durch Castelle zu sichern, befestigt wurde. Die Ems floß damals dicht an dem Orte Emden vorüber und nahm hier einen kleinen Fluß die Ehe auf, nach deren Mündung (Mutha) der Ort: Emutha — Emetha — Emeda, und zuletzt Emden genannt wurde. Es ist lange Zeit darüber hingegangen, bis Emden als selbständiges Gemeindewesen auftritt, seine Geschichte und sein Schicksal sind zunächst so verwachsen mit der Geschichte des ganzen ostfriesischen Landes, daß wir nothgedrungen dieser einige Aufmerksamkeit schenken müssen.

Schon von den Kriegszügen der Römer her gegen die Chauken, die Urbewohner des ost- und westfriesischen Landes, bildet der Emsstrom die natürliche Einfallsthür für die Unternehmungen auswärtiger Feinde.



Im Jahre 12—10 vor Christi fuhr der römische Feldherr Drusus den Rhein hinab in die Nordsee und gelangte durch einen Binnensee (die Südersee) in das Land der Chauken, gerieth dann jedoch mit seiner Flotte, welche bei Ebbe festkam, in Gefahr und wurde von den Friesen aus derselben gerettet. Schon dieser erste Feldzug zeigte den Römern die Schwierigkeiten, welche die Nordseeküste dem Vordringen einer Flotte nach Osten zu entgegenstellte. Die Folge davon war, daß Drusus bei seinem zweiten Feldzuge seine Flotte auf den Binnen-Seen und Kanälen des Friesenlandes bis zur Ems vordringen ließ. In der Emsmündung fand er Widerstand, und es kam (nach Strabo) mit den Schiffen der Brukterer zu einem Kampfe und zur Einnahme der Insel Borkum, welche damals noch eine viel größere Ausdehnung hatte wie heute.

Nach dem Tode des Augustus erneuerte unter dem Kaiser Tiberius der Sohn des Drusus, Germanikus, die Feldzüge nach Deutschland (14—16 n. Chr.). Der erste derselben, in welchem die untere und mittlere Ems den Vereinigungspunkt der See und die Basis der kriegerischen Unternehmungen bildete, verlief unglücklich. Der Unterfeldherr Vitellius wurde auf dem Rückzuge, wahrscheinlich im Rheiderlande (der spätern Dollart) von einer Sturmfluth überrascht und verlor einen großen Theil seiner Truppen. Germanikus selbst rettete sich mit seinen Legionen auf die in der Ems liegende Flotte, wahrscheinlich zwischen Ditzum und Pogum an der Unterems.

Im Jahre 15 n. Chr. rückte Germanikus zum zweiten Male mit einer an den Mündungen des Rheins und der Maas gebauten Flotte von 1000 Schiffen in die Ems ein. Die Römer hatten, durch die Erfahrung klug geworden, ihre Schiffe der Nordseefahrt entsprechend hergerichtet. Die Schiffe waren breit und bauchig gebaut, um auf den Watten trocken fallen zu können. Wo die Landung erfolgte, ist unsicher, indessen scheint nach den neuesten Forschungen und Annahmen Germanikus die damals geräumige Bucht von Emden zum Sammelpunkt seiner Flotte gewählt und von hier die Ausschiffung in's Werk gesetzt zu haben. Tacitus (Ann. II <sup>8</sup>) erhebt gegen den Germanikus den Vorwurf, daß er die Ems nicht weit genug hinauf gefahren sei, und daß er ferner seine Flotte am linken (also Emden gegenüberliegenden) Emsufer zurückgelassen habe. Hierdurch habe er viel Zeit und Kräfte durch das erforderlich werdende Schlagen von Brücken sowie auch noch einen Theil seiner Leute, der bei der Landung um's Leben kam, verloren. Wenn man die Bucht von Emden als Ankerplatz der römischen Flotte gelten läßt, so erscheint vom Gesichtspunkte des Tacitus, dem die Ortskenntniß abging, der dem römischen Feldherrn gemachte Vorwurf nicht unberechtigt, andererseits hatte sicherlich Germanikus, welchem die Ems und die Verbindungs-Wege in das Hinterland genügend bekannt waren, seine guten Gründe für die Auswahl dieses Ankerplatzes sowie dafür, daß er die Flotte auf der linken Seite der Ems zurückgelassen hatte. Hier befand sich damals nämlich die größte Wassertiefe, und es konnten hier die Schiffe, durch den breiten Strom vom feindlichen Lande getrennt, sicher verankert und durch



wenige Mannschaften bewacht werden. — Auch diese Expedition hatte für die Römer keinen glücklichen Ausgang, denn als der römische Feldherr im Herbst des nächsten Jahres nach seinem Siege bei Idistavissus es für gerathen fand, mit seiner Flotte sich heimwärts zu begeben, überfiel diese, als sie aus der Ems in die Nordsee kam, ein furchtbarer Sturm: Menschen ertranken, Schiffe versanken, und Germanicus selbst rettete sich und einen kleinen Theil seiner Schiffe an der chaulischen Küste. Er ließ letztere dort, so gut es ging, ausbessern, stach wieder in See und hat das Land der Chauken nie wiedergesehen.

Im Laufe der auf die Römer-Invasionen folgenden Jahrhunderte, als die innere Kraft des römischen Reiches immer mehr zerfiel, sehen wir die Chauken und später die Sachsen zur See aggressiv gegen die Römer vorgehen, wenngleich sich ihre Kriegszüge namentlich auf Seeraub und Kaperei an der gallischen Küste beschränkten. Sie haben den Römern nichtsdestoweniger starke Furcht und Schrecken eingeflößt, und die Beschreibungen schildern sie als kühne verwegene Seeleute, welche namentlich bei stürmischem Wetter ihre Feinde überfallen, denn sie kennen, so heißt es, das Meer und seine Gefahren, Schiffbrüche schrecken sie nicht, sondern üben sie. Bevor sie nach ausgeführtem Raube den Anker zur Heimkehr lichten, pflegen sie den Behten ihrer Gefangenen den Göttern zum Opfer darzubringen und fahren dann fröhlich zur Heimath. Solche Raubschiffe oder Myoparonen waren schlank gebaute Fahrzeuge, aus starken Weiden geflochten, deren Wände durch Rindshäute abgedichtet waren.

Im Vergleich mit diesen römischen Schilderungen muß es auffallend erscheinen, daß sich die Neigung der Bewohner des friesischen Landes für den Seeraub in den späteren Zeiten nicht erhalten hat, wenigstens nicht in diesem Maße. Die Friesen — der Name der Chauken für die Bewohner des heutigen Ostfrieslands verschwindet aus der Geschichte, um dem der Friesen, ihrer Nachbarn im Westen, Platz zu machen, — haben den Seeraub, welcher zu jenen Zeiten mehr oder weniger zu den erlaubten Nahrungszweigen gehörte, soweit Nachrichten darüber verbürgt sind, nur in Ausnahmefällen betrieben. Wohl kaum eignet sich irgend ein Land so vorzüglich für die Ausübung dieses Gewerbes, wie das der Friesen; die Küste mit ihren Hunderten von Sielen und Prielen bietet überreichlich Schlupfwinkel, das gefährliche Fahrwasser durch die Wattenmeere, die stets wechselnden Strömungen, im Verein mit den Wetterunbilden der Nordsee, bieten ständige Gefahren für den Unbekannten. Trotzdem hören wir nur von vereinzeltten Fällen durch die Friesen selbst. Wohl ist, namentlich in späteren Zeiten, das Seeräuberhandwerk an der Küste Ostfrieslands ausgeübt worden, jedoch fast immer durch fremde Eindringlinge: Dänen, Normannen, die berüchtigten Victualienbrüder und andere Freibeuter.

Daß die Friesen kriegerischen Sinnes und der Seefahrt nicht unfundig waren, beweist schon ihre Theilnahme an der Eroberung Britannniens unter Hengist und Horfa. Wenn auch die erste Einschiffung der Deutschen auf Sylt stattgefunden haben soll, so ist es doch sicher, daß auch die see-



kundigen Nachkommen der alten Chauken, die Friesen, ihren Antheil an dem Eroberungszuge gehabt haben, ein Faktum, welches auch durch die unverkennbare Verwandtschaft des Angelsächsischen mit dem Altfriesischen nachzuweisen ist.

Im Jahre 789 begleiteten die Friesen Karl den Großen in dem Feldzuge gegen die Sorben und Obotriten, und zwar kamen sie zu Schiffe auf der Havel am Sammelplatze an. Im Jahre 791 sehen wir sie wiederum dem König Karl Heeresfolge leisten gegen die Ungarn. Die Streitkräfte wurden links und rechts von der Donau vorgeschickt, während die Friesen, als die kundigsten Schiffer, die Donau zu Schiffe hinabfuhren, um die Verbindung zwischen den beiden Heeresabtheilungen zu halten.

Nach authentischen Quellen richtete König Karl nach Eroberung des östlichen Frieslands längs der Nordsee-Küste eine *maritima custodia* (Küstenwache) ein, die den Friesen oblag. Er ließ zur Vertheidigung der Küste Schiffe bauen und feste Plätze an den Mündungen der Ströme errichten, in die er Besatzungen hineinlegte, um das Eindringen der Seeräuber zu verhindern. Welche tief in den Wohlstand des Landes einschneidenden Folgen die öfteren Einfälle der Normannen für Friesland hatten, geht daraus z. B. hervor, daß in dem alten lateinischen Texte der Küren und Landrechte erörtert wird, wie sich die Friesen gegen die Einfälle der Normannen zu vertheidigen haben, wie die von den Normannen weggeschleppten Friesen, welche mit Jenen zusammen nach Friesland kommen und dort rauben und morden, wegen ihrer Verbrechen, die sie als Sklaven begangen haben, nicht verklagt werden können, wie ferner der aus der normannischen Gefangenschaft zurückgekehrte Frieser auf seinen Besitz sogleich wieder Anspruch hat. Während der Regierung Karls des Großen fielen die Normannen nur einmal (i. J. 809) unter dem Dänenkönig Gottfried in Friesland mit einer Flotte von 200 Schiffen ein, sie landeten an der Emsmündung und schlugen die Friesen in drei Schlachten. Gottfried legte ihnen harten Tribut auf und vermaß sich sogar, den Kaiser in seiner eigenen Hauptstadt Aachen gefangen zu nehmen, woran er indessen durch seinen, von der Hand seines eigenen Waffengefährten herbeigeführten Tod gehindert wurde.

Neue Einfälle wurden 834 und 837 unter der Regierung Kaiser Ludwig's des Frommen verübt. Die Küstenwache hatte sich den Normannen gegenüber nicht wirksam gezeigt, sodaß auf dem Reichstage zu Nymwegen vom Kaiser Ludwig eine Untersuchung abgehalten wurde gegen die Grafen (*duces*), welchen die Aufsicht über die Küstenvertheidigung übertragen war. Aus derselben ging hervor, daß es allerdings theilweise unmöglich gewesen sei, Widerstand zu leisten, daß jedoch auch der Ungehorsam der Friesen die Vertheidigungs-Maßregeln vereitelt habe.

Es wurde daher befohlen, überall die Kriegsflotte sorgfältiger in Bereitschaft zu halten und durch die Entsendung von strengen Äbten und Grafen die Ausführung der Vertheidigungs-Anstalten in Friesland sicher gestellt. Angezündete Pechtonnen dienten als Signale für die Annäherung des Feindes, und jeder wehrhafte Frieser mußte sich auf dieses Nothzeichen



auf dem Sammelplatze stellen. Um stets auf ihrer Hut gegen die Seeräuber zu sein, wurden die Friesen vom Fly bis zur Weser von der Heeresfolge in weitere Gegenden entbunden.

Trotz aller Gegenmaßregeln wiederholten sich noch leider mehrfach diese räuberischen Einfälle der Normannen, die Letzteren drangen sogar mit ihren Schiffen auf den deutschen Strömen bis tief in das Herz Deutschlands hinein. Friesland hatte ganz besonders zu leiden, und erst durch den angeblich bei Norden 880 über die Unterdrücker errungenen Sieg hatte das Land einigermaßen Ruhe gefunden.

Die Schifffahrt stak damals noch, sowie auch später zur Zeit der Kreuzzüge bei unseren Vorfahren in den Kinderschuhen. Trotzdem fuhren 1096 im ersten und später auch in den folgenden Kreuzzügen die Friesen auf ihren Schiffen in's Mittelmeer. Im Jahre 1217 vereinigte sich die gesammte friesische Flotte mit der holländischen und englischen bei der Insel Wight, um unter dem Oberbefehl des Grafen Wilhelm von Holland die Fahrt zur Küste des heiligen Landes zu unternehmen. Wenn auch der Zug von keinem besonderen Erfolge gekrönt war, so brachte er doch für die Friesen den Ruhm hoher Tapferkeit und Seetüchtigkeit.

Das ewige Ringen gegen das ihr Leben und Besizthum ständig bedrohende Element drückt den Friesen den Stempel des Ernsten und Männlichen auf, verbunden mit einem unverkennbaren Freiheits-Drange. Die alten Friesen begrüßten sich mit: Eala fria Fresena, oder beim Gastmahl, wenn der Freund dem Freunde den Becher darbrachte, mit den Worten: het gild, ela frye Frese, worauf der Bescheid mit: faer wel, ele frye Frese d. h. es bekomme dir wohl, freier Frieze, gebracht wurde. Auf die Sitten und Gebräuche der alten Friesen und auf ihre Geseze am Upstalsboom sowie auf ihre Lebensweise und Thätigkeit hier näher einzugehen, würde den Rahmen der Aufgabe überschreiten, es sei nur vergönnt, an dieser Stelle noch einige Worte zu sagen über die Bestrebungen der Friesen, ihr Land gegen das ihnen feindliche Element, das Meer, zu schützen.

Wann zuerst die alten Bewohner der friesischen Küste ihre Seeburg aufgeworfen haben, wie sie den Deich, — die stürmend anrollenden Meereswogen mit Rossen und Reitern vergleichend — benannten, oder den goldene hóp (den goldenen Reif, der Friesland umschlingt) errichtet haben, dies kann nur annähernd vermuthet werden. Man nimmt an, daß es zur Zeit des Friesen-Königs Adgil im 7. Jahrhundert n. Chr. geschehen sei, wenn auch schon früher, sogar schon zur Römerzeit, einzelne Deiche existiert haben mögen. Mit der zunehmenden Kultur und Besiedelung des Landes nahm auch der Deichbau und die Verbesserung desselben zu. Trotzdem die Deiche von Jahrhundert zu Jahrhundert erhöht und verstärkt wurden, ward doch dem Lande durch die sich immer wiederholenden Sturmfluthen oft das namenloseste Elend zugefügt. Erwähnt seien nur die furchtbarsten derselben: die Marcellusfluth 1219, Allerheiligenfluth 1570, die Weihnachtsfluth 1717 und die Fluth vom 3. u. 4. Februar 1825, deren Erinnerung von Geschlecht zu Geschlecht fortlebt. Schon



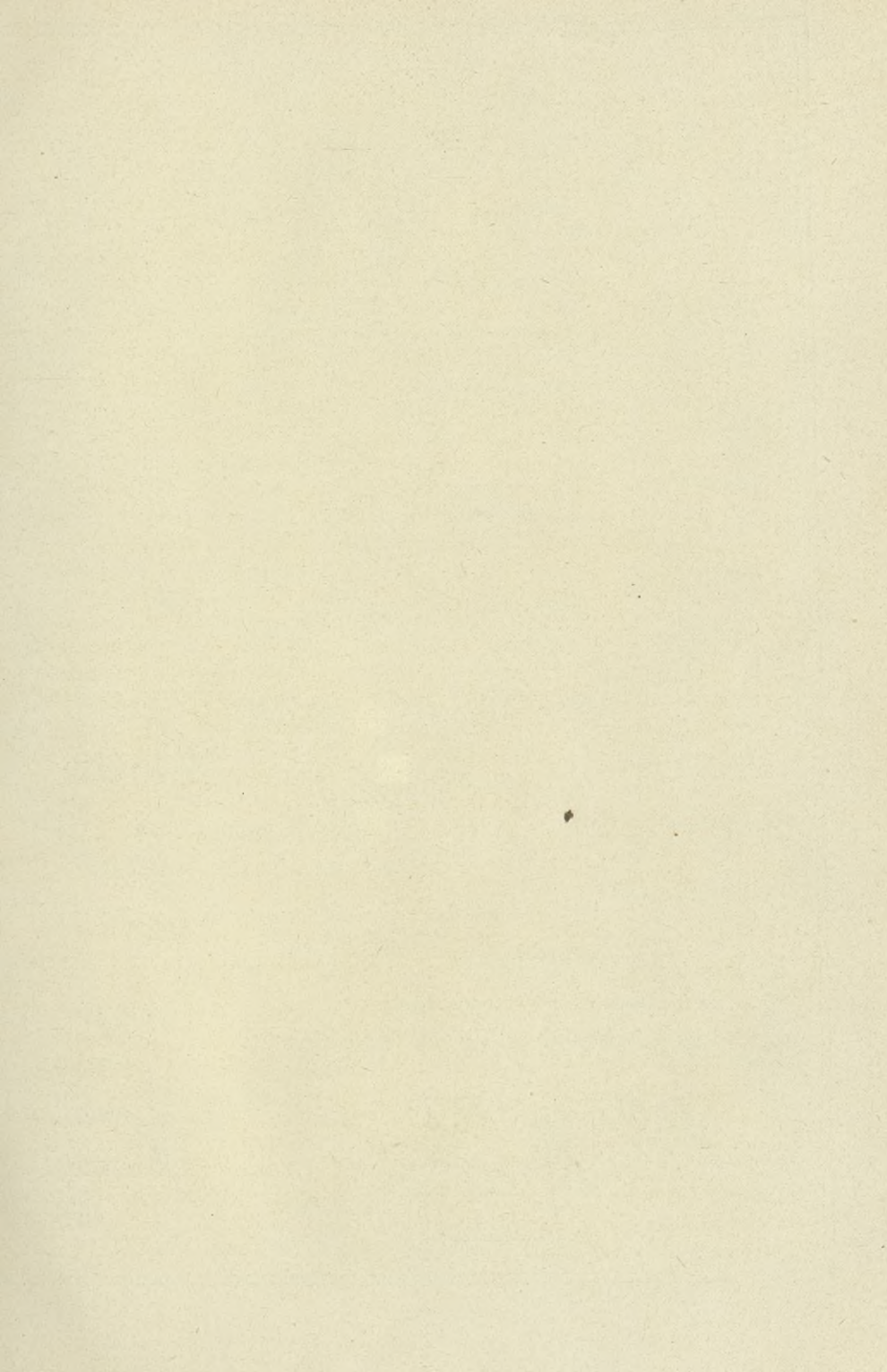
von alten Zeiten her ist dem Friesen Alles, was mit dem Bau und der Erhaltung der Deiche zusammenhängt, von der höchsten Wichtigkeit. Der Deich ist ihm heilig und unantastbar, und zu seiner Unterhaltung werden die anliegenden Gemeinden und Ortschaften herangezogen und verantwortlich gemacht. Nicht vereinzelt kommt in der Geschichte Frieslands der Fall vor, daß die Deiche von Feindeshand zerstört werden, um dem Lande den größtmöglichen Schaden zuzufügen. Allmählich bildete sich das Deichwesen immer mehr und mehr aus und wurde durch das Deichrecht und besondere Deichordnungen geregelt, deren älteste für Ostfriesland dem 13. Jahrhundert, der Zeit der Dollartbildung entstammt.

Seit jener schrecklichen, unter dem Namen Marcellus-Fluth bekannten Katastrophe, vom 19. Januar 1219, welchen in den folgenden Jahren noch schwere Sturmfluthen folgten, war das Land an der Unterems ganz besonders der Verwüstung durch die Meereswogen preisgegeben, da ein großer Theil der schützenden Deiche beschädigt oder ganz fortgerissen war.

Im Januar des Jahres 1277 brach das Unglück über das südlich von Emden am linken Emsufer gelegene fruchtbare Rheiderland hinein, als der Deich nahe dem Dorfe Jansum bei einem schweren N.W. Sturm brach und ein großer Theil der blühenden Ortschaften von den anstürmenden Wellen verschlungen wurde. Der Durchbruch, welcher nach den alten Karten etwa einen Kilometer westlich von der Stelle stattgefunden haben soll, wo heute das Emder Außenfahrwasser in die Ems mündet, war die erste Ursache zur Entstehung des Dollarts. Noch im Dezember desselben Jahres folgte ein zweiter Durchbruch, und nun stand das Rheiderland den tobenden Fluthen gegenüber schutzlos da, welche nacheinander die noch stehen gebliebenen Dörfer und Ortschaften, unter welchen die Flecken Torum und Rheiderwold die bedeutendsten waren, vom Erdboden verschwinden ließen. Nur ein winziger Theil des Rheiderlandes, das Messerland, auf dessen Grund und Boden heute die Emder Seeschleuse gebaut ist, blieb erhalten, damals als Insel, heute als Kaiser-Wilhelm-Polder eingedeicht und mit dem Festlande verbunden.

Nach neueren Forschungen des Generalsuperintendenten Bartels in Aurich ist die Zerstörung allerdings erst durch die Sturmfluth von 1362 herbeigeführt worden und nahm bedeutend zu bis 1395. Gleichzeitig mit diesem Ereigniß wird auch die Zertrümmerung der großen, der Küste Ostfrieslands vorgelagerten Insel Bant in Verbindung gebracht, von welcher als Überbleibsel die Inseln Vorkum, Zuist, Buise, Bant und Norderney verblieben. Buise ist verschwunden, ebenso Bant, an welches nur noch Bant's Balje an der Leybucht erinnert. Auch der Durchbruch der jetzigen Osterems soll mit dieser Katastrophe zusammenfallen. Alle diese großen Veränderungen an der Nordseeküste, wozu auch die Verwandlung der Zuider-See aus einem Binnensee in einen Meerestheil gehört, werden (nach Bartels) als die erste Ursache der Dollartbildung angesehen. Als eine Thatsache steht jedenfalls fest, daß die Ortschaften des Rheiderlandes erst im Laufe der Zeit von der Bildfläche verschwunden sind. Der Ort Wilgum hatte beispielsweise 1437 noch eine befestigte















Burg, welche von Edzard und Ulrich Circkena und den Hamburgern geschleift wurde, und im Flecken Torum war nachweislich noch 1507 ein Gerichtssitz vorhanden.

Der Einbruch des Dollarts hatte nicht nur den Verlust des Rheiderlandes zur Folge, sondern er war auch der Anfang zum Unglücke eines der besten Seehäfen an der Nordseeküste, des Hafens von Emden. Der Lauf der Ems ist heute von dem am linken Ufer gelegenen Dorfe Pogum aus West bez. West zu Nord bis zur Knoch-Spiße, in früherer Zeit jedoch wandte sich der Strom ca. 1 Seemeile westlich von Pogum in nördlicher bez. nordnordöstlicher Richtung nahe an den Dörfern Groß- und Klein-Borsum vorbei bis unmittelbar an die Stadtmauer von Emden heran, um nun wiederum im großen Bogen an Larrelt und Logum vorbei eine südwest- bis südsüdwestliche Richtung zu nehmen, und von Logum aus westlich bis zur Knoch weiter zu fließen. Noch Jahrhunderte lang nach dem Einbruch des Dollarts floß die Ems in ihrem alten Bette weiter, indeß allmählich verließ sie daselbe, um sich eine neue kürzere Bahn zu suchen, doch soll hiervon weiter unten die Rede sein.

Von der Stadt Emden selbst ist uns bis zu den Zeiten der Karolinger so gut wie nichts bekannt, aus den ältesten Urkunden läßt sich nur schließen, daß Emden im 9. Jahrhundert der Hauptort des alten Emsga, im 13. des Emsganolandes war, welches von consules oder judices regiert wurde und die friesische Herrschaft der Grafen von Ravensberg ausmachte. Die erste Erwähnung Emdens in beglaubigten friesischen Geschichtsquellen geschieht (um 1156) in einer der 17 Küren, in welcher es bei Aufzählung der sieben uralten friesischen Straßen als Ausgangspunkt der Straße nach Münster bezeichnet wird.

Die Stadt Emden war noch 1327 eine unbedeutende Stadt von geringem Umfang, deren Bewohner zur damaligen Zeit hauptsächlich von Fischfang, Landwirthschaft und Viehzucht lebten, sowie Handel mit Fischen, Vieh, Getreide und anderen Landesprodukten nach Westfalen betrieben. Doch haben dieselben auch nach den erwähnten Urkunden schon frühzeitig Schifffahrt nach England, Norwegen und der Ostsee aufzuweisen, wenn auch diese damals nur gering war und sich nur Norden in jener Zeit unter den ostfriesischen Küstenplätzen durch einigermaßen Bedeutung an Schifffahrt und Seehandel auszeichnete. Der auf den höchsten Warfen erbaute und so am meisten gegen Übersfluthungen geschützte Ort war im Süden und Südwesten durch einen Deich gegen die unmittelbar vorüberfließende Ems geschützt. Im Osten gegen den Delft läßt das Vorhandensein der jetzigen Deichstraße die Anlage eines Deiches vermuthen. Der Delft, über welchen 1369 eine hölzerne Brücke gebaut wurde, schied die Altstadt Emden von den gegenüberliegenden Ortschaften Groß- und Klein-Falbern (Nord- und Südfalbern), und es scheint, daß derselbe (nach der Bedeutung des altfriesischen Wortes delva-graben) ein künstlich erweiterter bez. vertiefter Arm der Ems gewesen ist. Die Stadt war durch die Ems, die Ede und den Delft völlig vom Wasser umgeben und auf diese Weise gegen Angriffe von außen leicht zu vertheidigen. Die Ede, nach welcher



Emden den Namen trägt, bildete mehrere Arme und floß nordwestlich an der Stadt bez. der Burg Emden vorbei in die Ems. Jenseits des Delfts, in Faldern, lag das Franziskanerkloster, welches sehr alten Ursprungs dem Häuptlinge von Faldern gehörte. Die beiden Faldern hatten in früherer Zeit ihre eigenen Häuptlinge ebenso wie Emden selbst, bis 1407 sich Probst Hisko von Emden durch Überrumpelung seines Gegners und Schleifen der Burg auf Kleinfaldern in den Alleinbesitz dieser Orte setzte.

Es war zu jener Zeit eine dunkle traurige Episode für Ostfriesland, als die altherkömmliche Selbstregierung der Friesen durch innere Erschlaffung zu Ende ging, das Häuptlingswesen aufkam und das unglückliche Land durch alle Schrecknisse grauenvoller Fehden und Bruderkriege zerfleischt wurde. Erst das fünfzehnte Jahrhundert bringt etwas Licht in diese Wirrnisse.

Als Margaretha, die Tochter des Dänenkönigs Waldemar III. und Wittve Hakons VIII., Königs von Norwegen, zur Vereinigung der drei nordischen Reiche dem Herzoge Albrecht von Mecklenburg die Krone Schwedens streitig machen wollte, bildete sich an den Küsten der Ostsee, namentlich in Wismar und Rostock eine Gesellschaft unternehmender Kaufleute, Rheder, und Schiffer im Verein mit beutesuchenden Abenteurern, um das von den Dänen belagerte Stockholm mit Lebensmitteln zu versehen, weshalb sie den Namen Viktualien- oder Vitalienbrüder erhielten. Denselben wurde vom Veffen des gefangenen König Albrecht, Johann von Mecklenburg, die Erlaubniß zur Plünderung der nordischen Reiche gewährt. Dies Geschäft war so einträglich und führte zu einer derartigen Vermehrung der Freibeuterschaaren, daß diese sich nunmehr stark genug fühlten, Freund und Feind zu Lande und zu Wasser gleichmäßig auszuplündern. In der Ostsee wurde ihnen dies Handwerk, nachdem Margaretha Frieden gemacht hatte, hauptsächlich durch die Hanfa bald gelegt, sie waren daher genöthigt, zur Fortsetzung desselben neue gesicherte Plätze für ihre Schiffe und Märkte für die geraubten Güter zu suchen, und fanden dieselben in den Küstenplätzen Ostfrieslands, welche sich ganz besonders für die Ausübung des Seeräuber-Handwerks eigneten. Hier empfing man die Freibeuter mit offenen Armen und leistete ihnen, was Ausrüstung und Bewaffnung anbelangte, jeden Vorschub, wogegen die Häuptlinge dieser Plätze reichen Antheil von der Beute, und ihre Einwohner großen Nutzen an dem Verkauf der geraubten Güter hatten.

Emden unter Probst Hisko und Marienhafte waren die hauptsächlichsten Plätze für die Seeräuber, der letzte Ort wurde sogar befestigt, durch das Störtebecker-Tief mit dem Meere verbunden und der Kirchthurm, in welchem noch die Störtebecker-Kammer vorhanden ist, zur Benutzung als Seezeichen und Auslug erhöht.

Im Jahre 1400 rüsteten die Hanfa-Städte, besonders Hamburg, eine Flotte aus, um die Küste der Nordsee von diesem Raubgesindel zu befreien. Emden fiel in die Hände der Hanseaten, blieb jedoch infolge Schlaueit Hiskos verschont, während der größte Theil der Burgen und Küstenplätze, welche den Räubern Vorschub geleistet hatten, in den Flammen



aufging. Am 5. Mai 1400 schlug die Hamburger Flotte in der Oostereems die Vitalienbrüder, bei welcher Gelegenheit 116 Seeräuber theils über Bord geworfen, theils enthauptet wurden. Ebenfalls wurden in Emden am 11. Mai 25 Seeräuber von den Hanseaten öffentlich hingerichtet. Den Anführern der Vitalienbrüder gelang es indessen, mit ca. 200 Genossen nach Norwegen zu entkommen.

In Ostfriesland war nun zunächst der offenkundigen Beschützung der Räuber ein Ende gemacht, indessen wurde das unsaubere Handwerk dort unter der Hand ruhig fortgesetzt, und erst zwei Jahre später gelang es den Hamburgern, sich des Haupt-Anführers Störtebecker sowie 180 seiner Raubgesellen zu bemächtigen, welche sämmtlich auf dem Graßbrok in Hamburg enthauptet wurden. Auch der zweite Räuberhauptmann, Gödeke Michels, wurde in demselben Jahre auf der Weser dingfest gemacht und in Hamburg geköpft. Im Jahre 1408 rüstete die Hanse wiederum eine Flotte, welche die Ems von den Vitalienbrüdern gründlich säuberte und unter andern Plätzen und festen Burgen auch die Burg von Großalbern, dessen Häuptling Hanfo die Freibeuter begünstigt hatte, zerstörte.

Die Fehden der Häuptlinge Ost- und Westfrieslands — Schieringer und Bettkoper — füllen nunmehr die Spalten der ostfriesischen Geschichte. Hisko wurde 1413 von Keno tom Broek aus Emden vertrieben und die Stadt gerieth unter die Herrschaft dieser mächtigen Häuptlingsfamilie. Erst nach der Entscheidungsschlacht auf den „wilden Aekern“ 1427 wurde Hisko wiederum in den Besitz von Emden gesetzt, woselbst ihm sein Sohn Hmel Abdena 1429 in der Regierung folgte.

Die Hanse und besonders Hamburg hatte zu jener Zeit die wichtige Lage Emdens, sowie seine wachsende Bedeutung für den Seehandel und die Schifffahrt erkannt. Die Hamburger benutzten daher die ihnen infolge der Fehden der friesischen Häuptlinge sich darbietende Gelegenheit, 1433 eine Flotte von 21 Schiffen mit etwa 300 Bewaffneten auszurüsten und unter Anführung von 4 Rathsherrn die Stadt Emden zu besetzen. Hmel Abdena wurde, unter dem Verdacht der Begünstigung der Seeräuber stehend, festgenommen und nach Hamburg als Gefangener geschleppt. Die spezielle Veranlassung zu diesem Vorgehen der Hamburger war folgende: In Ostfriesland herrschte damals schon seit längerer Zeit Unzufriedenheit über die Gewaltthatigkeiten der Häuptlinge und deren Partheien, unter welchen das Land aufs Schwerste zu leiden hatte. Es war daher ein Bund zu Stande gekommen, welcher es sich zur Aufgabe machte, Ruhe und Frieden wieder herzustellen und hauptsächlich die Macht des Häuptlings Jocko Ukena in Leer zu brechen. An der Spitze dieser Vereinigung stand Ebdard Cirksena von Greetfiel, welcher sich eines hohen Ansehens in Ostfriesland erfreute. Derselbe verbündete sich insgeheim mit den Hamburgern und vermochte dieselben zu der bereits erwähnten Flottenexpedition gegen Emden, dessen Häuptling, Hmel Abdena, der Jocko'schen Parthei angehörte. Nach dem Fall Emdens gelang auch die Unterwerfung Jockos sowie seiner Parthei und die Herstellung des langersehnten Friedens.



Emden blieb nun bis zum Jahr 1453 unter der Herrschaft bez. der Oberhoheit Hamburgs, und blühte unter dem Schutze desselben rasch empor. Die Hamburger hatten die Absicht, Emden zu einem großen hamburgischen Handels- und Stapelplatz zu machen und begannen dasselbe so zu befestigen, daß sie sich unter allen Umständen dauernd in dem Besiz der Stadt erhalten konnten. So entstand die Emsmauer und das alte Bollwerk, welches Nordfalbern mit einschloß, Bauwerke, welche ebenso als Festungswerke wie als Schutz gegen Überschwemmungen noch Jahrhunderte lang von der Thätigkeit der Hamburger Zeugniß ablegten. Die wichtige Lage Emdens für den Handel, namentlich mit Holland, und seine Beziehungen zu diesem Lande waren für die Hamburger ausschlaggebend. Um den Seehandel der Stadt zu heben, bestanden sie in erster Linie auf der unbeschränkten Ausübung des sogenannten Stapel- oder Vorbeifahrt-Rechtes, d. h. ein jedes Schiff, welches Emden passierte, mußte 3 Tage lang in der Stadt seine Waaren feilbieten. Die Ansprüche auf dieses Recht bestanden schon seit längerer Zeit, indessen haben sich die Hamburger das Verdienst um Emden erworben, durch rücksichtsloses Vorgehen, namentlich dem benachbarten Groningen gegenüber, diesem Rechte Anerkennung verschafft und die Suprematie Emdens unter den ostfriesischen Küstenplätzen hierdurch begründet zu haben.

Inzwischen wurde den Hamburgern der Besiz Emdens nicht leicht gemacht. Die mit ihrer Herrschaft unzufriedenen friesischen Häuptlinge einerseits, sowie die fortwährenden Fehden und Streitigkeiten mit den Holländern anderseits brachten es dahin, daß Hamburg 1439 die Stadt und das Schloß Emden an Edzard Cirksena und seinen Bruder Ulrich übergab. Der Erstere führte von nun an den Titel Häuptling von Emden, wenn auch Hamburg die Oberhoheit behielt und Edzard als den von ihr eingesetzten Amtmann betrachtete. Nach seinem Tode hatten vom Jahre 1447 an die Hamburger noch einmal wieder die Selbstherrschaft in Emden übernommen, bald kam es jedoch zum offenen Kampfe zwischen ihnen und den von ihnen vertriebenen ostfriesischen Häuptlingen, für welche die Hamburger fremde Eindringlinge waren und blieben. Ulrich Cirksena stand an der Spitze der Gegner und bedrängte die Stadt Emden in erfolgreicher Weise. 1453 hielten es schließlich die Hamburger für das Gerathenste, Emden und die von ihnen angelegte Festung Leerort an Ulrich abzutreten. Die Abstandssumme betrug 10 000 Mark Lübsch, fernerhin mußte Ulrich versprechen, seinen Unterthanen und allen Einwohnern Ostfrieslands keinen Seeraub zu gestatten, keine Hamburger Waaren mit Zöllen zu belegen, den Hamburgern freie Ein- und Ausfahrt in Emden und Leerort zu erlauben und das Strandrecht für Hamburger Schiffe aufzuheben. Ferner sicherte sich Hamburg das Recht, nach Ablauf von 16 Jahren die Stadt gegen die erwähnte Summe wieder einzulösen.



## Zweites Kapitel.

### Emdens Blüthezeit und allmählicher Verfall unter dem Hause Cirksena (1453—1682).

Blicken wir auf die folgende Zeitperiode, so sehen wir, wie das ostfriesische Land und mit demselben die Stadt Emden unter den Cirksena's, Grafen von Ostfriesland, zunächst einer glücklichen Entwicklung entgegengeht und wie namentlich die Stadt Emden den Gipfelpunkt ihrer Macht und ihres Ansehens erreicht. Leider sehen wir aber auch, wie später infolge des steten Zerwürfnisses zwischen den Fürsten und den Ständen des Landes, sowie den Städten, von denen namentlich Emden als kräftiges, selbständiges Gemeindewesen sich entwickelt hatte, der Ruin des ganzen Landes, sowie besonders auch der Stadt Emden, sich immer mehr und mehr vollzieht, bis dank dem thatkräftigen Eingreifen des Großen Kurfürsten dem Lande unter der brandenburgischen Herrschaft wiederum eine glücklichere Zeit beschieden wird.

Schon Graf Ulrich Cirksena machte sich um Emden verdient, indem er den städtischen Rechten, namentlich der Erhebung des Stapelrechtes, sowie der unter Probst Hisko eingeführten städtischen Accise, seine nachdrückliche Unterstützung zu Theil werden ließ, die Stadt durch Verlegung des Stadtgrabens erweiterte und verbesserte und eine feste Burg zu Emden im Jahre 1458 erbaute.

Wichtiger und ersprißlicher indessen für das ganze Land war die Regierung des Sohnes Ulrichs, des Grafen Edzard, welchem die Geschichte Ostfrieslands den Namen „der Große“ beigelegt hat. Der Stadt Emden sicherte dieser Fürst zunächst die dauernde Ausübung des Stapelrechtes durch Herbeiführung der Kaiserlichen Bestätigung, welche 1494 durch Kaiser Maximilian ertheilt ward. Dies war im höchsten Grade wichtig für Emden, da die Sonderrechte dieser Stadt hierdurch auch von den andern Städten und Landen, insbesondere den heftig protestirenden Münsterschen, anerkannt wurden.

Auch den dauernden Besitz Emdens sicherte sich Edzard, indem er Hamburg, welches sich durch den Vertrag vom Jahr 1453 das Recht vorbehalten hatte, Emden gegen Rückzahlung der Summe von 10000 Mark Lübsch wieder einzulösen, zu einer Verzichtleistung auf seine Ansprüche und Gerechtigkeiten an Emden im Jahre 1493 bewog. Edzard mußte sich seinerseits verpflichten, in 10 auf einander folgenden jährlichen Terminen der Stadt Hamburg 10000 Mark Lübsch zu zahlen, die Hamburger Schiffe gegen Seeräuber zu schützen, Hamburger Bier nicht zu besteuern, das Strandrecht gegen Hamburgische Schiffe aufzuheben und endlich gegen eine Abgabe von 200 Schollen jedem Hamburger Schiffe freie Fischerei an seinen Küsten zu gestatten.

Als im Jahre 1514 im Kampfe zwischen Edzard und dem Herzog Georg von Sachsen eine sächsische Kriegsflotte sich auf der Ems blicken ließ, sehen



wir zum ersten Male Emders Kriegsschiffe in Thätigkeit. Die Stadt besaß damals 28 Kriegsfahrzeuge, die sich fast bei jedem Zusammentreffen der sächsischen Flotte überlegen zeigte. In grausamer Weise spielten sich derartige Seegefechte in jenen Zeiten ab, so nahmen die Sachsen am 21. September ein Emders Kriegsschiff, dessen gesammte Mannschaft über Bord geworfen wurde, wofür sich die Emders drei Tage später in der Weise rächten, daß sie 7 sächsische Schiffe nahmen, deren ganze Besatzungen Salzwasser schlucken mußten.

Auch die Sicherung der Schifffahrt und des Seehandels ließ sich Edzard ganz besonders angelegen sein. Der damals sich entfaltende Handel Emdens ließ in manchem beutelustigen Abenteurer die Zeit der Victualienbrüder wieder aufleben und das Seeräuberhandwerk wurde theils auf eigene, theils auf fremde Rechnung betrieben. Edzard trat diesem Unwesen energisch entgegen, im Jahre 1524 wurde der Seeräuber Cornelius Behr, welcher den Schiffen an der Emsmündung auflauerte, von Emders Kriegsschiffen auf der Insel Rottum eingefangen und mit 7 seiner Spießgesellen zu Emden enthauptet. Ihre Köpfe wurden zum warnenden Exempel auf Pfähle gesteckt. Das gleiche Schicksal ereilte kurze Zeit darauf den Seeräuber Kniephof, der bei Greetjfel in der Ems durch Hamburger Schiffe gestellt und nach heißem Kampfe, dem Graf Edzard von den Fenstern seiner Burg aus zusah, überwältigt wurde. Der Räuber wurde nach Hamburg gebracht und dort nebst 70 Genossen hingerichtet.

Unter der Regierung Edzard des Großen und seiner Nachfolger mehrte sich der Wohlstand und die Bedeutung Emdens von Jahr zu Jahr, die Stadt erweiterte sich nach allen Seiten, 1546 wurde ein neuer Siel angelegt für die Durchfahrt größerer Schiffe, ferner wurden die Festungswerke verstärkt und vervollständigt. Im Jahre 1539 legte Graf Enno II. der Stadt die Verpflichtung auf, als Gegenleistung für die Ausübung des Stapelrechtes für die Sicherheit des Emsstroms zum Besten der Seefahrer zu sorgen, wofür die Schiffer wiederum zur Abgabe des Tonnen- und Bakengeldes an die Stadt verpflichtet wurden. Diese neue Belastung der Emden passirenden Schiffe versetzte natürlich nicht, den Unmuth der Betreffenden zu erregen, und nach mancherlei Reibungen, namentlich mit Groningen, brachten Widersacher sogar eine Kaiserliche Ordre zu Stande, kraft derer das Stapelrecht gänzlich aufgehoben wurde. In Emden nahm man jedoch hiervon keine Notiz und 1558 ward der Stadt durch Ferdinand I. das Recht der Vorbeifahrt aufs Neue bestätigt.

Emdens Seehandel war in dieser Zeit in beständiger Zunahme begriffen, namentlich mit Schweden und Norwegen. 1557 wurde ein besonderer Handelsvertrag mit diesen Staaten geschlossen, durch welchen den gegenseitigen Unterthanen freier Handel ohne Entrichtung von Zöllen, sowie die Berechtigung zum Anlegen von Faktoreien mit besonderen Vergünstigungen zugestanden wurden. Das schwedische Wappen, welches am Emders Hafenthor neben dem der Stadt angebracht war, erinnerte an jene Zeiten.

Noch eine andere, für den Seehandel Emdens günstige Conjunktur brachten die damaligen Zeitläufte zu Stande: Streitigkeiten der Engländer



mit den Niederländern über die von ersteren beliebten Zoll erhöhungen auf brabantische Manufakturen führten zu einem Einfuhrverbot der Engländer auf alle brabantischen Waaren, welche Maßnahme von den Holländern in ähnlicher Weise erwidert wurde. Dieser Zollkrieg wurde für Emden die Ursache zu einem ungeahnten Handels-Aufschwung, insofern die Engländer die Haupt-Niederlage eines ihrer bedeutendsten Ausfuhrartikel, des englischen Tuches, nach Emden verlegten und diesen Platz an Stelle von Antwerpen zum Umschlag- und Stapelort für ihren nach dem Continent gerichteten Tuchhandel machten. Natürlich leistete man seitens der Stadt Emden diesem Unternehmen allen nur erdenklichen Vorschub, bereits im Jahre 1563 trafen 6 mit Tuch beladene englische Schiffe auf der Ems ein, denen im folgenden Jahre eine Flotte von 44 Rauffahrern, eskortirt von 6 Kriegsschiffen, folgte, welche unter den herzlichsten gegenseitigen Begrüßungen am 23. Mai in den Hafen von Emden einlief. Leider sollte dieser für die Stadt so vortheilhafte Zustand nicht von langer Dauer sein. Obgleich Emden sehr gewachsen war, so konnte es doch dem so plöglich ungeheuer gesteigerten Verkehr nicht gerecht werden, es fehlte namentlich an Waarenhäusern und an Wohnhäusern für die schnell herbeiströmenden Kaufleute.

Sehr bald regte sich auch der Neid der lieben Nachbarn, besonders der Hamburger, welche in früherer Zeit ihre Waaren in London gegen englische Tücher eingetauscht hatten und nun durch den unerwarteten Aufschwung der Dinge viel von ihrem Handel verloren, sodaß sie sich sogar in ihrer Erbitterung gegen Emden an den Kaiser wandten. Auch die Feindschaft der Niederlande, welche ein Handelsverbot gegen Emden erließen, machte sich bald bemerkbar, und schließlich, nachdem sich die Engländer und Niederländer durch ihre Zollpolitik gegenseitig großen Schaden zugefügt, fand ein Ausgleich zwischen ihnen statt, durch welchen die früheren Handelsverträge wieder in Kraft gesetzt wurden. Im Jahre 1565, während eines ungemein strengen Winters, zogen die Engländer mit ihren Waaren wieder nach Antwerpen, und wenn auch Emden es nachher noch verschiedene Male versuchte, den englischen Handel wieder an sich zu ziehen, so waren doch die späteren Niederlassungen englischer Kaufleute dortselbst von geringerer Bedeutung.

Auch die Rhederei Emdens war damals keine untergeordnete mehr, seit 1536 hatte man begonnen, größere Schiffe selbst auszurüsten. Was die Größe derselben anbelangt, so bewegte man sich allerdings in äußerst bescheidenen Grenzen, das erste derselben trug 150 Last, ihm folgten bald solche von 200—250 Last Tragfähigkeit. Darüber hinaus ging man kaum, und wenn auch das Fahrwasser der Ems, sowie die Emdener Hafen-Verhältnisse die Verwendung größerer Schiffe gestatteten, so blieb man doch bei den kleineren Dimensionen im Gegensatz zu den Engländern und Hanseaten, welche in jener Zeit schon erheblich größere Schiffe bauten. So wurde z. B. in Lübeck 1567 der „Aldler“, ein Schiff, von 1000, und später der „Salvator“ von 700 Last ausgerüstet, was für damalige Verhältnisse etwas ganz Kolossales bedeutete, wenn man bedenkt, daß sogar



die Kriegsschiffe der Engländer gegen die spanischen Flotten selten über 800 Last groß waren. Im Kampfe gegen die spanische Armada zählte nur ein einziges Schiff, das Admiralschiff des Sir Frobisher, der „Triumpf“, über 1000 Last. Die Kauffahrtheischiffe unterschieden sich damals noch wenig von den Kriegsschiffen, da sie ihrer Sicherheit wegen in gleicher Weise armirt wurden, so war z. B. der „Abler“ mit 8 Vierzigpfündern, 6 Zwanzigpfündern, 26 Behnpfündern und 27 Steinstückchen ausgerüstet. Um's Jahr 1577 besaß Emden annähernd 600 große und kleine Seeschiffe, eine Zahl, welche bis zum Ende des Jahrhunderts noch in stetem Steigen war.

Im Einklang mit dem Aufschwunge der Schifffahrt wandte man auch der Sicherheit der Seefahrt auf der Ems und an der Küste eine erhöhte Sorgfalt zu. Die Befestigung und Betonung des Fahrwassers wurde verbessert und im Jahre 1576 auf der Westseite der Insel Borkum auf Kosten der Stadt Emden ein Seezeichen errichtet. Der als Bake erbaute Kirchthurm war 150 Fuß hoch und trug an seiner Südseite folgende Inschrift:

Illustribus Edzardo et Johanne  
Comitibus et Dominis Frisiae  
Orientalis ect. Senatus populusque  
Aemedeusis publici boni ergo  
Ex Mercaturae navalis contribu-  
tione me fieri fecit Anno Dni

im Jahr 1. 5. 7. 6. De Schipfahrt van  
Emden erboud mich, ich woerde  
volend als men Michaelis vierden  
Doerch Antonius Zwickler,  
Berent Habben, Allerd Dirksen  
Jakob Gerigo De mich regierden.

In jene Zeit des 16. Jahrhunderts fällt auch für Emden der Anfang jener großen Erwerbsthätigkeit, welcher es bis zur Jetztzeit treu geblieben ist, des Haringsfanges. Wohl hatte man dort schon in früherer Zeit Haringe gefangen und besonders zur Fastenzeit nach Westfalen verschickt, indessen verstand man noch nicht das zweckmäßige Einsalzen derselben. Angeeifert durch die großartigen Erfolge des Nachbarlandes, welches thatsächlich einen bedeutenden Theil seines Wohlstandes dem Haringsfange verdankte und in welchem die Bevölkerung ganzer Städte und Landesstrecken damals schon in diesem Erwerbe ihren Lebensunterhalt fand, rüstete auch Emden Fahrzeuge aus, welche zuerst an der norwegischen, später jedoch an der schottischen Küste dem Fange oblagen. Diese Haringsbüßen waren von runder Bauart und zur Verarbeitung der Fische besonders eingerichtet. Im Jahre 1555 liefen von Emden 19 solcher Fahrzeuge aus. Es kam vor, daß eine Büße im Jahre drei Fangreisen zu 70 Last machte, die Last Haringe wurde zuerst mit 120 Emden Gulden bezahlt, später

fielen die Preise jedoch auf 80 Gulden. Die Nachfrage war besonders in Westfalen sehr bedeutend, aber auch nach anderen Landestheilen wurden die Häringe versandt. Der jährliche Consum für die Mark Brandenburg allein wurde damals auf rund eine Million Speciesthaler gerechnet, selbstredend hatte Emden nur einen kleinen Antheil an der Versorgung, da der Import von fremden Häringen schon damals stattfand.

Der Fang an der norwegischen Küste hörte allerdings bald auf, und wird hierüber berichtet, daß im Jahre 1587 dort ein ungeheuer großer Haring gefangen sei, an dessen Bauche sich besondere Zeichen befanden, welche man für unbekannte, geheimnißvolle Buchstaben hielt. In den folgenden Jahren blieben die Häringe aus, und man war nun der Ansicht, die Häringe seien ihres Königs beraubt worden. Mangelnde Gemüthsruhe sahen sogar den Untergang der Welt bevorstehend. Die Emdener Haringsfischer suchten jetzt ihre Fangplätze an der schottischen Küste, und hier blühte das Handwerk besser denn je, bis theils eigene Nachlässigkeit und Betrug, theils die Ungunst der Zeiten diese Quelle des Wohlstandes minder ergiebig machte und schließlich in's Stocken brachte.

Auch andere Verhältnisse begünstigten damals den Aufschwung und das Wachsthum Emdens in hohem Maaße. Schon seit dem Beginne der Reformation bot Ostfriesland und besonders die Stadt Emden vielen um ihres Glaubens willen Verfolgten eine sichere Zufluchtsstätte. Die Zahl der aus England verwiesenen Reformirten betrug 1553 in Emden etwa 300, hierunter befanden sich viele Tuchweber, deren Gewerbe der Stadt auch später erhalten blieb. Den Engländern an Zahl noch weit überlegen waren indessen die Niederländer, die, unter Karl V. und später Philipp II. in ihrem Vaterlande besonders durch Alba der entsetzlichsten Verfolgung preisgegeben, in Emden ein schützendes Asyl fanden. Nach dem Trisolium des Bürgermeisters Rudolphi wird berichtet, daß Emden um 1570 6000 Einwohner gehabt habe, indessen soll im Anfange des 17. Jahrhunderts die Einwohnerzahl auf 20000 bis 30000 angewachsen sein, eine Vermehrung, die nur durch die massenhafte Einwanderung von Flüchtlingen erklärt werden kann. Die Stadt Emden erwarb sich zur Zeit der Religionsverfolgungen in England und den Niederlanden (1554—57), sowie später während des Religionskrieges in Frankreich (1562—98) und während des niederländischen Unabhängigkeitskrieges (1565—1609) den ehrenvollen Beinamen „Herberge der Gemeine Gades“ und die Emdener Kirche den Ehrennamen der Mutter-Kirche (Moeder Kerke). Es war dies in der That die Zeit, auf welche die Worte des 100 Jahre später lebenden Dichters Albertoma passen, welcher in der letzten Strophe seines Liedes die Stadt Emden besingt:

Hollands toevlucht, Brabants schuil  
Afgods ondergang en kuil,  
Neerlands sleutel, Duitschlands slot,  
Emden, blyf getrouw aan God!



oder in wenn auch nicht wortgetreuer deutscher Uebersetzung:

Hollands Zuflucht, Brabants Schutz,  
Beut dem mächt'gen Rom sie Trutz!  
Schlüssel einst für Niederland,  
Schloß dem deutschen Vaterland,  
Höhnt dich auch der Feinde Spott:  
Treu bleib Emden Deinem Gott!

Im niederländischen Unabhängigkeitskriege nahm die Bedeutung Emdens erheblich zu, sodaß die Augen der beiden kriegsführenden Parteien auf die Stadt gerichtet waren, welche letztere übrigens in sehr geschickter Weise labirte, um es mit keinem der beiden Gegner zu verderben. Die vom Prinzen von Oranien organisirten Wassergeusen benutzten die Ems und Emden als sichere Zufluchtsstätte, und um ihre geraubten Güter dort abzusetzen. Bald jedoch artete die Kriegsführung derselben in offenbaren, rücksichtslosen Seeraub aus, sodaß Graf Edzard 1568 den Geusen den Aufenthalt auf der Ems verbot. Trotzdem wurde dort ruhig weiter Seeraub getrieben, und im Juni 1571 lief sogar eine aus 12 Schiffen bestehende Geusen-Flotte in die Ems bis vor Emden, um dort ihre Prisen zu verkaufen. Wenige Tage später indessen erschien eine niederländisch-spanische Flotte unter dem Admiral Boshuizen, welche die auf der Emden Rhede ankernde Geusenflotte hart auf Emden zurückdrängte und diese alsdann, unter Mitwirkung der Kanonen der letzteren Stadt, überwältigte. 140 Geusen wurden gefangen genommen und 60 an den Raaien des Admiralschiffes aufgeküpfelt. Seitens der Stadt Emden war dies Verfahren allerdings ein starker Neutralitäts-Bruch, dieselbe durfte es indessen, trotzdem die allgemeinen Sympathien auf der Seite der Niederländer waren, vor Allem nicht mit den Spaniern verderben, deren Feldherr Alba schon lange auf Emden sein Augenmerk gerichtet hatte. Der Letztere hatte die Bedeutung Emdens als Seehafen richtig erkannt und wurde nur durch andere kriegerische Unternehmungen an der Ausführung seines Planes, diesen Platz in seine Gewalt zu bringen, abgehalten.

Wohl hauptsächlich, um gegen die Übergriffe der streitenden Parteien ein festes Rückgrat und größeren Schutz zu erlangen, wandte sich Graf Edzard 1576 an den Hansabund um Aufnahme Emdens in denselben, welches Ansuchen drei Jahre später nochmals erneuert wurde. Die Glanzperiode der Hansa war indessen vorüber, unter der Regierung Elisabeths von England waren ihre Privilegien genommen und ihr hohe Zölle auferlegt, sodaß nunmehr die englischen Kaufleute (die sogenannten Aventuriers oder Wagenden) ihre Wollen und Tücher wohlfeiler nach Deutschland absetzen konnten, als die Hanseaten. Für diesen Handel bot Emden das hauptsächlichste Eingangsthor. Zwar hatte sich der englische Tuchhandel 1565 von Emden wieder Antwerpen zugewendet, indessen erschienen später und seit dem Jahre 1572 jährlich wieder tuchbeladene englische Schiffe vor Emden zum größten Verdruss der Hanseaten. Das Gesuch Emdens um Aufnahme in den Hansabund wurde zwar zunächst nicht abschlägig



beschieden. Als sich jedoch die Stadt nicht dazu entschließen konnte, den für sie so einträglichen englischen Tuchhandel aufzugeben, und als im Jahre 1579 wiederum eine tuchbeladene englische Flotte dort erschien, brachen die Hanseaten jede Brücke mit Emden ab und wandten sich sogar mit schwerer Klage an den Kaiser Rudolph II. Trotz wiederholter Beschwerde wurde nichts Durchgreifendes erreicht, und der Emdener Handel blühte mehr denn jemals, die Engländer führten jährlich an 100 000 Stück Tücher ein. Die Aufnahme in den Hansabund blieb Emden allerdings versagt.

Hochinteressant ist es, wie damals, fast zu derselben Zeit, als Emden zur Stärkung seiner Macht- und Handels-Verhältnisse die Aufnahme in den Hansabund nachsuchte, auch ein anderes Projekt auftauchte, welches nichts Geringeres betraf, als die Schaffung einer deutschen Kriegsflotte mit dem Grafen Edzard von Ostfriesland als Reichs-Admiral an der Spitze. Es war damals die Zeit, in welcher durch die Folgen der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien die Schifffahrt eine ungeahnte Bedeutung erlangt hatte. Spanien und Portugal waren mächtig zur See, die Niederländer traten auf diesem Elemente ihren grausamen Tyrannen entgegen und gründeten die Anfänge ihrer Seemacht. Elisabeth von England schuf eine Kriegsflotte, deren Schutz die Grundlage bildete für den damals schon mächtig aufstrebenden englischen Seehandel, deren Schiffe sich jedoch in ihrem Auftreten, namentlich gegen die Schiffe deutscher Nation, oft nicht viel von den wilden Wassergeusen unterschieden. In den nordischen Reichen lagen die Verhältnisse ähnlich, Schweden und Dänemark schufen, um gegen die Hanse vorzugehen und diese ihrer Vorrechte dauernd zu berauben, eine Kriegsflotte. Auch für Deutschland lag damals die Frage, ob es einer Kriegsflotte bedürfe, sehr nahe, wohl eben so nahe wie heute nach 300 Jahren. Es kam für Deutschland nicht so sehr darauf an, neue Handelsverbindungen zu schaffen, als die vorhandenen zu sichern und dem deutschen Seehandel einen ausreichenden Schutz zu gewähren, welchen ihm die im Verfall begriffene Hanse nicht mehr zu geben vermochte. Deutschland war tagtäglich durch die Uebergriffe mächtiger Nachbarn bedroht, Elisabeth ließ im Deutschen Reiche durch Plakate ankündigen, wie sie es mit der Schifffahrt gehalten haben wolle, und die Kriegsschiffe der Holländer ankerten auf dem Rheine und der Ems, um Repressalien und Convoygelder auf deutschem Grund und Boden zu erheben.

Graf Edzard ward nicht müde, hierüber auf dem Reichstage schwere Klage zu führen und seine Ansicht dahin kundzugeben, daß das Deutsche Reich als solches verpflichtet sei, seine Unterthanen auch auf dem Meere zu schützen. Er selbst hatte in Gemeinschaft mit dem sächsischen Edelmann Caspar von Schönberg bis in's Einzelne einen Plan entworfen zur Schaffung einer deutschen Kriegsflotte, welche in erster Linie die Seemacht der Niederlande brechen sollte, und verfolgt denselben 1584 persönlich auf's Eifrigste bei den einzelnen Reichsfürsten. Leider scheiterte die deutsche Kriegsflotte, noch bevor ihre Kiele gestreckt waren, an der Viel-



köpfigkeit der Fürsten und Stände des heiligen deutschen Reiches sowie an der thatlosen Schwäche des Kaisers Rudolph. Auch der König Philipp von Spanien sollte für diesen Plan gewonnen werden, derselbe war damals jedoch viel zu sehr mit dem Gedanken an seine große Armada beschäftigt, mit welcher er England bezwingen wollte, als daß er so kleinen Dingen sich hätte zuwenden sollen. Im Hoflager von Innsbruck 1589 wandte sich Schönberg an den Erzherzog Ferdinand, den späteren deutschen Kaiser, und trug ihm seinen Flottenplan mit Begeisterung vor, er führte aus, wie die drei Ströme Elbe, Weser und Ems nicht die geringsten Steine in der deutschen Kaiserkrone seien, wosern sie nur von einem guten Goldschmiede ohne Schaden und Nachtheil der andern Gesteine hinein gesetzt werden könnten. Der wichtigste Hafen für ein derartiges Unternehmen, einen Kriegshafen und Flottenstation zu errichten, sei Emden. Schönberg fand zwar diesmal ein geneigtes Ohr, zu einer Bethätigung nach irgend einer Richtung kam es jedoch nicht.

Elf Jahre später faßte der Sohn Edwards, Graf Enno, sowie dessen Kanzler Franzius den Flottenplan von Neuem an. Bitter war damals Deutschlands Ohnmacht zur See, es war dahin gekommen, daß die Königin Elisabeth sowie die Generalstaaten sich erlaubten, durch innerhalb des deutschen Reiches angeschlagene Mandate den deutschen Handel nach Spanien zu verbieten. Aller Seehandel, von Deutschen betrieben, war unsicher, was die Engländer und Holländer verschonten, fiel in die Hände der Dünkircher Kaperschiffe. Die Nothwendigkeit, eine Kriegsflotte des deutschen Reiches zu schaffen, war so einleuchtend, daß dagegen kaum ein Widerspruch zu erwarten stand.

Franzius legte die Ausführbarkeit des von ihm entworfenen Planes dar. Zunächst schlug er den Grafen Enno als Reichsadmiral dem Kaiser vor. Die geographische Lage Ostfrieslands zu den Generalstaaten, der alleinige Besitz eines breiten und tiefen Stromes mit vortrefflichen Häfen, seine See-Erfahrenheit und die Verwandtschaft mit den Königen von Schweden, Polen und Dänemark befähige den genannten Fürsten in erster Linie zu dieser wichtigen Stellung. Er allein von allen Reichsfürsten sei im Stande, das zu schaffen, worauf es ankomme: eine zahlreiche und mächtige Flotte, er könne, wenn es verlangt würde, zu jeder Stunde 1000 lastbare Schiffe, groß und klein, in See schicken, unter diesen wenigstens 200 mit grobem Geschütz und Kriegsmunition versehen. Dergleichen sei Emden der geeignetste Ort zur Aufrichtung des Kollegiums der Admiralität, nur fünf Meilen vom Meere entfernt, eine schiffreiche Stadt wie keine im römischen Reiche, die Stadt habe einen geräumigen Hafen, die Grafschaft außer Emden noch verschiedene andere Häfen mit bequemer Aus- und Einfahrt, die Gefahren auf der Ems seien geringer als auf anderen Strömen, außerdem habe dieselbe den großen Vortheil, zwei Mündungen, die Oster- und die Wester-Ems, zu besitzen, die nach Belieben gebraucht werden könnten. — So der ostfriesische Kanzler. — Wenn auch die Behauptungen desselben einigermaßen übertrieben und vom Lokalpatriotismus diktiert erscheinen, so geht doch



unzweifelhaft aus denselben die damalige Bedeutung Emdens und Ostfrieslands für die Schifffahrt hervor sowie das Bestreben, dort einen Kriegshafen und Flottenstation zu errichten. Franzius verständigte sich über diese Vorschläge mit dem Reichshofrath Hannwald, welcher ihn zu unterstützen versprach, selbst Kaiser Rudolph billigte die Entwürfe des ostfriesischen Kanzlers, zu Thaten kam es jedoch auch diesmal nicht.

Mancherlei Widerwärtigkeiten hatten inzwischen Emden und Ostfriesland zu erdulden, vor Allem brachten die zwischen dem Grafen Enno und den Ständen sowie der Stadt Emden bestehenden Zwistigkeiten viel Unheil in's Land. Enno war im Grunde spanisch gesinnt, während in Emden niederländische Sympathien vorherrschten. 1595 kam es zum offenen Bruch, die Emden bemächtigten sich der dortigen gräflichen Burg, während Enno seinerseits auf der Knoop eine Schanze erbaute und von dieser den Emsstrom mit seinen Kanonen bestrich und hierdurch die Emden auf das Empfindlichste in der Ausübung ihrer Schifffahrt schädigte. Die Letzteren wandten sich in ihrer Bedrängniß an die Generalstaaten, eine holländische Kriegsflotte erschien auf der Ems, und es kam schließlich unter Garantie der Generalstaaten zum Delftzyllischen Vertrage, welcher zwar den Frieden vorläufig wieder herstellte, jedoch holländischem Einfluß in Emden sowie einer holländischen Besatzung dortselbst Thür und Thor öffnete.

Aber nur zeitweilig herrschte Ruhe, schon 2 Jahre später war der Streit wieder ausgebrochen und Enno gelang es durch seine Verwandtschaft mit dem Herzog von Holstein holsteinische Kaper gegen Emden auszurüsten, und seinem Handel auch durch Dünkircher Kaperschiffe zu schaden.

Trotz alledem stand Emden am Ende des 16. Jahrhunderts auf dem Gipfelpunkt seiner Macht und seines Wohlstandes, die Bedeutung der Stadt war schon zu sehr gewachsen, um die Unruhen seit dem Jahre 1595 stark fühlbar werden zu lassen. Obwohl der Umschlag-Verkehr der englischen Aventuriers nach Emden im Wesentlichen aufgehört hatte, so war doch der Stadt durch denselben ein erheblicher Reichtum erwachsen. Andererseits hatte aber auch der Eigenhandel viel an Bedeutung gewonnen. Der Leinwandhandel mit Westfalen, Bremen, Westfriesland und Groningen hatte der Stadt viel eingebracht. In der noch heute als Packhaus existirenden, im Jahre 1582 errichteten, alten Stadt-Halle mußten nach der Verfügung Edwards alle verkauften Leinenstücke nachgemessen und besteuert werden. Alle von außen kommenden Stücke Leinen sowie andere Stoffe, als Wolle, Seide, Sammet mußten hier verkauft werden. Im Jahre 1594 wurden mindestens 10 000 Stücke weißes Leinen eingeführt, ohne Anrechnung des ungebleichten.

Aus Polen hatte man Getreide, aus Schweden Felle und Eisen, aus Norwegen Holz und Fische, aus England außer dem Tuch das schwere englische Bier, aus Frankreich und Spanien Weine und die Produkte der Kolonien. Kaufleute aus aller Herren Länder trafen in Emden damals zusammen. 1601 rühmte der Bürgermeister Evers, daß die Stadt binnen 24 Stunden im Stande wäre, 200 000 Thaler aufzubringen, eine Leistung,



welche mit Rücksicht auf den damaligen Werth des Geldes für eine Stadt wie Emden ein recht respectable genannt werden muß.

Viele Stadt-Gemeinden, welche sich nicht so guter Finanzen erfreuten, erbaten Unterstützungen von der reichen Stadt, unter andern 1582 die Gemeinde von Brüssel, und 1592 sogar die Gemeinde von Genf.

Da es nicht bloß an Wohnhäusern in der Stadt selbst, sondern auch an Baaren-Häusern fehlte, so kam man zu dem Entschlusse, die beiden der Stadt zunächst liegenden Dörfer Groß- und Kleinsalbern mit der Stadt zu vereinigen und dementsprechend die Festungswerke zu erweitern. Nach der etwa 3 Jahre in Anspruch nehmenden Arbeit hatte die Stadt erheblich an Raum im Innern, sowie an Festigkeit nach außen gewonnen. In diese Blütheperiode Emdens fällt auch die Erbauung des Emdener Rathhauses. Den Grundstein zu diesem ersten Prachtgebäude Ostfrieslands legte am 10. Juni 1574 der Bürgermeister Medmann von Emden, demselben diente das Antwerpener Rathhaus zum Muster, und noch heute ist es die größte Zierde der alten Stadt Emden, sowie für den Architekten wie den Kulturhistoriker von hohem Interesse.

Drohende Wolken standen indessen für das Wohl der Stadt Emden am Horizonte. Die Ems, deren ursprünglichen Lauf wir weiter oben besprochen haben, hatte seit dem Jahre 1583 begonnen, ihr bisheriges Bett zu verlassen. Anstatt von Pogum ab ihren nördlichen Lauf bis an die Stadt Emden beizubehalten, wählte sie, nachdem das Land in westlicher Richtung allmählich vom Dollart fortgespült war, den kürzeren Weg und brach ungefähr dort, wo früher das Dorf Wilgum stand, durch, um in westlicher Richtung ihren Lauf bis zur Knoch fortzusetzen. Die Folge hiervon war naturgemäß eine baldige Verschlammung des alten Strombettes, und zur Abwehr dieser Gefahr für die Schifffahrt schlug die Stadt Emden mit Genehmigung des Grafen Edzard seit 1583 ein großes Höft in den Strom, welches in einer Länge von beinahe 4500 m von der Südspitze des stehengebliebenen Nesserlandes in der Richtung nach Pogum sich erstreckte und den widerspenstigen Strom wieder in sein altes Bett zurückzwingen sollte. Von 1583—1603 wurden auf diesen Bau 369 600 Gulden, und von 1603—1628 nochmals 246 861 Gulden verwendet. Das Werk bestand aus einer Spundwand von 250 mm Stärke aus halbrunden Baumstämmen mit aufgesetzter Feder und Rute und wurde durch lange schrägstehende Pfähle aus Gränenholz von 14 m Länge in Abständen von 2,5 m gestützt. Diese Pfähle haben sich bis auf heute gesund erhalten und mußten, soweit sie der Schifffahrt hinderlich waren, bei den Ems-Regulierungs-Arbeiten mittels Dynamit herausgesprengt bezw. herausgezogen werden.

Daß für die damalige Zeit ungeheure Unternehmen kam leider dank der Uneinigkeit zwischen der Stadt und der Ritterschaft, sowie Edgars Nachfolger, dem Grafen Enno, nicht zur Vollendung.

Die Ritterschaft, welche das Emporblühen Emdens mit scheelen Augen betrachtete, hatte, um dem Höft-Bau zu schaden, an der Ecke von Pogum ein anderes Höft in den Strom geschlagen, und die Stadt führte hierüber



heftige Klage beim Kaiser. Graf Enno wollte 1600 den Weiterbau, welchen er als Eingriff in seine Hoheitsrechte ansah, nur unter gewissen Bedingungen gestatten, welchen sich die Stadt wiederum nicht fügen wollte. So kam das Werk nicht zur Vollendung, zum größten Schaden für Emden und ganz Ostfriesland. Zwar hatte die Stadt den Hölst-Bau trotz Grafen und Ritterschaft noch jahrelang fortgesetzt, jedoch hielt derselbe nicht dauernd Widerstand gegen die Gewalt des Stromes, und die Brüche mehrten sich von Jahr zu Jahr. Auch war die Haltbarkeit des Hölsts erheblich verringert worden durch die Breschen, welche man 1602 in dasselbe gelegt hatte, um gelegentlich der von der Logumer Schanze durch den Grafen Enno ausgeübten Blockade der Ems den Schiffen die Aus- und Einfahrt in den Emden Hafen zu ermöglichen.

Da man erkannte, daß die Stromfrage eine Lebensfrage für die Stadt sei, so beschäftigte man sich im Laufe der Zeit mit den verschiedensten Projekten, welche alle den Zweck hatten, den Strom zu zwingen, in seinem Laufe die Stadt Emden wieder zu berühren. So wird 1630 von einem Unternehmen berichtet, ein völlig neues Strombett zu graben, welches gegenüber von Bogum zwischen den Ortschaften Petsum und Wittelswehr hindurch den Strom bis an die Stadt Emden und dann wieder in sein altes Bett lenken sollte. Dies wäre für die damalige Zeit ein wahrhaft riesenhaftes Unternehmen gewesen, zu dessen Ausführung nach der aufgestellten Berechnung eine Summe von 6660200 Gulden erforderlich gewesen wäre. Keiner der Pläne wurde indessen ausgeführt, da die Zeiten des Wohlstandes für Emden im Schwinden waren und der dreißigjährige Krieg sowie andere Kalamitäten der Stadt anderweitige Opfer auferlegten. Im Jahre 1632, so wird berichtet, gab man den Kampf gegen den widerspenstigen Strom mit blutendem Herzen auf, nachdem derselbe der Stadt ungeheure Opfer gekostet hatte.

Zu jener Zeit betrug der Wasserstand in dem alten Strombett zwischen Nesserland und Groß-Borsum, wo früher die größten Seeschiffe fahren konnten, bei Niedrigwasser ca. 7—8 Fuß, und einige Jahrzehnte später konnten selbst unbeladene kleine Fahrzeuge bei halber Gezeit kaum herüber kommen. Emden wäre für die Schifffahrt schon weit früher außer Kurs gesetzt worden, wie dies thatsächlich später der Fall war, wenn nicht die Verschlickung des alten Emsarmes von der Stadt seewärts bis zur Ede von Logum weit langsamer vor sich gegangen wäre, da das durch die vier Schleusen der Stadt mit jeder Ebbe herausgelassene Binnenwasser eine jedesmalige Durchspülung bewirkte. Noch lange hielt sich eine verhältnißmäßig tiefe Fahrrinne unter Larrelt und Logum, und auch während des 17. und 18. Jahrhunderts scheint die Verschlickung des Fahrwassers seewärts von der Stadt noch keinen besonders nachtheiligen Einfluß auf die See-Schifffahrt ausgeübt zu haben.

Daß auch die inner-politischen Verhältnisse für Emden und Ostfriesland keine günstigen waren, ist bereits oben zur Sprache gebracht. Die Uneinigkeit und der Unfriede zwischen der Stadt und den Grafen drückt der Zeit des 17. Jahrhunderts ihre unheilvolle Signatur auf. See-



Handel und Schifffahrt, welche sich in dem zur Neige gegangenen Jahrhundert in Ostfriesland und besonders in Emden so mächtig entfaltet hatten, wurden naturgemäß durch diese traurigen Verhältnisse im Lande selbst aufs Schwerste geschädigt.

Im Jahre 1602 hatte Graf Enno, da er der stark befestigten Stadt nicht Herr werden konnte, auf der in die Ems vorspringenden Logumer Ecke ein starkes Fort errichtet, dessen Kosten sich auf 25 000 Gulden beliefen, und auf diese Weise eine regelrechte Blokade über die Stadt verhängt, indem er jede Schifffahrt unmöglich machte. In seiner Bedrängniß wandte sich Emden an die Generalstaaten, welche mit einem Heere zu Hülfe erschienen, da nach dem Delftzh'schen Vertrage dem Grafen die Anlage von Festungen am Emsstrom untersagt war, worauf am 13. November der Kommandant von Logum, der Graf Wilhelm vom Knyphausen, das kostspielige Werk gegen den freien Abzug der Besatzung übergab.

Als ferneres Mittel, den Widerstand Emdens zu brechen und ihrem Seehandel Schaden zuzufügen, diente dem Grafen die Verweigerung der Seepässe. Die Letzteren mußten nämlich, wenn sie Schutz gewähren sollten, vom Landesherrn ausgefertigt sein, und hierdurch hatte der Graf eine sehr wirksame Handhabe, die Emden Bürgererschaft zur Unterwürfigkeit zu zwingen. Willkürlich stellte er die Pässe aus, und alle Bitten sowie Beschwerden, selbst beim Kaiser seitens der Stadt, halfen Nichts. Gerade für die Fahrt nach Spanien und den spanischen Kolonien, welche damals für den Seehandel ganz besonders reichen Gewinn bot, waren die gräßlichen Pässe unerlässlich, da alle andern Schiffe Emdens von den Spaniern aufgebracht wurden, weil in letzterer Stadt eine niederländische, den Spaniern feindliche, Garnison lag. Um der Schädigung ihres Seehandels vorzubeugen, hatten die Emden die Generalstaaten um Zurückziehung der drei in Emden garnisonirenden Kompagnien gebeten, was auch 1607 geschah, und man war nun der Ansicht, daß die Ursache der nicht neutralen Behandlung Emden Schiffe für die Spanier fortgefallen sei.

Unablässig waren die Bemühungen des Grafen, sich die Emden zugänglich zu machen. Nicht allein veranlaßte er spanische Kaper, auf Emden Schiffe Jagd zu machen, deren Bemannung theils auf Galeeren festgeschmiedet, theils in Kerker geworfen wurde, sondern er versuchte es auch durch Entsendung seines Kanzlers Franzius an den Hof König Jakobs von England, die englischen Häfen für die Emden Schiffe zu verschließen. Letzteres gelang ihm indessen nicht und der Graf war nun um so mehr darauf bedacht, den Seehandel Emdens zu Grunde zu richten, indem er seinen Getreuen aus der Stadt Seepässe nur unter der Bedingung ausstellte, bloß im Hafen von Greetfiel zu verkehren. Die Emden schloßen darauf diesen Hafen, sicherten die Ems durch bewaffnete Fahrzeuge und blokirten sogar die übrigen ostfriesischen Häfen.

Im Frühjahr des Jahres 1607 gestaltete sich das gegenseitige Verhältniß zwischen der Stadt und dem Grafen nach Fortzug der niederländischen Garnison aus Emden etwas friedlicher, und eine größere An-



zahl Emden Schiffe segelte, mit gräßlichen Pässen versehen, nach Spanien. Bald jedoch gelangte die erschütternde Nachricht nach Emden, daß 30 Schiffe in spanischen und portugiesischen Häfen festgenommen, sammt Ladung condemnirt und ihre Besatzung auf die Galeeren gebracht sei. Sechshundert Seeleute schmachteten in harter Gefangenschaft, und die Stadt Emden hatte über eine Million Gulden mit einem Schlage eingebüßt. Wenn auch nicht völlig als Thatsache erwiesen, so muß doch angenommen werden, daß die spanischen Behörden im Einverständniß mit Graf Enno gehandelt haben, indem sich Letzterer bei Ausstellung der Seepässe geflissentlich zweier Siegel bedient hatte, von welchen nur das mit seinem Familien-Wappen versehene den Schiffen freie Fahrt sicherte. Man klagte den Grafen des Verraths an, doch dieser betheuerte seine Unschuld, indessen trugen diese, sowie viele andere Vorkommnisse dazu bei, das Verhältniß zwischen dem Grafen und der Stadt fortdauernd zu verschlechtern.

Verworren und schmachvoll für das deutsche Reich lagen die Verhältnisse zur Zeit des dreißigjährigen Krieges in Ostfriesland und Emden. Die Generalstaaten hielten mit kurzen Unterbrechungen seit 1595 in letzterer Stadt eine Garnison und betrachteten die Ems und den Handel und Schifffahrt auf dieser als ihre Domäne. Trotzdem zwischen ihnen und den Kaiserlichen öffentlich der Friede bestand, suchten sich doch beide Theile im Geheimen so viel wie möglich zu schaden. Die Holländer, deren bedeutenden Kriegsflotte der Kaiser kaum einige Schiffe entgegenstellen konnte, sperrten zur Verhinderung der Zufuhr die Ems durch ihre Kriegsschiffe und verboten sogar der Stadt Emden zeitweise jegliche Ausfuhr. Vor den Ausliegern der Holländer auf Ems und Jahde mußte jedes Kaiserliche Fahrzeug die Flagge streichen.

Abgesehen, daß der Stadt Emden durch die Last der Holländischen Garnison Schulden auf Schulden erwuchsen, häuften sich auch für dieselbe infolge ihrer Verbindung mit den Holländern andere schwerwiegende Nachtheile. Im Jahre 1632 hatte man in Emden trotz aller Kriegswirren den Plan zur Gründung einer Handelskompagnie gefaßt. Man war hierzu durch die beispiellosen Erfolge Hollands in seinen Seehandels-Unternehmungen ermuntert worden, hatte der Gesellschaft indessen, um ja nicht den Verdacht einer Konkurrenz mit der ost- und westindischen Kompagnie bei den Holländern aufkommen zu lassen, den Namen einer abyssinischen Kompagnie beigelegt. Die Generalstaaten erblickten indessen in dieser Unternehmung eine Gefahr für ihren Handel, und auf die Beschwerde der ostindischen Kompagnie wurden die Emden Schiffe zurückgehalten und die Mannschaften internirt. Die abyssinische Kompagnie trat nicht ins Leben.

Den Generalstaaten war nur daran gelegen, sich die Stadt Emden als bequemen Stützpunkt für ihre Flotte zu erhalten, sowie ihren Handel auf der Ems ungestört ausüben zu können. An der Erhaltung und dem Wohl des Emden Seehandels war ihnen jedoch Nichts gelegen, im Gegentheil suchten sie sogar bei jeder Gelegenheit ihren Einfluß gegen Emden als lästigen Konkurrenten aufzubieten.



Die im spanischen Dienst befindlichen Raper von Dünkirchen waren damals der Schrecken der Meere, sie nahmen die Emden Schiffe weg, weil Emden eine holländische Besatzung hatte, und Requisitionen dagegen hatten in den seltensten Fällen Erfolg. Im Jahre 1632 beklagte sich die Stadt, daß ihr binnen kurzer Zeit 32 Schiffe mit Ladung von diesen gefährlichen Feinden genommen seien, ihre Bitte um Schutz bei den Generalstaaten blieb indessen erfolglos, da die Schädigung des Emden Seehandels nur den holländischen Interessen entsprach. Die Folge davon war ein bedeutender Rückgang der Schifffahrt in Emden, nicht weniger als 25 Schifferfamilien wanderten noch in demselben Jahre aus, um sich theilweise in Glückstadt, theilweise in Holland bessere Existenz-Bedingungen zu suchen.

Noch schlimmer erging es dem Emden Seehandel in den großen Seekriegen zwischen England und Holland in der Mitte des 17. Jahrhunderts. In dem ersten Kriege 1652 und 1653 wurde die Neutralität Emdens zwar anerkannt, dennoch kam es häufig vor, daß Emden Schiffe in englischen Häfen mit Beschlagnahme belegt wurden. Ein härteres Loos traf die Stadt indessen gleich zu Anfang des zweiten Krieges 1664—67. Beim Ausbruch desselben wurden 16 große Emden Schiffe in englischen Häfen aufgebracht, und König Karl II. dekretirte, daß dieselben, da Emden niederländische Besatzung habe, gleich feindlichen Schiffen zu behandeln seien. Die Stadt sandte unverzüglich ihren Stadtsyndikus Andree nach London, um dort Vorstellungen zu machen. Die Zeiten indessen, in welchen die Königin Elisabeth an den Magistrat von Emden schrieb (1600), daß sie von dem besonderen Wohlwollen desselben gegen sie überzeugt sei, waren vorüber. Der städtische Abgesandte wurde zuerst nicht beim Könige vorgelassen und dann gleichzeitig mit dem hanseatischen Abgeordneten, welcher dieselben Beschwerden vorzubringen hatte, in überaus schänder Weise abgewiesen. 17 Emden Schiffe wurden kondemnirt und als Lösegeld mußte sich die Stadt Emden bequemen, pro Kopf der Besatzung 21 Pfd. Sterling zu zahlen.

Aber, was das Schmachvollste war, auch die Holländer, deren Seehandel bez. Seefrachtgeschäft durch die rücksichtslose Navigations=Acte Cromwells vom 9. Oktober 1651 ein schwerer Schlag zugefügt war, suchten sich hierfür wenigstens theilweise an Emden schadlos zu halten, mehrere Schiffe dieser Stadt wurden theils in Amsterdam theils in Delft angehalten und ihre Güter confiscirt.

Dies Alles durfte damals ruhig geschehen trotz aller Bitten und Vorstellungen der Reichsfürsten und selbst des Kaisers. Deutschland war eben völlig schutz- und rechtlos zur See, es fehlte an dem nöthigen Nachdruck, ohne welchen diplomatische Noten im Verkehr der Staaten nichts weiter als Papiere bedeuten, nämlich an den vollen Lagen einiger Breitseiten. Der Mangel einer deutschen Kriegsflotte war der Krebszahn für den deutschen Seehandel, die deutschen Schiffe wurden nicht allein ausgeraubt von Freund und Feind, sondern es stockte auch jede Unter-

nehmungslust, und kaum hier und dort wurde noch ein Schiff für überseeische Fahrt ausgerüstet.

Emden mußte es sich, Dank seiner geographischen Lage an der Einfallsporte im äußersten Westen Deutschlands, sowie Dank der unglücklichen politischen Verhältnisse Ostfrieslands, gefallen lassen, den Puffer zwischen den seemächtigen streitenden Nachbarn abzugeben. Zwar suchte sich die Stadt, so gut es ging, gegen das Raperwesen auf eigene Faust zu schützen, indem sie Convoysschiffe ausrüstete bez. durch Gesellschaften ausrüsten ließ, also gewissermaßen eine Assurance gegen das Seeräuberwesen schuf, indessen ließ sich dies Verfahren auch nur für die Küstenfahrt anwenden und schützte höchstens gegen kleine Räuber, nicht gegen große. So wagte es z. B. ein Emden Convoyer 1673, einen englischen Raper, welcher auf der Ems einige Fischerfahrzeuge gestohlen hatte, nach Emden aufzubringen, woselbst der Magistrat den Seeräuber ins Gefängniß warf. Auf die Nachricht hiervon gerieth die englische Regierung in großen Zorn und verlangte sofortige Freilassung der unschuldig Gefangenen, Schadloshaltung für verlorene Zeit und allen sonstigen Verlust, erst dann werde man der Stadt die Neutralität verstaten. Dieser Drohung wurde dadurch sofort Nachdruck verliehen, daß von den Engländern einige Emden Schiffe, unter andern ein Grönlandsfahrer im Werthe von 40 000 Gulden, aufgebracht wurden.

### Drittes Kapitel.

#### **Emden unter brandenburgischer Anwartschaft und preussischer Herrschaft 1682—1807.**

Für den deutschen Kaufmann war nach dem dreißigjährigen Kriege nur ein erbärmlicher Kleinhandel, ein Handel aus zweiter oder dritter Hand übrig geblieben, und auch dieser wurde noch ungemein beschränkt durch die englische Navigations-Akte, welche den Handel nach und von England fast nur auf englischen Schiffen gestattete. Auch Emden war von seiner stolzen Höhe herabgestiegen. — Der Umsicht und Thatkraft des Großen Kurfürsten, welcher mit klarem Blick erkannte, daß Welthandel, Kolonien und Kriegsslotte mit einander in inniger Verbindung stehen, war es vorbehalten, hier einen Wandel zu schaffen. Schon lange hatte sein scharfes Auge Emden als den für Seehandel und Kriegsslotte geeignetsten Platz an der Nordseeküste herausgefunden, und seine Pläne auf Ostfriesland und besonders auf Emden sind schon von langer Hand her erkennbar. Im Jahre 1672, im Kriege gegen Ludwig XIV., ermahnte



er die Stadt Emden, treu zu Kaiser und Reich zu stehen gegen den gemeinsamen Feind Frankreich. Zehn Jahre später bemühte er sich beim Kaiser um die Anwartschaft auf Ostfriesland im Falle des Aussterbens des Hauses Cirksena, und um dort festen Fuß zu fassen, landeten im November 1682 zum ersten Male brandenburgische Truppen vor Greetsiel und überrumpelten in einer Sturmnacht unter dem Oberstlieutenant von Brandt die dortige Burg, ohne nennenswerthen Widerstand zu finden. Es geschah dies fast in denselben Tagen, als die brandenburgische Flagge an der Küste von Guinea gehißt wurde. Trotz heftigen Widerstrebens seitens der Fürstin Christine von Ostfriesland, welche sich mit den Ständen ihres Landes überworfen hatte, schloß er mit den letzteren einen Schutzvertrag. Es gehörte die ganze Umsicht und Energie des Großen Kurfürsten dazu, sich in der von ihm eingenommenen Position trotz Mißgunst der Niederlande und selbst des Kaisers zu behaupten. Ostfriesland athmete auf, die einstmals auf ihre Macht und Unabhängigkeit so stolze Stadt Emden nahm mit Freuden neben der holländischen Garnison die brandenburgische Besatzung auf, die ihr einen sichern Schutz garantierte gegen alle Widersacher. Gleichzeitig wurde am 5. September 1684 mit der Stadt ein Vertrag abgeschlossen, dem zufolge dorthin der Sitz der in Pillau gegründeten afrikanischen Kompagnie verlegt wurde. Ebenso wurde dort am 1. Oktober 1684 die „Compagnie de Marine“ in der Stärke von 1 Hauptmann, ein Lieutenant, 1 Fähnrich und 110 Mann für die Dienste der afrikanischen Gesellschaft formirt.

Diese Truppe wurde im Laufe der nächsten Jahre nach und nach um drei weitere Kompagnien vermehrt und erhielt im Jahre 1685 die Bezeichnung „Marine-Bataillon“.

Was die Hauptsache war, so verlegte auch der Große Kurfürst den Schwerpunkt der brandenburgischen Marine gleichzeitig von Pillau nach Ostfriesland und Emden. Diese Maßregel, sowie die Verlegung des Sitzes der afrikanischen Kompagnie wurde in erster Linie dadurch veranlaßt, daß der auf die Ostseehäfen angewiesene überseeische Handels- und Schiffsverkehr unter mancherlei Schwierigkeiten zu leiden hatte. Im Winter war die Ostsee in der Regel 4 Monate hindurch nicht schiffbar, die Fahrt durch das Kattegat und Skagerrak der Stürme wegen gefährlich, die Fahrt durch den Sund wegen des Sundzolls und der dänischen Ueberwachung unbequem. Als Kriegshafen hatte sich auch der Hafen von Pillau nicht besonders geeignet. Schließlich hatten sich auch die Königsberger Kaufleute in Bezug auf die Förderung des überseeischen Handels sehr wenig entgegenkommend und unternehmungslustig gezeigt, während sich hierfür in Ostfriesland rege praktische Theilnahme bemerkbar machte.

Gleichzeitig mit der Verlegung der afrikanischen Kompagnie und der brandenburgischen Marine nach Emden wandte auch der Große Kurfürst der Belebung der ostfriesischen Schifffahrt seine unausgesetzte Sorgfalt zu. Er gestattete den Ostfriesen, unter brandenburgischer Flagge zu fahren und förderte durch Prämien den Schiffsverkehr, namentlich nach den brandenburgischen Ostseehäfen. Ein Schiff von 100—150 Last erhielt



für die Fahrt von Ostfriesland dorthin 25—100 Gulden. Ferner versprach der Kurfürst in Kriegszeiten sicheres Geleit durch seine Kriegsschiffe sowie Ersatz für etwa ihnen von den Niederländern unter brandenburgischer Flagge zugefügten Schaden. Von den Convogeldern, die zum Unterhalt der Flotte verwendet wurden, erhielt die Stadt Emden den vierten Theil, dafür verlangte der Kurfürst von den ca. 22 000 Gulden betragenden Zoll-Einkünften der Stadt ein Drittel für sich bez. für die Landeskasse.

Mit der Stadt Emden wurde alsdann ein besonderer Vertrag geschlossen, dem zufolge der Magistrat der Admiralität der brandenburgischen Flotte das Fleischhaus mit dem dazugehörigen Platz als Admiralitätsgebäude einräumte. Die hinter demselben liegende Werft wurde zur Reparatur und zum Neubau der brandenburgischen Schiffe verwendet, und hieß später unter Friedrich dem Großen Schiffswerft zum preussischen Adler und ging schließlich in Privatbesitz über (Schiffsbaumeister Cassens). Der Kurfürst übernahm ferner die Verpflegung seiner Truppen im Emden, und setzte ebenfalls 1684 den ersten Marine-Stat fest. Dies interessante Aktenstück weist für die Unterhaltung der Marine-Mannschaften auf:

in Berlin 870 Thaler

" Königsberg 626 "

" Emden 2281 " monatlich, und betrugen

demselben zufolge die Verpflegungskosten der gesamten brandenburgischen Marine jährlich: 45 324 Thaler.

Die Kriegsschiffe gehörten damals zum Theil dem Staat, zum Theil jedoch dem General-Direktor der Marine Raule, hiernach zählte die Flotte 10 Kurfürstliche Schiffe mit 240 Geschützen, während Raule verpflichtet war, weitere 17 Schiffe mit 158 Geschützen zur Verfügung zu halten, welch' letztere indessen nach und nach vom Staate angekauft werden sollten. Das ständige seemannische Personal zählte, abgesehen von den Beamten, 1 Vicekommandeur, 5 See- und 3 Marine-Kapitäne, 12 Steuerleute, 120 Matrosen.

Die Offiziere und Mannschaften der aus 400 Mann bestehenden Emden Besatzung mußten außer dem Kurfürsten auch dem Emden Magistrat den Eid der Treue schwören, ebenso mußten die Mannschaften der für den Dienst der afrikanischen Kompagnie gebildeten Marine-Kompagnie auch dieser den Eid leisten, die Jurisdiktion verblieb indessen in den Händen der brandenburgischen Admiralität.

Der Kurfürst verpflichtete sich ferner, alle Mittel aufzubieten, um Emden zum Stapelplatz des englischen Handels für Deutschland zu machen, sowie die Hauptkammer der afrikanischen Kompagnie nach Emden zu legen. Die Stadt und die Stände theiligten sich darauf an der afrikanischen Kompagnie durch starke Zeichnung von Aktien, und das Floriren derselben eröffnete Ausichten für neue Handels-Unternehmungen.

Den Bestrebungen des Kurfürsten ward seitens der Fürstin Christine der ausgesprochenste Widerwille entgegengebracht, dieselbe fühlte sich durch alle mit den Ständen und der Stadt Emden abgeschlossenen Verträge auf's Empfindlichste gekränkt und bot Alles auf, diese wieder rückgängig



zu machen. Allein ihre Bemühungen waren umsonst, der Kurfürst erwiderte ihr, es sei nie seine Absicht gewesen, ihre und ihres minderjährigen Sohnes Rechte zu kränken, die Verlegung der afrikanischen Kompagnie nach Emden gereiche dem ganzen Lande zum Wohle, und es sei ihm stets angenehm, wenn fremde Staaten in seinem Reiche solche Handelskompagnien anlegen würden.

Die ohnmächtigen Proteste der Fürstin fielen leicht in's Gewicht gegenüber den Machinationen der mißgünstigen und eifersüchtigen Generalstaaten. Dieselben hatten bereits früher die Gründung der abessinischen Kompagnie hintertrieben und suchten nun auch der afrikanischen ein baldiges Ende zu bereiten. Bereits früher hatte die westindisch-niederländische Kompagnie ein brandenburgisches Schiff aufgebracht, später für dasselbe jedoch auf Betreiben des Kurfürsten 40 000 Thaler Schadenersatz zahlen müssen. Jetzt erhob der holländische Gesandte v. Amerongen in Berlin Vorstellungen wider die afrikanische Kompagnie, indem er sich auf den der niederländisch-westindischen Kompagnie zugesicherten Alleinhandel an der Goldküste bezog. Der Kurfürst erwiderte auf diese anmaßende Vorstellung, die Generalstaaten könnten zweifellos ihren eigenen Kaufleuten Privilegien und Freibriefe ertheilen, wären jedoch nicht befugt, die natürlichen Rechte Anderer zu beschränken. Die Generalstaaten könnten den Alleinhandel nur dort in Anspruch nehmen, wo sie, sei es durch Waffengewalt oder durch Kauf, die volle Souveränität besäßen, oder wo Verträge die Einwohner zum Alleinhandel mit ihnen verpflichtet hätten; solch ein Fall läge hier jedoch nicht vor.

Da man auf diese Weise Nichts erreichte, versuchte man bald in anderer Weise gegen die neugegründete Kompagnie vorzugehen. Schon 1685 im Herbst hatte der holländische Gouverneur des Castells Elmina an der Goldküste das brandenburgische Schiff „Wasserhund“ mit überlegener Gewalt wegnehmen lassen. Er gab zwar kurz darauf das Schiff wieder frei, aber der Kurfürst empfand diesen Angriff auf seine Flagge seitens einer sonst befreundeten Macht als eine grobe Verletzung des Völkerrechts und verlangte Genugthuung. Es gelang zwar dem Kurfürstlichen Rath von Dieß, sowie dem Marine-Direktor Haule nach langwierigen Verhandlungen im Haag, die Rechte der afrikanischen Kompagnie und der neugegründete afrikanischen Kolonie zur Anerkennung zu bringen, indessen standen bald noch ernstere Verwicklungen der jungen Kolonialmacht bevor.

Im Oktober 1687 nahm der holländische General de Sweers die Schanze von Akkaba an der Goldküste mit überlegenen Streitkräften weg und versuchte auch die Besitz-Ergreifung der brandenburgischen Feste Groß-Friedrichsburg. Der Anschlag scheiterte indessen an der Standhaftigkeit der Besatzung, und auch die übrigen Unternehmungen der Holländer hatten, abgesehen von der Wegnahme des auf der Fahrt nach Afrika befindlichen brandenburgischen Schiffes „Berlin“, keinen besonderen Erfolg.

Die Pläne des Kurfürsten erhielten durch die offene Feindschaft des damals mächtigsten Seestaates einen argen Stoß. Ebenfalls war seine



Entrüstung groß über das friedestörende Vorgehen einer Nation, gegen welche er sich seither stets hülfsbereit gezeigt hatte. Seine Flagge war indeß mißachtet worden, und er war nicht gewillt, sich mit den nichts-sagenden Ausflüchten der Generalstaaten zufrieden zu geben. Der Kriegsfall war gegeben, und es wäre sicher zu Feindseligkeiten gekommen trotz Ab Rathens der Kurfürstlichen Rätthe, wenn nicht am 29. April 1688 der Tod des großen Kurfürsten erfolgt wäre.

Rehren wir zu Emden und Ostfriesland zurück. Die afrikanische Kompagnie rechtfertigte nicht die Erwartungen, die man in sie gesetzt hatte. Unsicherheit im Handel, Untreue mancher Verwaltungs-Beamten und vor Allem die erwähnten Machinationen der Holländer bereiteten ihr ein frühes Ende. Schon 1686 sah sich der Kurfürst genöthigt, den afrikanischen Handel ganz für eigene Rechnung zu führen, nachdem er den Interessenten ihre Antheile ausbezahlt hatte.

Noch im Jahre 1685 verfolgte der unermüdlich strebsame Fürst den Plan zur Errichtung einer ostindischen Kompagnie, zu deren Sitz ebenfalls Emden bestimmt war. Er bedurfte hierzu fremder Hülfe und wandte sich an den Engländer Tavernier, dieser jedoch wie andere Engländer, welche er für sein Unternehmen interessiren wollte, waren nur auf ihren Vortheil vermitteltst Schleichhandels bedacht, und die inländischen Kaufleute und Kapitalisten waren durch ihre Verluste bei der afrikanischen Kompagnie zu sehr abgeschreckt, um der neuen Gesellschaft Vertrauen entgegenzubringen. Der Plan gelangte daher leider nicht zur Ausführung.

Auch mit einer andern Idee beschäftigte sich der Kurfürst, zu deren Durchführung ihm der Besitz Emdens unentbehrlich war, und deren glückliche Ausführung für die Stadt von größter Wichtigkeit gewesen wäre. Es betraf derselbe die Schiffbarmachung der Ems, um das Hinterland, namentlich das Rheinland und Westfalen, für den Handel von Emden und Ostfriesland zu erschließen, und den holländischen Häfen Konkurrenz zu machen. Eine Eisen- und Kohlenindustrie war dazumal dort noch nicht vorhanden, die Pläne des Kurfürsten gingen zunächst dahin, die Rhein- und Moselweine des Landes über Emden nach England auszuführen. Die Ausfuhr dieser Weine wurde damals nämlich mit großem Gewinn von den Niederlanden betrieben, und das edle deutsche Erzeugniß unter dem Namen dutch-wine in England verkauft, als wäre es ein niederländisches Produkt gewesen. — Leider scheiterte das Projekt der Ems-Schiffbarmachung jedoch an dem Widerstande des Domkapitels zu Köln gegen eine Herabsetzung der Rheinzölle.

Die Lebenszeit des Großen Kurfürsten reichte nicht mehr aus zur Verwirklichung seiner Absichten und zur Erfüllung der von Emden gehegten Hoffnungen. Unter seinem Nachfolger blieben Rückschläge nicht aus in Bezug auf die angeknüpften Handels-Unternehmungen, es fehlte eben die dem Großen Kurfürsten in so hervorragendem Maaße inwohnende Thatkraft und Beharrlichkeit zur Ausführung weitschauender Pläne.

Die Geschäfte der afrikanischen Kompagnie nahmen allerdings während der Jahre 1692/93 einen erfreulichen Aufschwung, sodaß 1693 eine



bedeutende Anzahl von Schiffen nach Afrika und Amerika gesandt werden konnte. Um diese Zeit entstand auch in Havelberg an der Spree eine beträchtliche Schiffswerft, mit deren Hülfe der Bestand der Kompagnie Ende 1694 auf 17 Schiffe mit 230 Geschützen gebracht wurde, während die Kurfürstliche Kriegsmarine Anfangs 1689 12 Schiffe mit 300 Geschützen zählte. In der auf das Jahr 1694 folgenden Zeit machten sich in dem Gedeihen der Gesellschaft indessen entschiedene Rückschritte bemerkbar, die theils auf Streitigkeiten der Theilhaber, theils auf die Unredlichkeit der verschiedenen Beamten zurückgeführt werden müssen, außerdem war die Unsicherheit namentlich während des Krieges mit Frankreich für den Seehandel sehr groß. 1697 fielen vier Schiffe der Gesellschaft in französische Hände. Auch der eingetretene Friede verbesserte die Lage nicht, da der Leiter der Gesellschaft, Präsident von Dankelmann, sowie der Marine-Direktor Raule in Ungnade fielen und letzterer sogar 1698 in Haft genommen wurde.

So kam es, daß die Gesellschaft 1697 vollständig neu konstituiert wurde, nachdem sie mit einer Schuld von 500000 Thaler belastet war. Der Kurfürst Friedrich III. ertheilte neue Freibriefe und gewährte außerdem eine namhafte Subvention aus Staatsmitteln. Holländische Kaufleute übernahmen jetzt die Gesellschaft und betrieben auch anfangs einen erfolgreichen Handel nach Guinea, bis dann bald ein Schlag nach dem andern erfolgte. Da ein kräftiger Schutz zur See durch die Kriegsmarine nicht gewährt wurde, so vergriffen sich bald die Raper dieser oder jener Nation an den Schiffen der Gesellschaft, und dies, sowie Uneinigkeit brachte es dahin, daß sich die Theilnehmer gänzlich zurückzogen und der damalige König Friedrich I. von Preußen 1711 durch einen feierlichen Akt die Gesellschaft aufhob. Leider war auch hiermit den kolonialen Bestrebungen Preußens der Todesstoß gegeben, der Kolonialbesitz der Gesellschaft in West-Afrika ging auf den Staat über; und wenn auch der Handel dorthin durchaus nicht aufgehört hatte — nachweislich einer Schiffsliste liefen die Rheide von Groß-Friedrichsburg noch während des Zeitraums vom 28. Dezember 1711 bis zum 24. Dezember 1713 95 Schiffe an — so brachte doch der König Friedrich Wilhelm I. den Kolonien leider keine Sympathien entgegen, und es geschah unter seiner Regierung nicht das Geringste, um mit diesen in dauernde Verbindung zu treten oder ihnen Unterstützung zukommen zu lassen. 1717 gingen die preussischen Besitzungen in Afrika an die holländisch-westindische Kompagnie über, der Kaufpreis betrug 6000 Dukaten, außerdem verpflichtete sich die Kompagnie, dem Könige 12 Negerknaben zu stellen, von denen 6 mit goldenen Ketten geschmückt sein sollten.

Das war das Ende der vom Großen Kurfürsten erhofften Kolonial-Herrschaft. — Die Ursachen, welche den Untergang bez. das Nichtzustandekommen derselben herbeiführten, lagen im Großen und Ganzen nicht so sehr im Verhalten Einzelner, als in dem engherzigen Geiste einer Zeit, welche für große nationale und politische Aufgaben, wie sie dem Großen Kurfürsten vorschwebten, kein Verständniß mehr hatte. Auch mag



wohl die Erkenntniß gefehlt haben, wie sie der Große Kurfürst besaß, daß in erster Linie eine leistungsfähige Kriegsflotte die unerläßliche Grundlage und unentbehrliche Stütze aller überseeischen Unternehmungen ist, sonst wäre man wohl mehr auf die Erhaltung der so rasch und glücklich geschaffenen Seemacht bedacht gewesen.

Auch der vom Kurfürst Friedrich III. 1690 gefaßte Plan, die Gründung einer amerikanischen Kompagnie mit dem Sitz in Emden betreffend, welche auf der Landenge von Panama eine Niederlassung besitzen sollte, um von dort auf kürzerem Wege nach Ostindien zu gelangen, scheiterte aus Besorgniß vor den von Seiten der Spanier diesem Unternehmen in den Weg zu legenden Hindernissen.

In Emden gerieth die überseeische Fahrt insolge Mangels eines kräftigen Schutzes in's Stocken und der Handel der Stadt war stark im Niedergehen, nur noch die Küstenfahrt blieb einigermaßen rentabel. Jedoch auch diese bot Gefahren, da in jener Zeit, namentlich während des Reichskrieges mit Frankreich, selbst innerhalb der Wattenmeere zwischen den Inseln die kleinen flachgebauten französischen Kaperschiffe ihr Unwesen trieben. Um sich einigermaßen gegen dieselben zu sichern, verband sich Emden mit Bremen, und beide Städte schützten ihre Fahrzeuge an der Küste durch mitgegebene Bedeckungen.

Außerdem hatten Bremen und Emden der Sicherheit ihres Seehandels wegen Sorge getragen, in dem Artikel 19 des Ryswyker Friedens berückichtigt zu werden. Leider gelang es der Stadt Emden indessen nicht, auch in den zwischen den Generalstaaten und Frankreich zu errichtenden Commerztraktat aufgenommen zu werden, indem erstere dieses Gesuch ablehnten.

Während und nach dem spanischen Erbfolgekriege lagen die Handelsverhältnisse in Emden nicht ungünstig, da das deutsche, mit Holland und England verbundene Reich von den Rapern dieser beiden Nationen verhältnißmäßig verschont blieb. Dann kam jedoch eine traurige Zeit für Ostfriesland, Heimsuchungen aller Art: Viehseuchen, Landplagen, Wasserfluthen brachen über das unglückliche Land hinein. Vor Allem war es die entsetzliche Weihnachtsfluth im Jahre 1717, welche dem Lande und seinen Bewohnern unermeßlichen Schaden zufügte. Aber auch unter inneren Zwistigkeiten zwischen den Ständen und den Fürsten hatte das Land von Neuem zu leiden, sodaß sich insolge derselben der Wieder-Aufbau der durch die Fluth zerstörten Deiche bis zum Jahre 1725 hinzog und Ostfriesland wiederholt den fürchterlichsten Verwüstungen durch Wasserfluthen preisgegeben war. Der Stadt Emden fällt das besondere Verdienst zu, den Deichbau schließlich mit großer Energie und ganz bedeutenden Opfern gefördert zu haben. Ostfriesland und Emden hatten indessen an ihrem Wohlstand viel eingebüßt, und eine holländische Anleihe von fast 3 Millionen Gulden machen müssen.

Auch hatte das Zerwürfniß mit dem Landesfürsten für den Emden Handel böse Folgen. Im Frühling 1720 wurde im Emden eine Handelskompagnie gegründet, deren Thätigkeit sich in der Hauptsache auf die



Versicherung von Häusern und Schiffen, auf Anlegung von Manufakturen sowie auf den Walfischfang bei Grönland erstrecken sollte. Der Magistrat hatte der Gesellschaft einen Freibrief auf 40 Jahre ausgestellt, und es sollten Aktien bis zum Betrage von 30 Millionen Gulden ausgegeben werden, ein für damalige Verhältnisse großartiges Beginnen. Der von den Ständen gebilligte Plan wurde indessen vom Fürsten Georg Albrecht, welcher sich völlig in den Händen seines herrschsüchtigen Kanzlers Brenneisen befand, nicht bestätigt, und die Unternehmung zerschlug sich. Der Hader zwischen Fürsten und Ständen war leider chronisch geworden, und es bedeutete eine Erlösung für das Land, als 1744 nach dem Ableben des letzten Sprossen aus dem Hause Cirksena Ostfriesland infolge der dem Großen Kurfürsten erteilten Anwartschaft auf dieses Land der Krone Preußen zufiel.

Der Beginn der preussischen Regierung war in der That die Morgenröthe einer besseren Zeit für Emden und Ostfriesland. — Nachdem sich Friedrich der Große allen übrigen Bewerbern gegenüber seines Besitzes versichert, und nachdem er auch den Abzug der holländischen Garnison in Emden nach fast 150 jährigem Bestehen dortselbst bewirkt hatte, war es sein hauptsächlichstes Bestreben, Ordnung in die zerrütteten Verhältnisse zu bringen. Emden war stark verschuldet, namentlich infolge des Deichbaues, welchen dasselbe nach der Weihnachtsfluth zum großen Theil hatte auf sich nehmen müssen, die Gesamtschuld der Stadt betrug etwa 11½ Millionen Thaler. Der Seehandel und Schiffsverkehr hatte sich sehr zurückgezogen und beschränkte sich auf die Korn-Ausfuhr des Landes sowie auf die geringe Einfuhr der für Ostfriesland notwendigen Artikel. Das Stapelrecht war seit der Entfernung des Emststroms von der Stadt fast illusorisch geworden, außerdem war Emden infolge Aufblühens des benachbarten Leers eine nicht unbedeutende Konkurrenz erwachsen.

Die Emden kamen daher gleich nach ihrer Besitzergreifung um die Aufrechterhaltung der alten, ihnen durch Kaiser Maximilian verbrieften Privilegien beim König ein, namentlich um die Bestätigung des Stapelrechts, außerdem verlangten sie eine Erhöhung des bestehenden Zolltarifes, um, wie sie angaben, möglichst bald der drückenden Schuldenlast enthoben zu sein. Friedrich genehmigte ihre Wünsche, da die Stadt bereits dem großen Kurfürsten wesentliche Dienste geleistet, andererseits aber auch durch den Vertrag mit Preußen 1744 dem Letzteren Beweise von Vertrauen entgegengebracht hatte. Ferner hatte Emden bei der Neuorganisation durch Friedrich eine Verfassung erhalten, welche besonders die bevorzugten Familien der Stadt nicht befriedigt hatte, d. h. es hatte aufgehört, wie bisher, Staat im Staate zu sein. Schließlich hatte der König sehr wohl die wichtige Lage Emdens für den Seehandel und die Schifffahrt erkannt, sowie die Unmöglichkeit, dieselbe bei seinen so geschwächten Hilfsmitteln gehörig auszunutzen. Ob der Stadt durch die bewilligte Zollerhöhung wirklich gedient war, muß allerdings zweifelhaft erscheinen, denn als Thatfache ist anzusehen, daß der Seehandel in den ersten Jahren der preussischen Herrschaft nicht allein sich nicht hob, sondern noch mehr



zurückging. Es hatte dies in der Hauptsache wohl darin seinen Grund, daß die hohen Emder Zölle und Abgaben den Handel vercheuhten und das Hinterland, namentlich Westfalen und Oldenburg, um diesen zu entgehen, lieber ihre Waaren von Bremen oder Holland bezogen, wo der Zoll und die Unkosten weit geringer waren.

Hierzu kamen die Gefahren, welchen der Seehandel in jener Zeit durch das Kaperwesen bei dem Mangel eines kräftigen Schutzes zur See in Preußen leider noch ausgesetzt war. Namentlich während des sich Jahre lang hinziehenden Krieges zwischen England und Frankreich waren die Verhältnisse unerträglich geworden. Frankreich ließ seine Kaper gegen die neutrale Flagge sehr rücksichtsvoll verfahren, und selbst ein aufgebrachtes englisches Schiff wurde von dem Preisengericht eines französischen Hafens freigegeben, weil es preußische Schiffspapiere führte, so zweifelhafter Natur diese auch waren. Holland hatte bis zum Ausgang 1747 überhaupt keine Kaperbriefe ausgegeben. Desto roher war indessen das Verfahren der englischen Armateurs und auch der Kriegsmarine, welche das arge britische Seerecht und die noch ärgere Justiz nach demselben in den Preisengerichten deckte. Die eisernen Gesetze dieses Seerechts wurden namentlich von England mit unerbittlicher Strenge und Willkür gegen die Neutralen und besonders gegen solche, die zur See machtlos waren, zur Anwendung gebracht. Der Begriff der Kriegs-Contrebande war völlig der Auffassung der englischen Behörden überlassen. Gleich nach der englischen Kriegserklärung 1744 hatte Friedrich sich von dem englischen Ministerium officiell darüber Erklärung erbeten, wie man die neutrale preußische Flagge behandeln und welche Güter man ihr zu führen gestatten werde. Er hatte darauf nach den freilich nur mündlichen Erklärungen des damaligen Staatssekretairs Carteret seine Seestädte instruiren, die Seepässe und Schiffspapiere einrichten lassen. Trotzdem verfuhrten die englischen Kaper nach ihrem Belieben. Im Jahre 1747 klagten die Emder Kaufleute dem Könige: „Bringen unsere Schiffe die Produkte unserer Heimath nach England, so laufen sie Gefahr, von französischen Kapern weggenommen zu werden, fahren sie nach Frankreich, so werden sie von holländischen oder englischen Kapern gefaßt, denn wir sind nie sicher, daß nicht auch Butter, Käse und Getreide als Kriegs-Contrebande angesehen wird.“

Auf solche Klagen war der König jederzeit zur Verwendung und Fürbitte bereit, aber die Beschwerden beim englischen Ministerium halfen je länger, je weniger. Es wollte den Engländern nicht in den Sinn, „daß sich eine nordische Krone, welche Häfen an der Ost- und Nordsee hat, unter die maritimen Nationen erheben wolle“, die Nationen, welche diesen Titel schon besaßen, könnten es nicht mit gleichgültigen Augen ansehen, „es ist eine neue Redeweise, die von dem der preußischen Flagge schuldigen Respekt spricht“.

Ende 1747 rückte Friedrich in den Verhandlungen mit England die Frage der „Piraterie“ und das Recht der neutralen Flagge schärfer in den Vordergrund. Daß das Durchsuchungsrecht von den Engländern auch



gleichzeitig als Matrosenpresse benutzt wurde, und auch die Fischer \*der ostfriesischen Inseln, wenn sie mit ihren Büsen in See waren, gepreßt wurden, machte das Uebel nur noch empörender.

Auch die Holländer schickten jetzt Kaperschiffe in See, es wurde ihnen indessen bedeutet, daß man sich jede Belästigung der preussischen Flagge im Voraus verbäte, außerdem entspannen sich darüber lebhafte Verhandlungen, daß Holland immer noch ohne Zug und Recht die nach Emden fahrenden Schiffe an dem Wachtschiff bei Delfzyl beizulegen und sich durchsuchen zu lassen zwingen.

Das Bestreben des großen Königs, den Seehandel seiner Unterthanen zu heben und zu schützen, muß überall anerkannt werden. 1751 erklärte er, um der Stadt Emden weiter entgegenzukommen, diese zu einem Freihafen. In dem Patent vom 15. November heißt es: „Das Commerzium ist die eigentlichste und wesentlichste Quelle, durch die einem Lande und dessen Bewohnern Segen, Reichthum und Ueberfluß zugeführt wird. Dieses wollen wir immer mehr und mehr verbessern, in rechten Flor bringen und darin erhalten, mithin Alles, was dem entgegen oder hinderlich sein kann, aus dem Wege räumen.“

Gleichzeitig benutzte er die gedrückte Lage des Handels und der Industrie in Frankreich, Holland und Italien, um Seidenarbeiter aus Genua und Lyon, Tuchmacher aus Nord-Frankreich, Kapitalisten, Geschäftsleute und Papierfabrikanten aus Holland nach Preußen zu ziehen. Er benutzte ferner das Recht der neutralen Flagge, die preussische Rhederei zur Verfrachtung von Getreide, Holz und andern „erlaubten“ Gütern nach Frankreich und Spanien zu ermuntern.

1751, gelegentlich der Anwesenheit des Königs in Emden, wurde demselben der ausführliche Plan der Kaufmannschaft, dort eine asiatische Compagnie zu gründen, vorgelegt. Der König ergriff ihn mit Interesse, da er, so sagte er, Gelegenheit gäbe, Privatkapitalien zu guten Zinsen anzulegen, mit den Aktien der Compagnie die Menge der circulirenden Zahlungsmittel zu steigern, einen Theil des holländischen Handels in sein Land zu ziehen und die indischen Waaren nicht mehr wie bisher aus zweiter Hand zu beziehen. Ferner hatte er die Absicht, den Emden Handel an den von Stettin zu knüpfen und so die Unternehmungen der preussischen Kaufmannschaft umfassender zu machen und Hamburg, besonders in seinem Handel nach Polen, Böhmen und Mähren, Konkurrenz zu machen. Der König protegirte das Emden Unternehmen daher in jeder Weise und bat auch die Generalstaaten um freundliche Aufnahme für die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe besonders am Cap der guten Hoffnung, sowie während der Fahrt nach und von Ostindien. Die Generalstaaten erwiederten: „Daß sie zwar die Freundschaft des Königs sich zu erhalten wünschten, daß sie aber auch erwarteten, er werde Unterthanen ihres Staates und besonders solche, die in dem Dienst der holländisch-ostindischen Compagnie gestanden hätten, nicht mit seinen Schiffen nach Ostindien führen. In solchem Falle würde die Compagnie nicht unterlassen können, die Plakate, welche zur Manutenez der Ostroi dienten, zur



Ausführung zu bringen und solche Unterthanen ihres Staates strenge und selbst mit dem Tode zu bestrafen.“

Neid und Eifersucht diktierten solche Worte, jedoch die neugegründete Compagnie ließ sich hierdurch nicht abschrecken, zwei Schiffe, der „König von Preußen“ und die „Burg von Emden“, segelten 1752 nach China und kehrten im nächsten Jahre mit reicher Ladung zurück. Noch mehrere andere Schiffe wurden gekauft, von denen der „Prinz von Preußen“ am 31. Dezember 1753 von Emden nach China segelte, zwei Jahre später jedoch auf der Rückfahrt bei Vorkum auf den Strand gerieth. Nur der Entschlossenheit des Kapitäns, welcher die Mannschaft zwang, das Schiff nicht zu verlassen, war die Rettung des letzteren, sowie der reichen Ladung zu verdanken. Noch vor Ausbruch des siebenjährigen Krieges kehrten der „König von Preußen“ und die „Burg von Emden“ zum zweiten Mal mit werthvoller Ladung zurück, dann wandte sich jedoch das Glück, da die Holländer es fertig brachten, der Compagnie ihre besten Mannschaften اسپenstig zu machen, sowie die Officiere derselben bewogen, auswärts Stellungen zu suchen. Ferner entstanden Differenzen zwischen den Interessenten, und schließlich ließen die drohenden Kriegsaussichten das mit so großen Erwartungen begonnene Werk wieder zu Grunde gehen. Das letzte Schiff der Compagnie, der „Prinz Ferdinand“, mußte auf der Rückreise 1757 einen englischen Hafen anlaufen und seine Ladung dort für 600000 Thaler verkaufen. Gleichzeitig löste sich die Compagnie auf.

Außer der asiatischen hatte sich in Emden noch 1753 eine bengalische Compagnie gebildet, welche ihre Unternehmungen mit dem „Prinz Heinrich von Preußen“, einem Schiff von 800 Last, 30 Kanonen und 120 Mann Besatzung, eröffnete. Leider hatte die Compagnie insofern Unglück mit diesem Schiff, als der Kapitän Mathieu Clinckaert und die Besatzung desselben es vorzog, unter fremder Flagge Privathandel zu betreiben, bis das Schiff schließlich an der Küste von Coromandel strandete. Ein zweites kleineres Schiff der Gesellschaft, der „König von Preußen“, kehrte 1762 nach einjähriger Abwesenheit zurück, und nachdem von dem Erlös seiner Fracht = 770000 Gulden die Dividende gezahlt war, löste sich auch die bengalische Compagnie wieder auf, da der große Verlust des ersten Schiffes die Unternehmer muthlos gemacht hatte.

Während des siebenjährigen Krieges war der Handel Preußens auf der Ostsee seit der Betheiligung Schwedens am Kriege lahm gelegt, die eilf in Stettin zum Schutze desselben sowie der Ostseeküste ausgerüsteten kleinen bewaffneten Fahrzeuge gewährten keine Sicherheit gegen feindliche Unternehmungen. Der Handel Ostfrieslands in der Nordsee war zwar weniger gestört, indessen doch auch nicht gefahrlos, da nämlich von Ostenbe aus mehrere österreichische Kaperschiffe auf preußische Fahrzeuge Jagd machten. Um sich hiergegen zu schützen, wollten die Emden zwei bewaffnete Schiffe ausrüsten, indessen beschloß der König 1759, selbst Kaperbriefe auszugeben, um auf kaiserliche, schwedische und toskanische Schiffe zu kreuzen. Die Hauptstelle dieser Briefe lautete: „Nous lui avons accordé la présente commission, et l'autorisons à courir sous



notre pavillon royal de Prusse, à prendre, à brûler, à couler à fond et à détruire tous les vaisseaux de guerre, vaisseaux marchands, effects et marchandises appartenant à l' Impératrice-Reine, au Roi de Suède, et au Grand Duc de Toscane et à leurs sujets.“

Die Kaper hatten eine Kaution von 3000 Pfund Sterling zu hinterlegen, sowie sich der preussischen Gerichtsbarkeit und Gewinn-Theilung zu unterwerfen. Im Juni 1759 liefen der „Emder“, ein Schiff von 150 Tonnen und 16 Kanonen, sowie die „Dissa“ von 400 Tonnen und 34 Kanonen aus dem Hafen von Emden als vom König autorisirte Kaperschiffe; ihre Führer waren Engländer. — Diesen officiellen Kapern gesellten sich bald noch zwei andere hinzu, der „Prinz Ferdinand“ mit 12 Kanonen unter Merryfield und die „Berlin“ unter Daniel Hurlay. Diese beiden Schiffe waren in den Besitz von unterschriebenen und untersiegelten, jedoch noch nicht ausgefüllten Kaperbriefen gelangt, welche dem preussischen Gesandten von Anghausen in London entwendet waren. Obgleich die Kaper in der Nordsee sowie besonders im Mittelmeer gute Beute machten, so gab der König doch bald sein Beginnen wieder auf und zog schon im folgenden Jahre die Kaperbriefe wieder ein. Auch die beabsichtigte Ausrüstung von zwei ferneren Schiffen im Hafen von Emden, des „Prinz Heinrich“ und des „Schwarzen Husaren“ kam nicht mehr zu Stande.

Während des siebenjährigen Krieges war die Emder asiatische Compagnie eingegangen. Nach dem Friedensschlusse tauchten dort neue Unternehmungen auf, leider mit nicht viel besserem Erfolge. 1764 gründete der Kaufmann Teegel in Emden eine ostindische Handelscompagnie und versprach, dem König für die zu gewährende Oktroi von dem ersten heimkehrenden Schiffe 5000 und von jedem folgenden 15 000 Thaler zu zahlen. Der König willigte ein und ernannte Teegel zum geheimen Kommerzienrath und Direktor der ostindischen Compagnie, gleichzeitig ertheilte er der Letzteren eine Oktroi auf 20 Jahre für den alleinigen Handel nach China und Indien. Außerdem wurden der Gesellschaft weitgehende Rechte und Privilegien zugestanden. Leider ließ sich jedoch der König einige Monate später dazu bewegen, einem zweiten Petenten, Paul Hanßen, ebenfalls eine Oktroi, allerdings nur für eine einzige Fahrt nach China, auszustellen. Infolgedessen wurden die Interessenten der ostindischen Compagnie, welcher durch die königliche Oktroi der alleinige Handel mit China zugesichert war, mißtrauisch, alle Affociirten traten zurück und das Unternehmen scheiterte, bevor es in's Leben getreten war.

Im nächsten Jahre suchte der französische Kaufmann Rouband vom Könige eine Oktroi für eine asiatische Compagnie nach, welche derselbe unter Cassirung der früheren ertheilte. Rouband ging jedoch nicht nach Emden, sondern versuchte in Marseille die erhaltene Oktroi zu verkaufen, woselbst das Unternehmen mit einem Bankerott endete. Zu den Aktionären gehörte auch der königliche Obermarschall Graf Nebern, welcher 1766 den Plan von Neuem wieder aufnahm und vom Könige eine Oktroi auf



25 Jahre zum ausschließlichen Handel nach Ostindien und China erhielt. Der Sitz der neuen, unter dem Präsidium des Grafen Redern stehenden Kompagnie sollte Emden sein, ferner sollten aber auch Niederlagen in Berlin, Stettin und Königsberg errichtet werden. Das Kapital von 1250 000 Thalern sollte sich auf Aktien zu 250 Thaler vertheilen. In Hamburg und mehreren anderen Orten wurden einige Aktien gezeichnet, in Emden und Ostfriesland indessen waren dieselben nicht unterzubringen, da das Projekt trotz aller Bemühungen Redern's dort keinen Anklang fand. So hatte auch diese Kompagnie das Schicksal der beiden vorhergehenden, das heißt sie kam nicht zu Stande.

Als letzte und einzige Unternehmung für den überseeischen Handel, welche über das Anfangsstadium hinauskam, ist die von Clement in's Leben gerufene levantinische Kompagnie anzuführen, die allerdings hauptsächlich aus Berliner Interessenten zusammengesetzt war. Sie rüstete zuerst ein Schiff „die Friedenburg“, und gleich darauf ein zweites „Constantin“ in Emden aus, welche mehrere Fahrten nach Smyrna machten, bis schließlich beim Ausbruch der Pest im Orient durch die in der Heimath getroffenen, die Gesellschaft stark beeinträchtigenden Quarantaine-Maßregeln 1767 auch diese Kompagnie ein frühzeitiges Ende fand.

So blieb der Stadt Emden nichts weiter übrig, als auf alle hochfliegenden Pläne zu verzichten und, mit sehnsüchtigen Blicken nach dem fernen Indien und China, sich auf das Nächstliegende zu beschränken d. h. auf die Frachtschiffahrt nach den europäischen Häfen und die Ausfuhr der Landesprodukte. Der Handel Emdens war leider während und nach dem siebenjährigen Kriege stark zurückgegangen. Auch in der Bevölkerungs-Anzahl spiegelten sich die ungünstigen Verhältnisse wieder, die Stadt hatte 1771 nur noch 6943 Einwohner, während die Zahl zu Anfang des Jahrhunderts 20 000 überschritt. Die Schiffahrt lag danieder, Emden hatte nach dem siebenjährigen Kriege nur noch etwa 100 Seeschiffe. Während desselben hatten die hohen Fracht-Preise namentlich die neutralen Holländer zum Schiffbau ermuntert, und nach dem Kriege fehlte es in Ostfriesland wiederum an Frachten für die während der langen Zeit unthätig gebliebenen ostfriesischen Schiffe, sodaß viele derselben mit Verlust verkauft werden mußten. So war eine allgemeine Ebbe eingetreten, der Schiffbau stockte und die drei Emden Werften waren ohne Beschäftigung.

Die Verhältnisse waren zu dieser Zeit der ostfriesischen Frachtschiffahrt außerordentlich ungünstig. In der Hauptsache war es die englische Navigations-Akte, welche den Verkehr Ostfrieslands mit England im höchsten Grade bedrückte. Holland als gefährlichster Konkurrent hatte nach dem glücklichen Seekriege unter de Ruyter eine Ermäßigung der Akte für sich durchgesetzt, Bremen und Hamburg hatten ebenfalls schon seit 1663 eine Vergünstigung erhalten, nach welcher ihnen auch die Fracht für diejenigen Waaren nach England gestattet war, welche zu Lande oder zur See ihren eigenen Häfen zugeführt waren. Bremen hatte auf diese Weise den gesammten blühenden Leinwandhandel Westfalens, für welchen



die Ems mit den Emshäfen das nächste und natürlichste Seethor gewesen wäre, an sich gezogen. Die Ostfriesen wurden hierdurch um so mehr geschädigt, als sie von der Natur ihres Landes auf die Schifffahrt angewiesen waren und diese infolge der Konkurrenz mit glücklicher situirten Nachbarn nicht zur freien Entfaltung bringen konnten. Leider wurde auch unter der Regierung des großen Königs für Ostfriesland keine Ermäßigung der Navigations=Akte herbeigeführt, sowie kein Handels= oder Schifffahrts=Vertrag mit England geschlossen, welcher eine gesicherte Basis für den Verkehr abgegeben hätte. Man hat vielfach, jedoch mit Unrecht, den angeblich engherzigen Ansichten und Absichten des Königs einen entscheidenden Einfluß zugeschrieben für das Mißlingen aller Seehandels=Unternehmungen in Ostfriesland. Man verkenne jedoch nicht die großen Schwierigkeiten, mit welchen die letzteren zu kämpfen hatten. Zunächst verursachte die Ausrüstung der Schiffe große Kosten, zu welchen vielfach im Inlande die Mittel fehlten, sodaß auf das Kapital des Auslandes zurückgegriffen werden mußte. Für die immerhin gewagten Unternehmungen ließen sich auch nicht leicht Kapitalisten finden. Ferner waren die Reisen gefahrvoll und von langer Dauer — mindestens ein Jahr verging für die Hin= und Herreise —, und die Schiffsleitung, sowie das Schiffs=personal besaß vielfach nicht die nöthige Erfahrung und Zuverlässigkeit. Schließlich gingen die Projekte und Vorschläge auch meist von abenteuerlichen Persönlichkeiten aus, und scheint dieser Umstand den König besonders vorsichtig und zurückhaltend mit seiner Zustimmung in der letzten Zeit gemacht zu haben. Freilich hatte sich Preußen unter Friedrich noch nicht zu einer gesunden Seehandels=Politik emporgeschwungen, konnte man dies jedoch erwarten in einer Zeit, in welcher dasselbe, namentlich während der Kriegsjahre, zu Lande auf's Aeußerste in Anspruch genommen, und in welcher die Zeitgenossen von den verschiedenartigsten Vorurtheilen gegen Seeverkehr und Seemacht eingenommen waren?

Bekanntlich stand Friedrich der Große auf einem andern Standpunkt als der Große Kurfürst, was die Nothwendigkeit einer Seemacht für Preußen anbetraf. Der Franzose Mahé de Labourdonnais, ein begeisterter Verehrer des großen Königs und früher Gouverneur von Isle de France und Bourbon, welcher sich auf dem Gebiete des Seewesens einen Namen erworben hatte und von seinen Zeitgenossen als die für den Posten eines Marine=Ministers in Frankreich geeignetste Persönlichkeit gehalten wurde, machte sich 1751 anheischig, dem Könige eine Kriegsflotte zu schaffen und gleichzeitig als preußischer Vice=Admiral in seinen Dienst zu treten. Es war kurz nach der Gründung der ostindischen Compagnie in Emden. Labourdonnais entwickelte in seinem Memoire die Nothwendigkeit, die neu geschaffene Compagnie durch eine Flotte zu schützen, und führte seine Ansichten in der Weise aus, daß er dem König vorschlug, die Schiffe der Compagnie so einzurichten, daß sie gleichzeitig als Kriegsschiffe verwendbar seien. Man würde mit einem Fond von 10—12 Millionen Thalern 4—5 Schiffe jährlich bauen können und in 3 Jahren deren 12—15 besitzten. Ferner sollte der König ein kleines Corps von 2000 Mann nach



Emden verlegen, die man für den Dienst als Marinetruppen ausbilden könnte. Aus dem jährlichen Gewinn aus des Königs Antheil, sowie den von ihm noch hinzugefügten Kapitalien könnte man neue Schiffe bauen, weiteres Kriegsmaterial beschaffen, Arsenal, Docks u. s. w. anlegen. In Kriegszeiten sollten die Schiffe nach ihrer Größe mit 36—70 Kanonen armirt, 200—300 Schiffs-Soldaten bemannt und zu einer Escadre vereinigt werden, um unter geeigneter Führung den Feind anzugreifen u. s. w.

Friedrich lehnte diesen Vorschlag indessen ab; solche große Projekte entsprächen seinem Interesse nicht, er habe die Mittel nicht dazu, solche Dinge würden ihn zu weit führen (20. Juli 1751).

1752 nimmt er nochmals in seinem Testament Stellung zu dieser Frage der eventuellen Schaffung einer preussischen Seemacht: „Bis jetzt sind die Hilfsquellen des Staates kaum ausreichend, die Armee zu bezahlen und so viel im Schatz niederzulegen, wie nöthig ist, sie gegen den Feind agiren zu lassen; es würde jetzt ein großer Fehler sein, wenn man daran denken wollte, unsere militärischen Kräfte zu zerrütten. Die Oesterreicher sind unsere wahren Feinde, und sie haben nur Landtruppen, an sie müssen wir bei allen unseren militärischen Einrichtungen denken. Rußland hat in der That eine Flotte und eine große Anzahl von Galeeren, aber unsere Küsten sind zu Landungen für sie ungeeignet, und so kann uns ihre Flotte nichts weiter anthun, als daß sie in dem neutralen Hafen von Danzig landet und dort Truppen ausschifft, um die Verbindung zwischen unseren Regimentern in Pommern und in Preußen zu hindern. Wären wir Herren von Polnisch-Preußen und von Danzig, so würde die Sache bedeutend anders stehen. Ich würde rathen, dann dreißig Galeeren und einige Prahmen mit Batterien zu halten, wie die Schweden, die mit solchen zwischen ihren Inseln gleichsam ein Bollwerk bilden, um die Galeeren auf der Rheide zu vertheidigen, man könnte außerdem 8 bis 10 Fregatten halten, diese Galeeren dahin, wo man sie braucht, zu escortiren. Ich würde nicht rathen, Linienschiffe zu bauen, weil man sie in der Ostsee wenig benutzen kann und sie unermessliche Kosten machen, und wozu sollte man sie verwenden? u. s. w.“ Die Thatfache bleibt bestehen, daß unter Friedrichs Regierung für das Zustandekommen einer preussischen Kriegsflotte Nichts erreicht wurde, wenn auch dem Könige die Schaffung einer solchen gerade von Seiten Emdens wiederholt nahe gelegt wurde. So stand unter den Vorschlägen der Emden Kaufleute auf die Aufforderung Friedrichs, ihm darzulegen, was er für die Belebung und Kräftigung des Seehandels thun könne, der Wunsch obenan: Es möge Seiner Majestät Allergnädigst gefallen, sich formidabel zu machen zur See.

Der König glaubte zunächst, die für eine Kriegsflotte anzulegenden Geldmittel zweckmäßiger für die Armee verwenden zu können, ferner war er der Ansicht, daß die Machtstellung Preußens und seine Machtmittel zu Lande ausreichend seien, auch dem Handel seiner Unterthanen zur See einen ausreichenden Schutz zu gewährleisten. Bezeichnend hierfür ist Folgendes: Dem Könige wurde für die Sicherstellung der Schiffe der Emden Compagnie (1751) empfohlen, im Haag und in London von der



beabsichtigten Gründung Anzeige zu machen und den Antrag zu stellen, daß man deren Schiffe als die einer befreundeten Macht behandeln möge, und zugleich zu versichern, daß denselben bei strenger Strafe untersagt werden solle, nicht an Plätzen Handel zu treiben, wo die beiden Nationen (Holland und England) ausschließlich das Recht dazu hätten. Friedrich wies diesen Vorschlag zunächst zurück als: „Absolut gegen seine Ehre und die Würde seiner Krone, solche Puissancen würden, wenn man ihnen solche Memoires überreichte, Nichts thun und nur die Consequenz ziehen und sich ein Recht anmaßen, daß seine Provinzen ohne ihr Consentement keinen ostindischen oder dergleichen Handel unternehmen dürften.“

Man verzeihe die Abschweifung, indessen der Mangel einer Kriegsflotte und eines Schutzes zur See ist der rothe Faden, der sich durch die Geschichte Ostfrieslands hindurchschlingt, und mehr denn einmal hat derselbe zu so vernichtenden Schlägen für den Wohlstand des ganzen Landes geführt, daß die Wirkungen davon noch nachzittern bis auf den heutigen Tag.

Die ungünstige Lage der Seehandels- und Schifffahrts-Verhältnisse nach dem siebenjährigen Kriege blieb dem König nicht verborgen. 1768 ließ er die Emden Kaufmannschaft wissen, daß er über alle Mittel nachdenke, welche den Handel heben könnten. Er fand auch bald in dem Wiederauflebenlassen des schon vor 2 Jahrhunderten von Emden mit so großem Erfolge betriebenen Gewerbes der Hāringsfischerei einen Weg, die gesunkene Unternehmungslust der Emden wieder aufzufrischen und der Stadt eine neue Quelle des Wohlstandes zu erschließen. Zuerst fand dieser Gedanke wohl in der Erinnerung so vieler mißglückter Unternehmungen wenig Anklang, die Emden wendeten ein, daß die Holländer nur 3 % Nutzen am Hāringsfang hätten, ferner sei man auch völlig unfundig in der Sache. Leer stand dem Plane freundlicher gegenüber.

Schließlich wurde am 4. August 1769 vom Könige der in Emden errichteten Hārings-Compagnie eine Oktroi auf 15 Jahre mit den ausgedehntesten Privilegien und vollkommener Selbstverwaltung aller ihrer Angelegenheiten ertheilt. Der Fond der Gesellschaft betrug 60000 Gulden holländisch.

Der Reid der westlichen Nachbarn, den man vorausgesehen hatte, ließ nicht lange auf sich warten, und sie versuchten nach jeder Richtung, das Unternehmen unmöglich zu machen bez. den Betrieb desselben zu erschweren. Sie verboten, genau wie vor zwei Jahrhunderten, die Ausfuhr aller zum Hāringsfang erforderlichen Geräthschaften und Fahrzeuge und machten zur Diskreditirung der neuen Compagnie in den öffentlichen Blättern bekannt, der Hāringsfang sei überhaupt so schlecht ausgefallen, daß die Engländer denselben, um sich vor Schaden zu bewahren, gänzlich aufgeben wollten.

Trotzdem wurde in Emden Alles vorbereitet, ein Schiffsbaumeister hatte heimlich in Holland die Bauart der Büsen studirt, und es fand sich eine Anzahl Leute, welche den Fang in Holland kunstmäßig erlernt hatten. Schon im Juni 1770 liefen 6 Büsen auf den Fang aus. Jedes dieser



Fahrzeuge, welches 8—9000 Gulden kostete, war ca. 25—30 Last groß und mit 13—14 Leuten bemannt. Die Ausbeute war zuerst gering und bestand aus ca. 30 Last im Ganzen. Man verlor aber den Muth nicht und schon im zweiten Jahr liefen 10 Büsen aus. Auch die Holländer machten ihrerseits verzweifelte Gegen-Anstrengungen. Sie erließen nicht allein allen ihren Compagnien die Aus- und Einfuhr-Abgaben in allen ihren Häfen, sondern setzten auch die Preise der Häringe so niedrig, daß der Fang die Kosten nicht deckte.

Diese Maßregel beantwortete der König, welcher die Entwicklung der Emden Compagnie mit großem Interesse verfolgte, mit der Besteuerung der holländischen Häringe mit 8 Gute Groschen und der Prämiiirung des Emden Haringes mit 16 Gute Groschen per Tonne. — Solche Mittel wirkten. —

1775 brachten 12 Büsen 4260 Tonnen Häringe heim. Darauf verboten die Holländer die Ausfuhr der Tonnenbänder, inzwischen wurden jedoch in Ostfriesland selbst Wandweiden-Pflanzungen angelegt, außerdem verschaffte man sich auf Schleichwegen die holländischen Faßbänder. Als sämtliche Schifanen und kleinen Mittel nicht fruchteten, griffen die Holländer zu den großen, indem sie eine Prämie von 500 Gulden auf jede auslaufende Büse setzten. Aber selbst dieses Opfer verfehlte seinen Zweck, indem Friedrich jede Tonne ausländischen Haringes mit einer Eingangsteuer von 1 Reichsthaler belegte und den ganzen Ertrag der letzteren (ca. 30000 Gulden jährlich) der Emden Haringes-Compagnie übergab.

Diese Maßregel war so lukrativ für die letztere, daß ihr Fond von 1780—83 von 386870 Gulden auf 603900 stieg. Die Anzahl der Büsen betrug 1777 — sechszehn, 1782 sechsunddreißig nebst zwei Jägern. 1785 zählte die Compagnie sogar 43 Büsen und 3 Jager, und die Ausbeute des Jahres betrug 1280 Last zu je 100 Gulden holländisch.

So durfte es der große König nach so vielen mißlungenen Versuchen auf maritimem Gebiete erleben, daß diese Schöpfung, welche aus seiner eigensten Initiative hervorgegangen war, sich des besten Gedeihens erfreute und zu einer ergiebigen Quelle wurde für die Existenz und den Wohlstand vieler seiner Unterthanen. Ueber 500 Seeleute fanden in den Sommermonaten eine sehr lohnende Beschäftigung und Tausende innerhalb der verschiedensten Gewerbe in Emden durch die Compagnie ihren Unterhalt. Auch der Säckel der Stadt fand durch die Accise seinen guten Antheil an dem Ertrage der Emden Compagnie. Der Tag im Monat Juni, an welchem die Büsen in See gingen, war ein Festtag für Jung und Alt. Nachdem in einer besonderen kirchlichen Feier der Segen des Höchsten für das Unternehmen erfleht war, lief die Flotte, Büse auf Büse, bunt beslaggt, unter dem Schutze des schwarzen Adlers und unter dem Jubel von ganz Emden und seiner Umgegend aus dem Hafen in die Nordsee. —

Das Jahr 1768 brachte auch für den Emden Seehandel günstigere Verhältnisse. Bisher hatte man das Getreide über Hamburg und Bremen nach England ausgeführt. Die vermehrte Nachfrage, namentlich nach Hafer



für Portugal, veranlaßte die Emden Kaufleute, von jetzt ab das Getreide direkt nach England zu verschiffen und den Zwischenhandel auszuschalten. Auf diese Weise wurde sowohl dem Getreidehandel, als auch der Landwirthschaft, ein reger Impuls gegeben. Vom Jahre 1768 an fing, wie erwähnt, der Seehandel Emdens an aufzublühen, und einige Jahre später nahm derselbe dank den politischen Verhältnissen einen ungeahnten Aufschwung. Durch den Ausbruch des englisch-amerikanischen Krieges wurden, besonders nachdem 1778 Frankreich und Spanien, sowie auch Holland, in Mitleidenschaft gezogen wurden, für den Emden Seehandel die günstigsten Verhältnisse geschaffen, die Schiffsfrachten stiegen ganz außerordentlich und bei der Nachfrage nach Schiffen machte sich auf den ostfriesischen Werften eine erhöhte Schiffbau-Thätigkeit bemerklich.

Die Engländer, ihrem Grundsatz getreu, keinen Seehandel neben dem ihrigen aufkommen zu lassen, fingen bald an, durch ihre Raper auch die Schiffe unter neutraler Flagge stark zu belästigen und den freien Handel nach Kräften zu zerstören. Um diesem eigenmächtigen Verfahren, unter welchem alle neutralen Nationen gleichmäßig zu leiden hatten, Schranken zu setzen, hatte sich 1780 die bewaffnete Seeneutralität unter dem Präsidium der Kaiserin Katharina von Rußland konstituiert, welchem Bunde auch Preußen beitrug. Es wurden fünf Punkte festgestellt, welche den Neutralen zur Zeit eines Krieges jeden Seehandel außer mit Kriegskontrebande sicherten, und diese letztere so genau definirt, daß jede Willkür ausgeschlossen war.

Holland, dessen Beitritt zu den Neutralen dem englischen Seehandel am meisten Abbruch gethan hätte und woselbst der damals allmächtige Vormund des Erbstatthalters Wilhelm V., Herzog Ernst von Braunschweig, englischen Tendenzen huldigte, hatte durch Zögerung den Anschluß an den Neutralitätsbund verfehlt und erhielt, bevor es hierzu kam, von England unter nichtigen Gründen eine Kriegserklärung. Auf den Seekrieg nicht vorbereitet, erhielt es durch dieselbe einen vernichtenden Schlag seines Seehandels. Die englischen Raper nahmen die holländischen Kauffahrer in Schaaren fort, noch bevor die eigentliche Kriegserklärung erfolgt war, und der Neutralitätsbund wagte es nicht, sie hieran zu hindern. Hollands Mißgeschick gereichte nun Ostfriesland zum größten Vortheil. Die plötzliche Lahmlegung ihrer bedeutenden Handelsflotte zwang die Holländer, sich zur Fortsetzung ihres Handels und Erhaltung ihrer Handelsbeziehungen einer neutralen Flagge zu bedienen, und eine solche fanden sie in dem benachbarten Ostfriesland, dessen Herrscher dem bewaffneten Neutralitätsbunde angehörte mit dem Grundsatz: Neutrales Schiff, Neutrales Gut!

Friedrich war nach Kräften bemüht, diesem Grundsatz zum Vortheil seiner Unterthanen die nöthige Geltung zu verschaffen und für die Sicherheit des Seehandels unter preußischer Flagge zu sorgen. Die Kriegsschiffe fehlten leider, um den Schutz thatächlich auszuüben, und der König wandte sich an Rußland und die beiden nordischen Reiche mit der Bitte, die preußischen Rauffahrer durch ihre Kriegsschiffe gegen die Belästigungen



englischer Kaper zu schützen. Daß er selbst seine Forderungen England gegenüber ebenfalls in thatkräftiger Weise vertrat, beweist die Thatsache, daß er zum Ersatz für die von englischen Kapern seinen Unterthanen im englisch-französischen Kriege genommenen Prisen den Engländern 200000 Thaler von den zwei Millionen abzog, welche sie dem Hause Oesterreich auf Schlesien geliehen hatte und deren Bezahlung Friedrich übernommen hatte.

Bald zog sich der holländische Handel nach Emden, eine große Anzahl Niederländer siedelte sich dort an, und viele Schiffe dieser Nation gingen von Emden aus unter der neutralen preussischen Flagge in See. Nun erst kam Emden als Freihafen zur Geltung. — Die von auswärts nach Holland bestimmten Waaren gelangten unter preussischer Flagge nach Emden, wurden dort in kleinere Wattfahrer umgeladen und dann entweder nach Delfzhl oder innerhalb der Inseln, unerreicher für die englischen Kaper, nach Amsterdam und Groningen verschifft. Gleichzeitig mit dem für Emden so lukrativen Zwischenhandel nach Holland stieg auch die Rhederei und der Schiffbau dortselbst in rapidem Maaße. Ostfriesland zählte vor dem englisch-amerikanischen Kriege kaum 200 Seeschiffe, 1783 dagegen 603. Die Bemannung dieser Schiffe bestand aus 4437 Seeleuten, darunter kaum  $\frac{2}{8}$  Ostfriesen.

Der mit so günstigem Erfolge in den europäischen Gewässern betriebene Seehandel ermutigte in Emden nochmals wieder zu transatlantischen Unternehmungen. Mehrere Schiffe der südamerikanischen Fahrt, so die „Prinzessin von Preußen“, brachten den Rhedern guten Gewinn bis zu 100 %, indessen, da ein anderes Schiff bei Rottum scheiterte, hörten diese überseeischen Fahrten bald nach der Beendigung des Seekrieges 1783 wieder auf, und ebenfalls waren auch die Bemühungen der neu gegründeten asiatischen Compagnie von nur vorübergehendem Erfolg.

Während des großen Seekrieges herrschte in Ostfriesland überall Reichthum und Wohlstand. Die Kaufleute hatten durch die günstigen Handelsverhältnisse, die Rheder und Schiffer durch die gesteigerten Frachten und hohen Löhne und die Landleute durch die erhöhten Getreidepreise und guten Ernten viel gewonnen. Nach dem Pariser Frieden 1783 trat leider eine Stockung ein, der Emdener Seehandel sank und bei der Menge der vorhandenen Schiffe und dem Sinken der Frachten waren viele Rheder gezwungen, ihre Schiffe mit Verlust zu verkaufen, sodaß nach dem vorausgegangenen fetten Jahre einige magere folgten.

So näherte sich auch die Regierungszeit des großen Königs ihrem Ende. Für Ostfriesland ist sie die denkwürdigste Periode in der ostfriesischen Geschichte. Das alte Regentenhauß der Cirksenas war nach fast 300 jährigem Bestehen erloschen, und statt eines kleinen Fürsten war ein mächtiger König Herr des Landes geworden, und hatte demselben einen sicheren Schutz und eine geordnete Verfassung verliehen. Abgesehen von allen übrigen Segnungen seiner Regierung für das gesammte Land hatte auch die Stadt Emden, trotzdem dieselbe von der Höhe einer scheinbaren Republik zu einer einfachen Municipal-Stadt herabgestiegen war, einen erheblichen Aufschwung ihres Handels und ihrer Schifffahrt erfahren.



Zu den Mitteln, die letzteren zu fördern und ihr eine festere Grundlage zu geben, gehören 1782 die Errichtung der Emden Navigationschule, die Verbesserung des Emslootswesens durch die 1783 erfolgte Anschaffung von zwei mit je fünf erfahrenen Lootsen besetzten Lootsen-Kuttern, sowie die Fürsorge für das Tonnen- und Leuchtfeuer-Wesen der Ems. Durch die Einrichtung eines Feuers auf der Insel Borkum 1780 wurde die Einfahrt in die Ems auch des Nachts ermöglicht und gesichert. Um die Kosten für die Unterhaltung des Feuers zu bestreiten (es wurden jede Nacht durchschnittlich 2000 Pfund Steinkohlen verbrannt), führte Emden außer dem gewöhnlichen Lastengeld ein neues Tonnen- und Bakengeld sowie ein besonderes Feuergeld ein, welche Abgaben der Größe der Schiffe entsprechend normirt waren. Die Stadt glaubte hierzu berechtigt zu sein, da namentlich die Unterhaltung der Betonnung auf der Ems sehr kostspielig war. — Emden mußte damals 35 Seetonnen, wovon jede mit Kette 325 Gulden kostete, auslegen und der Material-Verlust wurde auf über 2000 Gulden jährlich geschätzt. — Die Schiffer-Gilden remonstrirten heftig gegen diese neue Belastung und es wurden längere Proceßverhandlungen gegen den Magistrat angestrengt, welche indessen keine Aenderung der Dinge herbeiführten. — Wie sehr der Seehandel und die Schifffahrt in Emden zunahmen, ist auch daraus ersichtlich, daß außer der 1768 entstandenen Affecuranz-Kompagnie noch zwei neue Versicherungs-Gesellschaften von der Emden Kaufmannschaft 1783 errichtet wurden. Ferner fällt auch in diese Epoche die Gründung der Bank in Emden (1769), wodurch der Handel wesentlich gefördert wurde.

In der Regierungszeit Friedrichs des Großen wurde durch die Eindeichungen großer Landstrecken (Landschaftspolder, Friedrichspolder, Heinigspolder etc.), durch die Erschließung der ostfriesischen Moorstrecken mittelst der Fehn-Kanäle und den an denselben angelegten Fehn-Kolonien der Wohlstand des Landes in erheblicher Weise gefördert. Nicht zum geringsten Theil gereichte auch der Stadt Emden die Fürsorge des großen Königs für das Deichwesen zum Vortheil. Als im Jahre 1776 eine Sturmfluth in der Stadt Emden beträchtlichen Schaden anrichtete und die Emsmauer zerstörte, bewilligte er zum Wiederaufbau derselben 20 000 Thaler.

Nicht unerwähnt darf auch die Verbesserung der Emden Hafen-Anlagen bleiben, welche unter Friedrichs Regierung ausgeführt wurde. Es handelte sich um die Begradigung und Vertiefung des Emden Fahrwassers, welches bisher seiner Krümmungen wegen der Verschlickung stark ausgefetzt war. 1768 und in den folgenden Jahren ließ der Magistrat von Emden einen neuen den Emsstrom etwa bei Varrelt treffenden Kanal graben, wodurch den Schiffen eine schnellere Passage ermöglicht und ebenfalls die Spülung des Fahrwassers durch das aus den Sielen der Stadt strömende Wasser verbessert wurde.

Der seit 1768 in bemerkenswerther Weise aufgeblühte Emden Seehandel erlitt zwar während des Krieges gegen Frankreich 1792—1795 mancherlei Nachschläge, besonders durch die Dünkircher Kaperschiffe, welche den Kanal und die ganze Nordsee unsicher machten, und auch die



Häringskompagnie verlor fünf Büsen, indessen hatte der Krieg im Ganzen nicht die nachtheilige Wirkung auf die Schifffahrt und den Seehandel ausgeübt, wie man anfänglich befürchtet hatte. Nach dem Baseler Friedensschluß 1795 dehnte sich die Schifffahrt Emdens immer mehr aus. Besonders der Kommissionshandel war gestiegen und überall, von Archangel bis Vissabon, wehte die neutrale Emder Flagge. Da der Hafen von Emden die Menge der Schiffe nicht fassen konnte, mußten viele derselben auf der Rheide liegen bleiben und warten, bis ihnen Platz gemacht wurde. Um diese Unbequemlichkeiten zu heben, wollte der Magistrat 1796 noch einen zweiten Hafen und eine neue Schleuse vor dem sogenannten Strohdieich anlegen, der Bau unterblieb allerdings der Kosten wegen, die auf wenigstens 40 000 Thaler taxirt wurden. Indessen wurde noch von der Kaufmannschaft eine vierte Affekuranzkompagnie in's Leben gerufen. — Diesen ungemein großen Aufschwung der Schifffahrt und des Seehandels verdankten die Emder in der Hauptsache ihrem Zwischenhandel zwischen den kriegführenden Mächten. Es war die Wiederkehr der Dinge von 1781, England und Frankreich befanden sich im Kriegszustand mit einander, und Holland, von Frankreich vergewaltigt, trat in ein feindseliges Verhältniß zu England, welches letzteres es sich eben so wie früher eifrig angelegen sein ließ, den niederländischen Handel nach Kräften zu schädigen. Für Emden boten sich hierdurch wiederum dieselben günstigen Conjunkturen wie früher, viele holländische Schiffe wurden nach Emden und den andern Emshäfen verkauft, dort neutralisirt und segelten fortan unter preussischer Flagge mit preussischen Pässen versehen. Indessen wurden die vielfach nur zum Schein ausgeführten und auf Täuschung berechneten Transaktionen mit niederländischen Kaufleuten in so großem Styl betrieben, daß sie den englischen Kapern die leicht gefundene Veranlassung boten, Schiffe unter Emder Flagge fortzunehmen und dieselben sammt Ladung in England condemniren zu lassen. So erging es 1798 einigen aus Westindien heimkehrenden, unter der neutralen preussischen Flagge fahrenden Schiffen, und später wiederholten sich diese Fälle mehrmals zum größten Leidwesen der Emder Kaufleute und Rheder.

Der Walfischfang lag in Holland seit der Besetzung desselben durch die Franzosen darnieder. Die Emder Kaufleute beschloßen, sich diesen Umstand zu Nutzen zu machen und das einträgliche Gewerbe von Emden aus zu betreiben. Da ihnen zur Anschaffung neuer Schiffe die nöthigen Mittel fehlten, suchten sie dieselben in Holland anzukaufen. Die holländische Regierung gestattete dies jedoch nur unter der Bedingung, daß die Schiffe nur aus niederländischen Häfen ausliefen und dahin zurückkehrten, und daß ferner für jedes Schiff eine Kaution von 20 000 Gulden hinterlegt würde. Hierauf gingen die Emder ein, und 1797 liefen aus den zu dieser Zeit noch nicht blockirten holländischen Häfen 27 Grönlandsfahrer unter preussischer Flagge aus. Die Unternehmung gelang für diesmal, als jedoch im folgenden Jahre dieselbe Anzahl Schiffe wieder auslief, wurden 13 von ihnen sofort von der englischen Blockadeflotte aufgebracht, eins zur Rückkehr gezwungen und 12 andere, denen das Entkommen



zunächst gelang, auf der Rückreise gekapert. Nur einem einzigen Grönlandsfahrer gelang es, mit einer Beute von 9 Walfischen nach dem Hafen von Emden zu entslüpfen. Beim Aburtheilen dieser Schiffe stellte das englische Preisengericht den Grundsatz auf, daß ein in einem feindlichen Lande von einem Neutralen aufgekauftcs Schiff, welches seine gewöhnlichen Fahrten fortsetze, seinen Nationalcharakter als feindliches Schiff beibehalte, und der Käufer als Bürger des feindlichen Landes zu betrachten sei. Die von der preussischen Regierung in Mürich ausgestellten Seepässe, worin das Eigenthumsrecht der Emdcr Kaufleute ausdrücklich ausgesprochen war, wurden nicht respektirt, und sämmtliche Schiffe condemnirt. Der Verlust würde die Emdcr völlig ruinirt haben, wenn nicht der ganze Handel mit den Holländern mehr oder weniger auf den Schein basirt gewesen wäre, auf diese Weise hatten Letztere den größten Schaden zu tragen.

Auch von Seiten der Franzosen wurde der Handel unter der neutralen Flagge belästigt, indem dieselben alle Schiffe, welche englische Waaren führten, als gute Preisen erklärten, doch verjagte bald die englische Blockadeflotte die französischen Kaper aus der Nordsee, sodaß der Verlust von dieser Seite noch verschmerzt werden konnte. Der Umstand, daß die Ems diesseits der Demarkationslinie floß, welche der Baseler Friede den kriegführenden Partheien gezogen hatte, fiel günstig in die Wagsschaale für die Seehandels-Verhältnisse in Emden. Die Neutralität auf der Ems selbst wurde, abgesehen von geringfügigen Zwischenfällen, von beiden Seiten anerkannt. Zur Beobachtung derselben war preussischerseits der Grundsatz aufgestellt, daß den Kriegs- und Kaperschiffen jede Feindseligkeit innerhalb der Demarkationslinie untersagt wurde, daß sie dort nur Nothhäfen anlaufen durften, sich mit Lebensmitteln versehen und ihre außerhalb der Demarkationslinie gemachten Preisen verkaufen durften.

Da sich die Emdcr Kaufleute in der Hauptsache auf den Kommissionshandel beschränkten und bei der fortwährenden Blockade der niederländischen Häfen der Waaren-Verkehr zwischen Holland und England mit Emden außerordentlich rege war, so ließen sich die hier und dort durch Kaperschiffe zugefügten Verluste immerhin noch ertragen. Der Emdcr Seehandel blühte mehr denn jemals und erreichte seinen Gipfelpunkt in den Jahren 1798, 1799. Im ersteren Jahr betrug der Schiffsverkehr im Emdcr Hafen einlaufend 1227, auslaufend 1376, im folgenden Jahr steigerte sich derselbe sogar auf 2151 bez. 3402 Schiffe. Außer andern Waarenartikeln fand namentlich ein schwunghafter Getreidehandel statt, 1797—99 wurden über Emden 17119 Last inländischen und 21541 Last fremden Hafers nach England ausgeführt. Das Jahr 1800 war schon weniger günstig für Emden, da die Engländer, welche um den Absatz ihrer eigenen Waaren in Verlegenheit waren, die Blockade der holländischen Häfen aufgehoben hatten, und nun der bisher für den Zwischenhandel benutzte Emdcr Hafen entbehrt werden konnte. Nichtsdestoweniger blieb die Schifffahrt des letzteren besonders nach den europäischen Häfen und nach Nordamerika in vollem Bestehen.



Der im Jahre 1800 zum zweiten Mal gegen England gerichtete Neutralitäts-Bund der Nordmächte hatte nur eine geringe Einwirkung auf die Emden-Seehandels-Verhältnisse zur Folge, schlimmer traf dieselben das im Jahre vorher erlassene Getreide-Ausfuhr-Verbot der eigenen Regierung, welches während des Krieges zwischen Oesterreich und Frankreich aus militärischen Rücksichten für die westfälischen Provinzen gegeben wurde. Zum größten Nachtheil für Emden erstreckte sich das Verbot auch auf das auf porto franco eingekommene ausländische Getreide. Auf die dringenden Vorstellungen der Emden Kaufleute, welche durch diese Maßregel ihre porto franco-Privilegien und hauptsächlich ihren blühenden Kommissionshandel auf's Ernstlichste bedroht sahen, wurde die Ausdehnung des Verbots auf porto franco-Waaren zurückgenommen, die andern Maßregeln blieben indessen aus militärischen Gründen bestehen, weil nach Ausspruch der Regierung durch die Gestattung der Ausfuhr Mangel für die Truppen hätte entstehen können.

An dieser Stelle muß auch der Fortgang der Emden Häringsskompagnie Erwähnung finden. Dieselbe zählte seit 1787, in welchem Jahre die Oktroi auf fernere 12 Jahre verlängert wurde, ca. 46 Büfen und brachte im Durchschnitt einen Fang von 1000 Last ein. Im Jahre 1799 erlosch die Oktroi, und jeder Unterthan hatte nunmehr das Recht, im Lande erbaute Häringsbüfen auslaufen zu lassen. Gleichzeitig hörte das Einfuhr-Verbot bez. der hohe Einfuhr-Zoll für fremde Häringe auf, welcher Umstand wiederum den Fortfall der der Häringsskompagnie bisher gewährten staatlichen Subvention zur Folge hatte. Um indessen die Existenz der bisher so erfolgreichen Unternehmung nicht zu gefährden, setzte die Regierung 1799 für jede auf den Fang auslaufende Büfe eine Prämie von 300 Thalern aus, und unter diesen neuen Verhältnissen setzte sich eine auf Gegenseitigkeit gegründete Gesellschaft mit 2755 Aktien à 149 Thaler zusammen, welche vom König am 1. Dezember 1801 bestätigt wurde. Dieselbe entwickelte in den nächsten Jahren eine recht ersprießliche Thätigkeit, sodaß sie an ihre Interessenten außer den 5 % Zinsen noch besondere Dividenden auszahlen konnte, so z. B. 1801 beinahe 50 % und 1804 15 %. Leider sollte auch in diesen günstigen Verhältnissen bald eine Aenderung eintreten.

In diesen Jahren beschäftigte auch eine andere Angelegenheit die Emden Stadtväter, welche für das Fortbestehen von Seehandel und Schifffahrt von hoher Wichtigkeit war und nichts Geringeres betraf, als die gründliche Verbesserung des Hafens sowie des Emden Fahrwassers. Den Gedanken, den Emsstrom wieder dicht an der alten Emsmauer der Stadt vorüberzuführen, hatte man längst aufgegeben. Es handelte sich jetzt darum, durch ein genügend tiefes Fahrwasser mit demselben in Verbindung zu bleiben, und hier hatte man mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da der alte, von Emden seewärts führende Emsarm der Verschlammung mehr und mehr ausgesetzt war. Zwar hatte man, wie oben erwähnt, schon unter Friedrich dem Großen durch die Begräbigung desselben sich einigermaßen zu helfen versucht, indessen war dies nur ein Nothbehelf



geblieben und seit 1791 erörterte man die Frage der Anlegung einer neuen Seeschleuse vor der Stadt, um an Hafenraum zu gewinnen, sowie um durch die so erreichte bessere Durchspülung des Fahrwassers mit dem Ebbstrom der weiteren Schlickablagerung vorzubeugen bez. dieselbe zu verringern. Die Angelegenheit gelangte indessen nicht weiter als bis zu Kosten-Anschlägen.

1802 wendete sich die Kaufmannschaft mit heftiger Klage an den Magistrat und bat dringend darum, daß etwas geschähe, da sonst Handel und Verkehr auf's Schlimmste gefährdet würden. In Emden waren damals zwei verschiedene Ansichten vertreten. Die eine protegirte den Bau einer Seeschleuse, die andere wollte die Richtung des bisherigen Fahrwassers verändern und dasselbe in einem spizeren, mehr in die Stromrichtung der Ems fallenden Winkel in letztere einmünden lassen. Die Vereinigung mit der Ems sollte nahe der Logumer Ecke erfolgen, woselbst damals bei Ebbe 9 bis 10 Fuß Wasser standen. Die Kosten eines derartigen Durchstiches wurden von den Sachverständigen auf 63 000 Thaler geschätzt. Man entschied sich schließlich für das letztere Projekt und suchte von der Regierung die Genehmigung dazu nach. Es erfolgte indessen ein abschlägiger Bescheid aus Berlin, indem man der Stadt aufgab, zunächst die noch rückständigen Schulden abzutragen. Der Magistrat wurde hierauf nochmals vorstellig: „Falls Emden in Zukunft noch eine Handelsstadt bleiben solle, so müßten ohne Zeitverlust kräftige und wirksame Hülfsmittel zur Abwässerung getroffen werden. Was die Gefährdung der anzulegenden Werke durch Sturm und Fluthen betreffe, — in Berlin hatte man das vorgeschlagene Unternehmen als ein höchst unsicheres und durch Naturereignisse gefährdetes Beginnen darstellt — so verhalte es sich damit ähnlich wie mit den Seetonnen. Diese pflegen im Winter häufig ein Raub des Eisgangs zu werden. Wer aber dürfte sich einfallen lassen, zur Ersparniß von Kammereiausgaben im Herbst die Seetonnen wegzunehmen und dadurch die ganze Emschiffahrt auf's Spiel zu setzen!“ Die Folge dieser Vorstellungen war eine nochmalige Prüfung dieser Angelegenheit durch die Regierung und die Anerkennung, daß etwas geschehen müsse. Die Stadt solle indessen keine Kapitalien zu diesem Zweck anleihen, sondern die Kaufmannschaft müsse die neue Anlage aus eigenen Mitteln bezahlen. Trotz der Vorhaltungen des Magistrats, daß der Entwurf nicht das Wohl eines einzelnen Standes sondern dasjenige der Stadt betreffe, deren hauptsächlichste Nahrungsquelle für alle Stände Schifffahrt und Handel sei, kam im August 1803 die abermalige Weisung aus Berlin, daß die Stadt zwar den Schlamm fortschaffen, den beabsichtigten Durchstich jedoch unterlassen solle. So blieb es denn bei einer gründlichen Reinigung des Emdener Fahrwassers, ferner erweiterte man die Außen-Gräben der Stadt um 100 Fuß, verbesserte die baufälligen Schleusen aus und versah die beiden Seiten des Fahrwassers mit Dämmen und Duc d' Alben. Die darauf verwandten beträchtlichen Kosten wurden aus der Kammerei-Kasse der Stadt bestritten.

Wenn auch die soeben erwähnte Kalamität dem Magistrat sowie der Emdener



Kaufmannschaft schwere Bedenken verursachte, so blieb die politische Konstellation für die Emden Seehandels-Verhältnisse fortdauernd günstig, und trotz der mannigfachen Schwierigkeiten, denen der Handel infolge der zunehmenden Konkurrenz mit Leer ausgesetzt war, trotz der Seeräuberei, welche an Schiffen unter preussischer Flagge seitens der afrikanischen Raubstaaten in zahlreichen Fällen verübt wurde, blühte Emdens Schifffahrt in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts mehr denn je. Zwar war die politische Lage im Jahre 1801 kritisch, und man befürchtete einen Bruch mit England, sodaß zur Deckung Ostfrieslands und der Seeküste preussische Truppen einrückten. Man erbaute sogar auf der Knoop und an der Vogumer Huf Batterien zur Beherrschung des Fahrwassers. Jedoch kam es nicht zu Feindseligkeiten und das Jahr 1802 gab durch den Frieden von Amiens Europa für kurze Zeit die lange entbehrte Ruhe wieder. Aber schon im Mai 1803 erklärte England auf's Neue den Krieg an Frankreich, letzteres besetzte Hannover, welches als englische Provinz betrachtet wurde, und die Folge davon war, daß die Engländer die Elbe und Weser blockirten. Für den ostfriesischen Handel unter der neutralen preussischen Flagge brachten die Jahre von 1803 bis 1805 einen reichen Gewinn, die Ems war der einzige Fluß der Nordseeküste, auf welchem die Schifffahrt frei und unbehindert war. In den Jahren 1804 und 1805 liefen Emden beladen an 1283 bez. 1595, es liefen aus 1721 bez. 1916 Schiffe. Unter diesen war auch die überseeische Fahrt, besonders von und nach Amerika stark vertreten, wenn auch der Hauptverkehr mit England, Frankreich, Holland, den nordischen Reichen und den Ostseehäfen bestand. Im Sommer und im Herbst war die Emden Rhede mit Schiffen aller Nationalitäten bedeckt, da der Hafen zu klein war, um allen Platz zu gewähren. Das Hauptgeschäft brachte der Stadt der Kommissionshandel. Die in Emden eingekommenen Waaren wurden entweder in kleinen Wattfahrern weiter nach Holland, Hamburg oder Bremen verschifft oder über Land weiter transportiert. Besonders gingen viele Waaren mittelst Landtransports nach Frankfurt und der Schweiz, und Emden wurde in dieser Zeit die Hauptniederlage für die Handelsartikel Hollands, Hamburgs und Bremens, sowie ein bedeutender Handelsplatz für das Hinterland.

Auch die Rhederei Emdens hatte sich ungemein vergrößert und brachte reichen Gewinn. Nicht allein die großen Rheder, sondern auch die weniger wohlhabenden und kleinen Leute nahmen an der günstigen Lage der Schifffahrt ihren Antheil. Jegliche Ersparniß, ob klein oder groß, wurde in Schiffsparten angelegt, die von  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{1}{16}$  und noch weiter herunter gingen. Die ganze Bevölkerung war mehr oder weniger hieran theilhaftig. Am Schlusse des Jahres 1805 war die Anzahl der Emden Schiffe ohne Häringsbüßen auf 368 angewachsen, welche bei einer Tragfähigkeit von 24000 Last (à 4000 Pfund) ein Kapital von 3794200 Gulden holl. repräsentirten. Zu derselben Zeit besaß Leer 95 Seeschiffe zu 4629 Last, deren Werth auf 837300 Gulden veranschlagt ward.



In dieser Zeit des allgemeinen Wohlstandes hob sich auch die Bevölkerungsziffer Ostfrieslands erheblich, in den Jahren von 1790—1804 war dieselbe von 103760 auf 120159 gestiegen, also um reichlich 1 % jährlich.

In der Stadt Emden selbst sind zahlreiche damals entstandene Gebäude, Wohn- und Lager-Häuser, die katholische Kirche, sowie andere Bauten die redenden Zeugen der Blüthe und des Gedeihens in jenem Zeitraum. Leider sollte dieser glückliche Zustand der Dinge nicht von langer Dauer sein, und schon das Jahr 1806 brachte solch' jähen Umschwung der Verhältnisse mit sich, daß das schwer betroffene Land sowie besonders die Stadt Emden sich noch nach Jahrzehnten nicht von den Folgen erholen konnten.

Das Jahr 1805 ging unter den rosigsten Ausichten für das Fortbestehen der günstigen Handels-Verhältnisse zu Ende, und im Frühling 1806, als das Wasser eisfrei wurde, ließen die Emden Kaufleute und Rheeder ihre Schiffe wieder aussegeln zu neuen Unternehmungen. Zwar hatte man, im Hinblick auf die politische Lage, dieselben nicht ohne gewisse Befürchtungen fortgeschickt, indessen glaubte wohl Niemand an eine derart schlimme Wendung der Dinge, wie sie thatsächlich schon kurze Zeit darauf erfolgte. Das politische Ungewitter stand schon hoch am Horizonte, ohne für die Emden sichtbar zu sein. Preußen hatte in Paris am 15. Februar 1806 einen Vertrag mit Napoleon unterzeichnet, welchem zufolge Hannover gegen die Abtretung von Neuchâtel, Anspach und Cleve in preußischen Besitz übergehen sollte, dagegen mußte sich der König von Preußen verpflichten, dem Handel und der Flagge Englands seine Häfen zu verschließen. Dieses Letzterem wider Willen aufgedrängte Uebereinkommen wurde in der Stadt Emden erst bekannt, nachdem fast sämtliche Schiffe ihre Ausreise angetreten hatten. Der Oberstleutnant von Gaza, welcher damals in Emden kommandirte, erhielt am 1. April die Weisung, den Hafen gegen englische Schiffe zu sperren. Die hiesige Kammer wurde angewiesen, ankommende Schiffe zunächst in Güte zurückzuweisen, sollte dies jedoch Nichts fruchten, Gewalt anzuwenden und sie zu beschlagnahmen. Um diesen Verfügungen den nöthigen Nachdruck zu verleihen, wurde das auf der Ems liegende Emden Wachtschiff mit Militär besetzt.

Die unvermuthete Sperrung der deutschen Häfen und Ströme verfehlte natürlich nicht, den heftigen Unwillen der englischen Nation zu erregen. Die selbstverständliche Folge der preußischen Maßregeln war die Beschlagnahme sämtlicher in englischen Häfen befindlichen preußischen Schiffe nebst deren Ladungen und Mannschaften, welches Verhängniß schon im Monat April nicht weniger als 318 preußische, darunter 107 ostfriesische betraf. Der Schlag war hart, nicht allein die Kaufleute und Rheeder wurden getroffen, sondern auch die minderbegüterten Einwohner der Stadt, welche einen großen Theil ihrer Kapitalien und Ersparnisse in den Schiffen angelegt hatten.

Handel und Wandel standen still, da die Engländer, nachdem im Juni die offizielle Kriegserklärung an Preußen erfolgt war, die Elbe, Weser



und Ems blockirten. Vor der Letzteren kreuzten 8 englische Fregatten, sodaß selbst die Häringsfischerei aufhören mußte. Außerdem befürchtete man eine englische Landung an der Nordseeküste und verstärkte daher die preußischen Truppen in Ostfriesland und baute Schanzen auf der Knoke, auf der Huf von Logum und auf der Insel Neßerland. Der Leutnant Neander leitete diese Arbeiten, zu welchen noch außer dem Militär zahlreiche Mannschaften der Bevölkerung requirirt wurden. Die Schanze auf der Knoke wurde noch durch eine rechte Flügel-Batterie nach der See zu verstärkt und für 9 Geschütze eingerichtet.

Die von England in's Werk gesetzte Aufbringung und Kondemnirung der preußischen Schiffe stellte indeß erst die Hälfte des Unglücks dar. Eine große Anzahl von Schiffen unter preußischer Flagge hatte, um den Engländern zu entgehen, im April und Mai ihre Zuflucht in französischen Häfen gesucht, um dort auf die Beendigung der Feindseligkeiten zu warten. Als im August 1806 der König von Preußen gegen Napoleon rüstete und bald darauf die Kriegserklärung erfolgte, wurden auch sämtliche in französischen Häfen befindlichen Schiffe Preußens, unter denen sich ebenfalls viele Emden befanden, aufgebracht und und kondemnirt.

Für die Stadt Emden wurde der i. J. 1806 erlittene Verlust auf über 4 Millionen Gulden holl. geschätzt, Seehandel und Schifffahrt waren für viele Jahre brach gelegt. Die Letztere hatte nicht allein durch England und Frankreich zu leiden, sondern auch Holland benutzte die schutzlosen Zustände Preußens zur See, um sich Vortheile zu verschaffen. Obgleich dasselbe mit Preußen sich im Frieden befand, so machte es sich dennoch die Herrschaft auf der Ems an, die Kanonen der Festung Delfzyl, sowie, wenn dieses nicht half, die drei dort stationirten holländischen Kanonenböte zwangen die ostfriesischen Schiffe, in den Hafen von Delfzyl einzulaufen und dort das Urtheil des Prisengerichts abzuwarten. In wahrhaft kläglichster Weise zeigte sich die Ohnmacht Preußens zur See, welches seinen Unterthanen selbst nicht auf dem eigenen Gebiete, dem Emsstrom, Schutz gewähren konnte.

Am 25. September wurde, nachdem England Frieden mit Preußen geschlossen, die Blockade der Ems zwar aufgehoben, jedoch nur für kurze Zeit, denn sowie die mit Frankreich verbündeten Holländer Emden besetzt hatten, erschienen wiederum englische Fregatten vor der Ems und machten jede Schifffahrt fast unmöglich. Sie fuhren sogar die Ems herauf und holten sich die Schiffe, welcher sie habhaft wurden. Dennoch erstarb der Seehandel während der ersten Hälfte des Jahres 1807 noch nicht ganz und gar, und es wurden von Ostfriesland aus nach den Häfen Norwegens und der Westküste Schleswig-Holsteins noch einige Fahrten unternommen, jedoch mußte der Kaufmann vor der Abfahrt des Schiffes den dreifachen Werth der Ladung als Kaution hinterlegen, daß er die Waare nicht nach England schaffen lasse. Dann segelte das Schiff fort, von Anfang bis zu Ende in steter Gefahr, von den englischen Kapern aufgebracht zu werden. Bis zum Juli 1807 fuhren noch etwa 80 Emden Schiffe hinaus, dann jedoch hörte die Schifffahrt gänzlich auf.



## Viertes Kapitel.

### Emden unter holländisch-französischer und englisch-hannoverscher Herrschaft (1807—1866).

Trübe Zeiten folgten für Ostfriesland und Emden. Ersteres, welches seit dem Tilsiter Frieden dem Königreich Holland als Provinz einverleibt war, hatte sich nur mit dem größten Widerstreben von seinem geliebten Herrscherhause losgerissen.

Auch Holland war mit der aufgezwungenen politischen Vereinigung nicht sonderlich gedient worden. Die Holländer hatten bisher während der Kriege mit England die benachbarten neutralen ostfriesischen Hafenplätze als Schlupfwinkel für ihren Schleichhandel benutzt, und der allgemeine Wunsch der holländischen Kaufleute war der, daß Ostfriesland im Besitz einer fremden Macht verbleiben möchte, um bei einem etwa ausbrechenden See-Kriege ihren Handel unter ostfriesischer Maske unterhalten zu können.

Von einem Seehandel kann in dem Zeitraum von 1806—1813 nicht gesprochen werden. Ostfriesland stand vollkommen unter dem Druck der Continentsperre. An der Küste und vor der Emsmündung kreuzten die englischen Kriegs- und Kaperschiffe und duldeten kein Fahrzeug, welches sich nicht im Dienst ihres Schmuggels befand. Die französischen Behörden dagegen erklärten jedes Fahrzeug für verfallen, welches in eine andere als feindliche Berührung mit den Engländern gekommen war. Im Januar 1808 erschien eine königlich holländische Verordnung, welche alle Häfen des Königreiches für alle Schiffe und Fahrzeuge mit Ausnahme von Kriegs- und Kaperschiffen schloß. Zwar wurde den Fischern noch die Ausübung ihres Gewerbes gestattet, jedoch nur unter Mitnahme von bewaffneten Douaniers oder Soldaten an Bord. Trotz der Strenge der Sperrmaßregeln trieb das Schmugglerwesen seine schönsten Blüten. Der große Stapelplatz der englischen Waaren war Helgoland, von dort her holte man in Slupen, Tjalken, Ruffs, seltener in größeren Fahrzeugen, reiche Ladungen an Kaffee, Zucker, Baumwollwaaren, Taback und andern Gegenständen, welche theils mit, theils ohne Bestechung der Zollbehörden in das Inland eingeschmuggelt wurden. Die ostfriesische Küste mit ihren vielen Schlupfwinkeln, sowie den für Fremde unbekannten und schwierigen Fahrwasser-Verhältnissen begünstigte dies Gewerbe in außerordentlicher Weise. Napoleon mußte sich mehr und mehr von seiner Ohnmacht zur See England gegenüber, sowie von der Unmöglichkeit überzeugen, den englischen Handel lahm zu legen. Seine Wuth kannte daher keine Grenzen mehr. — Dekrete folgten auf Dekrete. — Am 5. August 1810 wurde der Handel mit England gänzlich verboten und zugleich bestimmt, daß alle seewärts eingeführten Waaren als englische betrachtet werden sollten. Einige Tage später, am 18. August, wurde angeordnet, auf alle in Holland und Ostfriesland befindlichen Colonialwaaren eine Nachsteuer von 40—50 %



ihrer Werthes zu entrichten. Ein am 19. Oktober aus Fontainebleau datirtes Dekret befahl die Verbrennung und Vernichtung aller vorgefundenen englischen Fabrikwaaren, gleichviel ob dieselben schon bezahlt und dadurch Eigenthum französischer Unterthanen geworden waren. Die verheimlichten Kolonialwaaren wurden einfach weggenommen, die Nichtauslieferung der Fabrikwaaren aber nicht nur mit deren Beschlagnahme, sondern auch noch mit einer Buße von  $\frac{2}{3}$  des Werthes geahndet. Eine Verheimlichung war sehr schwer möglich, da die französischen Douaniers ihres Amtes strenge walteten, um  $\frac{1}{5}$  der verwirkten Buße zu verdienen. Dem obigen Dekrete gemäß fand in Emden unter eigens dazu veranstalteten Ceremonien eine Verbrennung englischer, schon sämmtlich bezahlter Waaren statt. Hand in Hand mit diesen Maßnahmen wurden die Absperrraßregeln gegen England und seinen Handel in planmäßiger Weise betrieben. An der Küste und auf den ostfriesischen Inseln wurden Verschanzungen aufgeworfen und Zollwachstationen eingerichtet. Im Jahre 1812 wurde eine neue besondere Kompanie Küstenwächter von 120 Mann für das Departement der Ostems, wie Ostfriesland seit der 1810 erfolgten französischen Besitzergreifung genannt wurde, geschaffen. Jeder Gemeinde, aus welcher einem Fahrzeuge Gemeinschaft mit dem Feinde nachgewiesen werden konnte, wurde die Erlaubniß zum Fischen entzogen, der Führer jedes Fahrzeuges, welches bei Helgoland gewesen, mit dem Tode bestraft und die strengste Kontrolle über das Aus- und Einlaufen aller Fahrzeuge ausgeübt. Wer da weiß, mit welcher unerschütterlichen Festigkeit, ja Halsstarrigkeit, namentlich der bessere Theil der Söhne Ostfrieslands an seinen Privilegien festhielt, der kann sich eine Vorstellung davon machen, wie den Nachkommen jener freien Friesen zu Muthe gewesen ist, als nacheinander alle von ihren Vorfahren so tapfer vertheidigten Privilegien durch die Werkzeuge eines fremden Tyrannen in den Roth getreten wurden.

Der Wohlstand Emdens ging unter solchen Verhältnissen rapide bergab, jede Erwerbs- und Industrie-Thätigkeit erlahmte. Der Schiffbau lag gänzlich danieder, von 1806—1813 wurde auf Emden Werften kein Schiff mehr gebaut. Auch der bis vor kurzer Zeit noch so einträgliche Haringfang hörte auf. Die Emden Haringsgesellschaft löste sich am 28. März 1811 auf und verkaufte ihr gesamntes Fangmaterial, bestehend aus 57 Büsen und 3 Jagerschiffen nebst komplettem Fischerei-Apparat, wobei noch ein Ueberschuß von über 149000 Fl. holl. erzielt wurde.

Das Schlimmste für die Stadt Emden war jedoch der Verlust ihrer bis dahin mit so großem Erfolg behaupteten alten Privilegien. Die holländische Regierung hatte 1808 nichts Eiligeres zu thun, als infolge einer Beschwerde von Veer, welches den Wechsel in der Regierung hierzu als willkommene Gelegenheit benutzte, der Stadt Emden ihre sämmtlichen, von so langer Zeit her behaupteten Rechte zu entziehen.

Diese Vorrechte waren: das Vorbeifahrts- oder Stapelrecht, das Recht der Emzoll-Erhebung, das Recht der Erhebung von Tonnen-, Baken-, Feuer- und Lastengeld, das Recht, Seepässe auszustellen. Dagegen verpflichtete



sich die Regierung, die Betonung und Befestigung der Ems, welche bis dahin Embens Sache gewesen war, von jetzt ab selbst in die Hand zu nehmen und aus staatlichen Mitteln bestreiten zu wollen.

Nach kurzer Rückkehr unter Preußens Scepter erfolgte alsdann im Jahre 1815 die Einverleibung Ostfrieslands in hannoversch=englischen Besitz. Nur mit großer Trauer und dem ausgesprochensten Widerwillen hatten sich die Ostfriesen in die Lostrennung von ihrem geliebten Herrscherhause gefügt und waren in ein Unterthanen=Verhältniß zu Großbritannien=Hannover getreten, welches weder ihren Sympathien, noch ihrem wirthschaftlichen Vortheile entsprach. Sie sahen die Mündung ihres Flusses in den Machtbereich eines Volkes gebracht, welches gewohnt war, das Meer als seine Domäne zu betrachten und dessen Streben stets nach besten Kräften darauf hinzielte, jedes andere Volk vom Handel und der Schifffahrt auszuschließen. Dieser Grundsatz fand auch mehr oder weniger Ostfriesland gegenüber seine Bestätigung.

Obwohl Preußen bei der Abtretung Ostfrieslands die Bedingung der Ems=Schiffarmachung gestellt hatte, welche' letztere ebensowohl diesem wie den westlichen Provinzen Preußens zum Vortheil gereicht hätte, so wurde erst nach fünf Jahren die Sache wirklich in Angriff genommen und dann noch in einer Weise, daß der eigentliche Zweck nicht erreicht werden konnte. Preußen wollte durch einen schiffbaren Canal die Lippe mit der Ems verbinden und verlangte hierzu auf beiden Gebieten eine Wassertiefe von 3 Fuß für Schiffe bis zu 10 Last Tragfähigkeit. Dies Opfer glaubte indessen die hannoversch=englische Regierung weder den preußischen, noch den ostfriesischen Interessen bringen zu dürfen und verstand sich zur Herstellung einer Wassertiefe von nur 2 Fuß. Später wurde zwar auf einer kurzen Strecke zwischen Meppen und Vingen die Ems auf 3 Fuß Wasser gebracht; da die Arbeiten indessen nicht bis zur Mündung fortgesetzt wurden, so ward der beabsichtigte Zweck, das Rheinland mit der Nordsee zu verbinden, nicht erreicht, und es unterblieben nun auch die preußischerseits beabsichtigten Unternehmungen. Den Schaden hiervon trug ebensowohl Ostfriesland, als auch das Rheinland und Westfalen, welche ihre überseeischen Bedürfnisse, anstatt über Ostfriesland, nun über Holland unter Zahlung hoher Zölle beziehen mußten. Dieselbe Widerwilligkeit, welche die hannoversch=englische Regierung an den Tag legte, indem sie die Ems den westlichen preußischen Provinzen als schiffbare Wasserstraße entzog, zeigte sie auch später in Bezug auf die Hebung der Verkehrsmittel auf dem Lande, wodurch namentlich den Emshäfen dauernde Nachtheile erwuchsen. Ostfriesland blieb noch lange ohne Schienenweg, als sich andere Provinzen desselben erfreuten, und die Herstellung von Chausséen und Landstraßen ging ebenfalls sehr langsam von Statten. 1844 hatte Ostfriesland nur 6, 1850 — 10 Meilen gepflasterte Chausséen, und erst als König Georg V. 1851 zur Regierung gelangte, wurden die Verhältnisse nach dieser Richtung hin besser. Ostfriesland wurde durch die Westbahn mit dem deutschen Schienennetze in Verbindung gebracht, ferner wies es bis zum Jahre 1864 bereits 32 Meilen Chausséebauten auf.



Kehren wir jedoch zu Emden zurück. — Es läßt sich für diese Zeitperiode über die maritimen Verhältnisse der Stadt wenig berichten. Für Emden und seinen Seehandel bedeutete die erste Hälfte des verflossenen Jahrhunderts einen Stillstand bez. einen Rückschritt, nicht zum geringsten Theil verschuldet durch die der Stadt seitens der Regierung zu Theil gewordene Vernachlässigung. Infolge der mangelhaften und bald nicht mehr zeitgemäßen Verbindungen mit dem Hinterlande sank die Einfuhr immer mehr und mehr, indem sich der Transithandel nur noch auf die vorliegenden unfruchtbaren westfälischen Gegenden erstreckte. Erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts machte sich ein langsamer Fortschritt bemerklich.

Die Rhederei Emdens, welche 1805 — 368 Seeschiffe mit 24000 Last Tragfähigkeit gezählt hatte, bestand 1862 aus 82 Seeschiffen mit 3368 Last, darunter das größte von 200 Last und ein Schraubendampfer von 64 Last und 40 Pferdekraften. Die Durchschnittsgröße war also von 65 auf 41 Last heruntergegangen, woraus ersichtlich ist, daß die Schifffahrt mehr und mehr zur Küstenschifffahrt herabgesunken war.

Die Schifffsbewegung in Emden betrug 1862 einlaufend 1589 Schiffe mit 28275 Last, auslaufend 1592 Schiffe von 29492 Last.

Werfen wir einen kurzen Blick auf die andern Häfen Ostfrieslands. Leer an der Leda, welche sich bei Leerort  $\frac{1}{2}$  Stunde unterhalb Leer mit der Ems vereinigt, kommt als nächster Konkurrent in Betracht. Von hier gingen vor Vollendung der Eisenbahn die Waaren auf Flußschiffen (Püntten) weiter landeinwärts nach der Ober-Ems, und auf der Leda in sogenannten „Mutten“ in's Oldenburgische. Leer war glücklicher Konkurrent von Emden und hatte sich gehoben, während letzteres zurückgegangen war, seine Rhederei bestand 1862 aus 51 Seeschiffen mit 2296 Lasten und einer Durchschnittsgröße von 45 Last, kein Schiff jedoch erreichte die Größe von 200. Die Schifffsbewegung war 1862 einlaufend 695 Schiffe mit 16888 Last, auslaufend 732 Schiffe mit 18107 Last. Nach der Korrektion des Ems-Jahrwassers konnten damals schon Schiffe bis annähernd 15 Fuß Tiefgang bis Leer gelangen.

Als zweiter Konkurrent war Papenburg aufgetreten, eine zu Anfang des 18. Jahrhunderts angelegte Behn- und Moorcolonie, welche nicht unmittelbar an der Ems liegt, sondern an einem von derselben gegenüber Halte ausgehenden Kanal. Dasselbe hatte sich durch rastlosen Fleiß und Strebsamkeit seiner Einwohner nach und nach emporgearbeitet und besaß 1862 die bedeutendste Rhederei und den größten Schiffbau im Königreich Hannover. Es hatte 1862 — 183 Seeschiffe mit 9237 Last, mithin mehr wie Emden und Leer zusammengenommen; die Durchschnittsgröße betrug  $50\frac{1}{2}$  Last, übertraf also ebenfalls die der Emden und Leerer Schiffe. Die Schifffsbewegung war dagegen in Papenburg im Verhältniß zu seiner Rhederei eine geringe zu nennen, da die Hauptbeschäftigung seiner Schiffe in der auswärtigen Frachtschifffahrt bestand. Im Jahre 1860 betrug die Schifffsbewegung einlaufend 118 Schiffe mit 1838 Last, auslaufend 133 mit 2657 Last.



Was die besondere Natur des Emders Seehandels zu dieser Zeit anbelangt, so kann im Großen und Ganzen eigentlich nur von einem Kleinhandel die Rede sein. Wohl hatte der Eigenhandel der Stadt, hauptsächlich mit Getreide, nicht gänzlich aufgehört, es kam sogar hin und wieder noch zu transatlantischen Fahrten, — so fuhrten mitunter Emders Schiffe für eigene Rechnung mit Salz von Spanien nach Brasilien und brachten von dort Ladung wieder zurück — indessen waren dies im Vergleich zu früher nur Unternehmungen geringfügiger Art. Es scheint auch, als wenn der alte Wagemuth und Unternehmungsgeist, welche die Emders Kaufleute früher in so hervorragendem Maße auszeichneten, erheblich nachgelassen hätten. Vielleicht nicht mit Unrecht wird auch fernerhin hervorgehoben, daß die Schuld an dem Sinken des früher so viel bedeutenderen Emders Seehandels darin zu suchen sei, daß eine gewisse Indolenz oder richtiger großkaufmännischer Stolz die Kaufleute daran gehindert habe, ihren jüngeren Konkurrenten am Emsstrom, namentlich Leer, auf dem Gebiete des Expeditionshandels zu folgen. Der Handel von Leer basirte in der Hauptsache auf der Expeditions-Thätigkeit, zu einem eigentlichen Seehandelsplatz war es und ist es auch noch heute viel weniger geeignet wie Emden, schon der für große Schiffe, wie sie der Welthandel bedarf, unzureichenden Wassertiefe der Ems wegen.

Wenn auch der damalige Emders Innenhafen durch einen mit Schleuse versehenen Kanal seit 1846—48 mit dem Ems-Jahrwasser in Verbindung stand, so genügte dies für die Bedürfnisse der Groß-Schiffahrt nicht, denn es konnten denselben nur Schiffe von mittlerem Tiefgang passieren, größere mußten dagegen auf der Ems-Mühe löschen. In einer statistischen Abhandlung über Seehandel und Schiffahrt in Hannover vom Jahre 1864 wurde die Ansicht und der Wunsch ausgesprochen, daß zur weiteren Entwicklung von maritimen Handels-Unternehmungen in Emden neben größerer Rührigkeit der Geschäftsleute eine fernere Verbesserung des Hafens und der dortigen Schiffahrts-Einrichtungen, besonders auch des Lootsenwesens, unbedingt erforderlich sei, und daß namentlich auch seitens der Regierung auf Unterstützung und Entwicklung eines wirklichen Seehandels abzielende Maßregeln, wie insbesondere Errichtung größerer Docks, Depots u., am Platze seien. —

Ein anderer Umstand darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Als nach dem schmachvollen Ende der ersten deutschen Flotte Preußen der Schaffung einer Kriegsslotte und Errichtung eines Kriegshafens näher trat und zu diesem Zweck 1853 mit Oldenburg den Vertrag über die Abtretung des Jade-Gebiets schloß, da war man in Ostfriesland und namentlich in Emden auf's Schmerzlichste enttäuscht.

In lebendigster Erinnerung lebten bei den Ostfriesen die Pläne fort, die namentlich der Große Kurfürst in ihrem Lande zu verwirklichen trachtete, um am deutschen Meere festen Fuß zu fassen und die so günstige Lage des Friesen-Landes zu gewinnreichen Handels-Unternehmungen auszubenten. Die feste Basis für diese Pläne bildete jedoch die Schaffung einer Kriegsslotte zum Schutze der Handelsflotte und die hiermit ver-

bundene Anlage eines Kriegshafens in Emden bez. am Emsstrom. Siguete sich auch der Emden Hafen nicht mehr wie früher für diesen Zweck, so konnte doch die etwas weiter stromab gelegene Knoch-Bucht hierfür in Betracht kommen. Wenn auch bei der Kriegshafen-Frage schließlich strategische Rücksichten die Ems von der Wahl ausgeschlossen haben mögen, so gestattete doch auch die Eifersucht Hannovers, welches die Emsmündung mit der Ley-Bucht und der Knoch für die Abtretung zu obigem Zweck rund heraus verweigert hatte, Preußen nicht, den Plan der eventuellen Anlage eines Kriegshafens an der Ems überhaupt näher in's Auge zu fassen. Wie sehr Ostfrieslands Interessen hierdurch geschädigt wurden, leuchtete dem gesunden Sinn und praktischen Blick seiner Bewohner zu sehr ein, als daß nicht aus dem Verhalten Hannovers in dieser Angelegenheit eine recht bittere Mißstimmung gegen dasselbe hätte hervorgehen müssen.

So kam das Jahr 1866 heran, am 21. Juni begannen S. M. S. „Loreley“ und „Tiger“ ihre Operationen gegen die Befestigungen an der untern Ems. Nach der Besetzung von Vorkum fand man die Strandbatterie von 6 Geschützen unweit der Knoch bereits verlassen, dagegen war die Hauptbatterie bei Emden noch besetzt. Indessen kam es nicht zu unnützem Blutvergießen, indem der Kommandant von Emden, Oberstleutnant Freitag, den Vorstellungen und Bitten des Bürgermeisters von Emden, sowie den Versicherungen des preußischen Parlamentairs von der nahe bevorstehenden Ankunft weiterer preußischer Streitkräfte Gehör gab und die Stadt und Batterie auf ehrenvolle Bedingungen übergab. Noch an demselben Tage ward auch die Batterie bei Petsum von 8 Geschützen in Besitz genommen. Die preußischen „Mariniers“ jedoch wurden in Emden auf's Herzlichste bewillkommet und die auf der Batterie gehöfzte preußische Flagge mit lautem Jubel begrüßt.





**Emdens maritime Weiter-Entwicklung seit  
der Wieder-Vereinigung mit Preußen (1866)  
bis zur Gegenwart.**

---





## II.

# Emdens maritime Weiter-Entwicklung seit der Wiedervereinigung mit Preußen (1866) bis zur Gegenwart.

---

### Erstes Kapitel.

#### Seehandel, Schifffahrt und Seefischerei bis zur Gröfßnung des Dortmund-Ems-Kanals.

Die eigentliche Geschichte Emdens kann bis zum Jahre 1866 als abgeschlossen betrachtet werden. Wenn es bis 1866 größtenteils äußere Ursachen waren, welche auf den Handel und die Schifffahrt der Stadt Emden einen Einfluß ausübten, so sind es von diesem Zeitpunkt an in der Hauptsache die innerpolitischen Verhältnisse unseres deutschen Vaterlandes sowie die besonderen Zustände in Ostfriesland selbst, welche für die maritime Weiter-Entwicklung Emdens ausschlaggebend waren.

Das Interesse dieses Platzes ist in vieler Beziehung so gleichbedeutend mit demjenigen der andern Emshäfen, daß wir bei der weitem Besprechung häufig veranlaßt sind, die Emshäfen in ihrer Allgemeinheit zu betrachten.

Erst nach dem deutsch-französischen Kriege scheint eine Veränderung in dem bis dahin mehr oder weniger schlummernden Zustande der ostfriesischen Schifffahrts- und Seehandels-Verhältnisse eingetreten zu sein. Es ging damals ein frischer Zug durch unser Deutsches Vaterland, nach den glorreichen Erfolgen des Jahres 1870/71 wurde der deutsche Unternehmungsgeist und das deutsche Kapital zu frohem Schaffensdrang angeregt, auch auf dem Gebiete des Seehandels und der Schifffahrt. Auch in Ostfriesland blieb man nicht unthätig, es blieb Vieles nachzuholen, um die Versäumnisse der verflossenen Jahrzehnte wieder wettzumachen und um dem Lande das zukommen zu lassen, worauf es durch seine natürliche Lage angewiesen war, nämlich seinen Antheil an der Großschifffahrt und an dem vermehrten Seehandels-Verkehr des deutschen Vaterlandes.



Durch die am 1. Januar 1872 erfolgte Neu-Einrichtung der ostfriesischen Handelskammer, deren Berichten wir in Nachstehendem gefolgt sind, mit dem Sitz in Emden, wurde das Interesse für Schifffahrt und Handel allgemeiner und mehr gefördert, wie früher. Interessant ist der erste Bericht derselben vom Jahre 1871, in welchem die Verbesserung des Emsstroms von der Knoop aufwärts sowie die Vertiefung des damals viel zu wünschen lassenden Emden Fahrwassers angelegentlich gefordert wird. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, daß alle auf die Verbesserung des Ems-Fahrwassers verwendeten Arbeiten nicht ausreichen würden, um dem Emsstrom die Bedeutung zu verleihen, welche ihm von Rechts wegen gebühre, nämlich das eigentliche Seethor des westlichen Deutschlands zu sein. Die Anstrengungen des Handelsstandes in den Emshäfen seien schon seit Jahren auf dieses Ziel gerichtet. Trotz aller Rührigkeit jedoch würde von den großen Gütermassen, welche das natürliche Hinterland des Emsstroms fortwährend zur See ein- und ausführe, nur ein geringer Bruchtheil über diesen Fluß gelenkt werden können, so lange ihm nicht an der Unterems ein großer Seehafen zu Gebote stände, welcher allen Anforderungen der Gegenwart in Bezug auf den Verkehr großer Seeschiffe und namentlich auch großer Seedampfer entspräche. — So gesprochen im Jahre 1871 — erst heute, nach 30 Jahren, nähern wir uns diesem so lange Zeit ersehnten Ziele. — Besondere Vorschläge über eine Hafen-Anlage in diesem Sinne wurden in dem erwähnten Bericht allerdings nicht gemacht, indessen ist von der Erweiterung des ostfriesischen Eisenbahnnetzes, insbesondere der geplanten Küstenbahn Emden—Norden—Eens—Wittmund—Jever mit Abzweigung nach Aurich sowie dem Anschluß der holländischen an die westfälische Bahn die Rede. Auch das Kanal-Projekt wird nicht weiter erwähnt, wenn es auch als Thatfache zu betrachten ist, daß dasselbe damals schon seit geraumer Zeit bestand. Die Anlage eines großen Seehafens an der Unterems, in Verbindung mit einer leistungsfähigen, das Hinterland erschließenden Wasserstraße, bildete schon damals den springenden Punkt, auf welchen die Bestrebungen des ostfriesischen Handelsstandes gerichtet waren. Ohne einen großen Seehafen war kein Großschiffahrts-Verkehr denkbar, und manche größere gemeinsame Unternehmung, welche bis dahin durch die Ungunst der Hafen-Verhältnisse nur in beschränktem Zuschnitt möglich gewesen war, konnte beim Vorhandensein eines solchen Erfolg haben. Daß eine solche Anlage nur von Staatswegen und mit Staatsmitteln geschaffen werden konnte, ergab sich aus der Natur der Verhältnisse, Emden sowohl wie die übrigen, etwa in Betracht kommenden Emshäfen waren auch nicht entfernt in der Lage, aus eigenen Mitteln nach dieser Richtung hin irgend etwas zu unternehmen.

Der Emden Hafen war damals für den größeren Schiffsverkehr durchaus unzureichend. Ueber 5 m tiefgehende Schiffe mußten auf der Knoop-Rhede löschen und laden, welches Verfahren mit großem Zeitverlust und nicht unerheblichen Kosten verbunden war.

Die Folge dieser Verhältnisse war, daß bei einem Vergleich mit dem Schiffs-Verkehr der Nachbarströme die Ems hinsichtlich der Größe der

Schiffe in höchst auffallender Weise zurückstand. Nach den amtlichen Aufzeichnungen des Jahres 1872 betrug die Durchschnittsgröße der einlaufenden Seeschiffe

|             |                        |
|-------------|------------------------|
| für Emden   | 41,89 Last (à 2000 kg) |
| „ Leer      | 48,40 „                |
| „ Papenburg | 53,63 „                |

|         |              |          |
|---------|--------------|----------|
| dagegen | für Hamburg  | 231 Last |
|         | „ Bremen     | 156 „    |
|         | „ Oestemünde | 181,1 „  |

Die Erklärung für das verhältnißmäßig weit geringere Vorkommen großer Schiffe auf der Ems ist nicht allein in der Ungleichheit der betreffenden Handelsbeziehungen zu suchen, denn, von der überseeischen Fahrt ganz abgesehen, stellten sich auch bei der europäischen Fahrt erhebliche Unterschiede heraus. So betrug i. J. 1872 bei letzterer im Bremischen Staat die Durchschnittsgröße der Seeschiffe 81,88, in den Emshäfen dagegen nur 53,63 Last.

Was den Stand der ostfriesischen Rhederei anbetrifft, so konnte derselbe in den ersten Jahren nach dem deutsch-französischen Kriege wohl befriedigen. Emden, welches 1864 einen Bestand von 75 Seeschiffen mit 4572 Lasten aufzuweisen hatte, besaß:

|        |                |           |
|--------|----------------|-----------|
| 1872 — | 85 Schiffe mit | 7751 Tons |
| 1873 — | 90 „ „         | 8888 „    |
| 1874 — | 98 „ „         | 9380 „    |

Ein ähnliches Verhältniß zeigten auch die übrigen Emshäfen, eine Steigerung war überall erkennbar.

Auch der Schiffsverkehr auf der Ems war nach 1866 entschieden im Zunehmen begriffen, derselbe betrug:

|        |                  |             |
|--------|------------------|-------------|
| 1867 — | 2319 Schiffe mit | 78 151 Last |
| 1868 — | 2364 „ „         | 84 631 „    |
| 1869 — | 2661 „ „         | 103 095 „   |
| 1870 — | —                | —           |
| 1871 — | 4336 „ „         | 170 211 „   |
| 1872 — | 5614 „ „         | 209 643 „   |
| 1873 — | 7948 „ „         | 250 256 „   |

Zweifelloß geht aus diesen Zahlen eine nicht unwesentliche Steigerung des Gesamt-Verkehrs hervor, wenn auch die Angaben in Folge der vielfach verschiedenen Auffassung von See- bez. Flußschiffen nicht völlig zutreffend sind. Daß der See-Verkehr vorwiegend auf die Einfuhr gerichtet war, geht daraus hervor, daß z. B. i. J. 1871 in den Emshäfen von den beladenen Schiffen 79,2 % derselben eingehend angegeben wurden. Vorwiegend war es die Holz- und Getreide-Einfuhr, sowie auch diejenige von englischen Kohlen, welche dem Frachtgeschäft seine Haupt-Beschäftigung gaben, und hierbei war es namentlich die europäische Fahrt, welche für die ostfriesischen Schiffe zunächst in Frage kam. Wenn auch von einem Eigen-



handel in größerem Maaßstabe nicht wohl die Rede sein konnte, so war doch das Expeditions-Geschäft von den Emshäfen aus in jener Zeit in lebhaftem Schwunge.

An dieser Stelle muß noch zweier anderer Unternehmungen Erwähnung geschehen, welche nicht wenig dazu beigetragen haben, Hand in Hand mit der Schifffahrt den Handels-Verkehr Ostfrieslands zu heben: Die Moorcolonisation — und hiermit in Verbindung die Kanal- und Küsten-Schifffahrt — und die Häringssischerei.

Die unfruchtbaren Moorflächen Ostfrieslands und Oldenburgs, welche schon seit Jahrhunderten darauf warteten, von der Kultur erschlossen zu werden, waren seit 1866 in gesteigertem Maaße durch Kanalisation dem Verkehr und der Nuzbarmachung übergeben worden. An den weit in das Land einschneidenden Kanälen hatte sich nach und nach eine Reihe blühender Fehn-Kolonien entwickelt, deren Entstehen theilweise allerdings bis auf die Regierung Friedrichs des Großen zurückgeht. Diese Fehne haben von jeher einen großen Antheil an der See- und Küsten-Schifffahrt gehabt und liefern einen nicht unwesentlichen Theil der Bemannung unserer Kauffahrtheiflotte. Einen Beweis hierfür giebt z. B. die in der Nähe von Groß-Fehn liegende Navigationschule zu Timmel, welche seit ihrer Errichtung vom Jahre 1846 bis 1871 nicht weniger als 791 Steuerleute, durchschnittlich also 33 pro Jahr, herangebildet hatte. Nicht allein auf ihren Kanalschiffen, sondern auch auf großen Seeschiffen waren die Leute von den Fehnen anzutreffen, da sie sich durch Arbeitsamkeit und Ausdauer auszeichneten, und besonders in der Zeit, als die eigentlichen Seeleute anfangen knapp zu werden, überall gern genommen wurden. Auch manch' tüchtiger Kriegsschiffs-Matrose ist bis heute aus den Fehnschiffen hervorgegangen. Die hauptsächlichsten Fehnkolonien waren: Große-Fehn, Spejterfehn, Rhauderfehn, Norderfehn und viele andere von stetig zunehmender Bedeutung. Große-Fehn hatte z. B. schon 1873 Leer in Bezug auf die Schiffs-Anzahl überflügelt, es besaß 1873 57 Schiffe mit 3380 Last, wohingegen Leer nur 44 Schiffe mit 3072 Lasten aufweisen konnte. Diese große Entwicklung war im Wesentlichen der Torf-Gewinnung zuzuschreiben, welche in derartigem Umfange zunahm, daß z. B. in Große-Fehn in den Jahren 1870/71 eine Masse von 7000 Lasten Torf hergestellt wurde, welche in etwa 2700 Schiffsloadungen befördert wurde. Die Folge davon war, daß die Kanal- und Küsten-Schifffahrt auf der Ems und in den Emshäfen seit einigen Jahren einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen hatte, welcher sich nicht allein auf Ostfriesland selbst sondern bis nach Hamburg und Bremen erstreckte.

Auch die Häringssischerei war seit 1872 durch die Bildung der Emden Häringssischerei-Aktien-Gesellschaft wiederum ins Leben gerufen worden. Gänzlich aufgehört hatte in Emden der Häringssfang allerdings nicht, und noch in den 50er Jahren hatte eine Gesellschaft bestanden, welche sich jedoch wieder aufgelöst hatte, nachdem ihre Lagerhäuser 1858 durch einen Brand zerstört waren. Der Häringssfang wurde jedoch nur in geringem Maaße betrieben, und der Häringshandel betraf in der Haupt-



sache die Einfuhr fremder, namentlich schottischer Häringe. Im Jahre 1870, als Elbe und Weser blockirt waren, wurden allein über Emden 6445 Tonnen fremder Häringe eingeführt. Wenn auch der Betrieb der 1872 neugegründeten Gesellschaft sich vorerst nur in bescheidenen Grenzen hielt (man fing mit 6 Loggern an), so schien doch der Erfolg des Unternehmens, wenn der Fang nur einigermaßen ausfiel, nicht zweifelhaft zu sein. Die Einfuhr fremder Häringe in den Zollverein hatte z. B. 1873 780 000 Tonnen betragen, und bei dem ausgedehnten Abnahmegebiet war es wohl anzunehmen, daß die einzige deutsche Haringsfischerei-Gesellschaft sich in glücklicher Weise weiterentwickeln würde. Schon im folgenden Jahre (1873) waren 9 und 1874 — 12 Logger mit gutem Erfolg im Betriebe, dann kamen jedoch schlechtere Jahre, in welchen theils erhebliche Neg-Verluste, theils geringe Fänge und schließlich nicht zum Wenigsten die niedrigen Preise das Unternehmen beeinträchtigten. Erst das Jahr 1880 war trotz des Verlustes eines Loggers ein recht befriedigendes zu nennen. Nach dem Brutto-Werthe beziffert sich der Werth des Fanges in den 70er Jahren wie folgt!

|        |      |          |      |         |       |         |
|--------|------|----------|------|---------|-------|---------|
| 1872 — | 3824 | Tonnen = | Mark | 150 299 | mit 6 | Loggern |
| 1873 — | 5478 | " =      | "    | 232 996 | " 9   | "       |
| 1874 — | 5606 | " =      | "    | 229 656 | " 12  | "       |
| 1875 — | 3220 | " =      | "    | 145 155 | " 11  | "       |
| 1876 — | 3173 | " =      | "    | 169 255 | " 11  | "       |
| 1877 — | 4635 | " =      | "    | 201 455 | " 11  | "       |
| 1878 — | 4518 | " =      | "    | 169 871 | " 11  | "       |
| 1879 — | 3527 | " =      | "    | 175 392 | " 11  | "       |
| 1880 — | 8064 | " =      | "    | 250 483 | " 11  | "       |

Leider sollte der nach den Kriegsjahren in so glücklicher Weise begonnene Aufschwung in den Emshäfen nur von vorübergehender Dauer sein. Schon im Jahre 1874 ist in der Entwicklung der ostfriesischen Rhederei ein entschiedener Stillstand festzustellen, welcher für die Folge alsdann leider in eine beständig rückläufige Bewegung übergeht. Am Besten wird diese Thatsache durch folgende Zahlen erläutert, welche den Rhederei-Bestand der drei Emshäfen: Emden, Leer und Papenburg von 1872—1898 angeben.

Es besaßen:

| Emden  |    |             |              | Leer |             |      |         |
|--------|----|-------------|--------------|------|-------------|------|---------|
| 1872 — | 85 | Schiffe mit | 7751 Tonnen. | 45   | Schiffe mit | 4935 | Tonnen. |
| 1873 — | 90 | " "         | 8888 "       | 44   | " "         | 4605 | "       |
| 1874 — | 98 | " "         | 9355 "       | 43   | " "         | 4948 | "       |
| 1875 — | 98 | " "         | 9380 "       | 47   | " "         | 5353 | "       |
| 1876 — | 95 | " "         | 9488 "       | 46   | " "         | 5373 | "       |
| 1877 — | 89 | " "         | 8728 "       | 48   | " "         | 5495 | "       |
| 1878 — | 84 | " "         | 8325 "       | 45   | " "         | 5137 | "       |
| 1879 — | 84 | " "         | 8277 "       | 46   | " "         | 5233 | "       |



| Emden. |   |    |                          | Leer. |             |      |         |
|--------|---|----|--------------------------|-------|-------------|------|---------|
| 1880   | — | 77 | Schiffe mit 8107 Tonnen. | 45    | Schiffe mit | 5187 | Tonnen. |
| 1881   | — | 73 | " " 7474 "               | 44    | " "         | 5128 | "       |
| 1882   | — | 69 | " " 7112 "               | 42    | " "         | 4928 | "       |
| 1883   | — | 75 | " " 8045 "               | 42    | " "         | 4762 | "       |
| 1884   | — | 70 | " " 7255 "               | 37    | " "         | 4486 | "       |
| 1885   | — | 55 | " " 5388 "               | 37    | " "         | 4598 | "       |
| 1886   | — | 51 | " " 4821 "               | 33    | " "         | 4104 | "       |
| 1887   | — | 52 | " " 4897 "               | 31    | " "         | 3641 | "       |
| 1888   | — | 48 | " " 4283 "               | 29    | " "         | 3571 | "       |
| 1889   | — | 44 | " " 3941 "               | 30    | " "         | 3516 | "       |
| 1890   | — | 40 | " " 3423 "               | 31    | " "         | 3824 | "       |
| 1891   | — | 37 | " " 2967 "               | 29    | " "         | 3470 | "       |
| 1892   | — | 40 | " " 3408 "               | 28    | " "         | 3317 | "       |
| 1893   | — | 43 | " " 3263 "               | 23    | " "         | 2990 | "       |
| 1894   | — | 40 | " " 3109 "               | 20    | " "         | 2644 | "       |
| 1895   | — | 55 | " " 3991 "               | 18    | " "         | 2303 | "       |
| 1896   | — | 66 | " " 4784 "               | 18    | " "         | 2229 | "       |
| 1897   | — | 68 | " " 4643 "               | 16    | " "         | 1929 | "       |
| 1898   | — | 65 | " " 5092 "               | 14    | " "         | 1697 | "       |

| Papenburg. |   |     |                       | Papenburg. |   |    |               |
|------------|---|-----|-----------------------|------------|---|----|---------------|
| 1872       | — | 184 | Schiffe mit 25 221 Z. | 1886       | — | 98 | " " 15 728 Z. |
| 1873       | — | 173 | " " 23 831 "          | 1887       | — | 94 | " " 15 068 "  |
| 1874       | — | 173 | " " 23 962 "          | 1888       | — | 80 | " " 13 438 "  |
| 1875       | — | 173 | " " 24 556 "          | 1889       | — | 75 | " " 12 652 "  |
| 1876       | — | 158 | " " 23 029 "          | 1890       | — | 67 | " " 11 630 "  |
| 1877       | — | 156 | " " 22 522 "          | 1891       | — | 61 | " " 10 872 "  |
| 1878       | — | 147 | " " 21 421 "          | 1892       | — | 53 | " " 9 393 "   |
| 1879       | — | 141 | " " 20 980 "          | 1893       | — | 49 | " " 8 902 "   |
| 1880       | — | 139 | " " 20 587 "          | 1894       | — | 42 | " " 7 881 "   |
| 1881       | — | 133 | " " 19 882 "          | 1895       | — | 38 | " " 6 876 "   |
| 1882       | — | 126 | " " 19 044 "          | 1896       | — | 34 | " " 6 065 "   |
| 1883       | — | 129 | " " 19 630 "          | 1897       | — | 35 | " " 5 975 "   |
| 1884       | — | 118 | " " 18 545 "          | 1898       | — | 34 | " " 5 768 "   |
| 1885       | — | 106 | " " 16 970 "          |            |   |    |               |

Hand in Hand mit dem Rückgang der ostfriesischen Rhederei hörte auch die Schiffbau-Thätigkeit auf, und auf den einst so betriebsamen Werften Emdens und Papenburgs wurde bald fast nur noch Ausbesserungs-Arbeit sowie der Bau einiger Fischerei- und Küstenfahrzeuge ausgeführt. Besonders zeigte sich dieser Umschwung in dem durch seinen Schiffbau bekannt und blühend gewordenen Papenburg. Es liefen hier schon i. J. 1872 nur noch 5 Schiffe vom Stapel, wogegen z. B. i. J. 1866 allein 42 Schiffe neu gebaut wurden.

Die Ursache für diesen Rückschlag in dem Rhederei- und Schiffbau-Betriebe, welcher für die Emshäfen ganz besonders verhängnißvoll wurde, muß namentlich in dem Niedergang der Frachten gesucht werden. Angesichts des immer größer werdenden Wettbewerbes infolge des zunehmenden Dampfer-Verkehrs einerseits, sowie der sich beständig vermehrenden Unkosten, was Ausrüstung und Unterhaltung der Segelschiffe sowie Feuer der Mannschaft betraf, anderseits, war bald von einem Geschäft keine Rede mehr. Die sich immer mehr steigende Ladefähigkeit der Dampfer fing an, die Segelschiffahrt langsam aber sicher zu verdrängen. Die Emshäfen waren jedoch zu dieser Zeit gerade reichlich mit kleineren Segelschiffen versehen, welche namentlich für die europäische Fahrt vorzüglich geeignet waren. Und hierin lag eben der Krebschaden für die ostfriesische Rhederei: man wollte und konnte sich nicht dazu entschließen, den Umschwung nach dem Vorbild der größeren deutschen Hafenplätze mitzumachen, und je länger dieser Uebergang dauerte, um so schlimmer gestalteten sich die Verhältnisse, weil das in den hiesigen Segelschiffen angelegte Kapital durch den Wettbewerb der Dampfschiffe fortschreitend entwerthet und dadurch den Rhedern die Kraft und die Lust zu neuen Unternehmungen benommen wurde. Die ostfriesischen Werften waren damals für den Eisenschiffbau noch nicht eingerichtet und die Rheder konnten sich nicht dazu entschließen, ihre Gelder in eisernen Dampfern anzulegen, über deren Ertragsfähigkeit sich die Ansichten damals noch nicht völlig geklärt hatten. Die Handelsflotte Ostfrieslands bestand dementsprechend im Jahre 1873 aus 653 Schiffen, unter welchen sich zwei (ganze!) Dampfschiffe — eins in Norden zu 99 Last, und eins in Papenburg zu 75 Last — befanden.

Der unaufhaltsame Niedergang der Segelschiffahrt hatte wohl nirgends einen so nachtheiligen Einfluß ausgeübt, als hier an der Ems, wo Schiffbau, Rhederei und die damit verbundenen Beschäftigungen für die Bevölkerung von Alters her den Haupt-Nahrungszweig bildeten. Der Uebergang von einem Berufsweige in den anderen ist immer ungemein schwierig, namentlich wenn, wie hier die Seefahrt, als zuerst erwählter Beruf, in den natürlichen Verhältnissen so fest begründet erschien. Ein solcher Uebergang fand auch hier selten statt, ohne den Wohlstand der Betheiligten arg zu schädigen. Dies zeigte sich mehr und mehr namentlich an den Plätzen, welche durch Rhederei und Schiffahrt aufgeblüht waren und wo sich nicht sogleich ein geeigneter Ersatz dafür finden ließ.

Es kamen jedoch noch andere Thatsachen hinzu, welche den allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang der Emshäfen beschleunigten bez. vermehrten. Wenn wir auf den Schiffsverkehr in denselben in den 70er und 80er Jahren blicken, so gewähren die hierüber in den Berichten der Handelskammer enthaltenen Angaben im Allgemeinen kein deutliches Bild der Sachlage, da nicht überall die Grenze zwischen See- und Küsten-Schiffahrt innegehalten ist. Einen guten Maßstab in Bezug auf das Vorkommen von Seeschiffen auf der Ems gewährt indessen die Uebersicht über die Einnahme an Seelootsgeld, welche sich bis zum Jahre 1890, bis zum Aufhören des Seelootszwanges, wie folgt gestaltete:



Einnahme von Seelootsgeld  
in Ostfriesland in Emden.

|      |   |      |        |   |        |
|------|---|------|--------|---|--------|
| 1866 | — | Mark | 27 141 |   |        |
| 1867 | — | "    | 33 795 |   |        |
| 1868 | — | "    | 32 064 |   |        |
| 1869 | — | "    | 43 038 |   |        |
| 1870 | — | "    | 37 494 |   |        |
| 1871 | — | "    | 85 479 |   |        |
| 1872 | — | "    | 71 823 |   |        |
| 1873 | — | "    | 72 549 |   |        |
| 1874 | — | "    | 58 200 |   |        |
| 1875 | — | "    | 54 658 | — | 17 839 |
| 1876 | — | "    | 56 783 | — | 17 217 |
| 1877 | — | "    | 50 284 | — | 17 480 |
| 1878 | — | "    | 52 240 | — | 13 867 |
| 1879 | — | "    | 55 824 | — | 15 797 |
| 1880 | — | "    | 46 337 | — | 11 057 |
| 1881 | — | "    | 39 056 | — | 9 297  |
| 1882 | — | "    | 41 387 | — | 9 720  |
| 1883 | — | "    | 42 522 | — | 12 025 |
| 1884 | — | "    | 43 815 | — | 10 183 |
| 1885 | — | "    | 40 582 | — | 9 351  |
| 1886 | — | "    | 38 217 | — | 8 887  |
| 1887 | — | "    | 39 729 | — | 7 988  |
| 1888 | — | "    | 39 445 | — | 6 899  |
| 1889 | — | "    | 43 630 | — | 9 705  |

Die Zahlen kennzeichnen einen deutlichen Niedergang der Schifffahrtsbewegung in Ostfriesland und besonders in Emden, welcher um die Mitte der 70er Jahre seinen Anfang nimmt und Anfang der 80er besonders fühlbar wird. Die Ursachen dieses Ausfalls sind nicht allein in dem allgemeinen Rückgang der Segelschifffahrt auf der Ems zu suchen, sondern auch ganz besonders in dem Umstand, daß es durch die Maßnahmen der Regierung bez. der Tarif-Gesetzgebung den Emshäfen unmöglich gemacht wurde, mit seinen östlichen und westlichen Nachbarn in erfolgreicher Weise in Wettbewerb zu treten. Vermöge Einführung der Seetransit-Tarife und der aus denselben hervorgehenden billigen Eisenbahn-Frachtsätze war der Güter-Verkehr zwischen den Emshäfen und dem Hinterlande, in erster Linie Rheinland und Westfalen, begünstigt worden. Infolge des Inkrafttretens des Ausnahmeariffs vom 1. März 1880 trat indessen eine erhebliche Erhöhung dieser Eisenbahn-Frachten ein. Für die Deckung des rheinisch-westfälischen Getreide-Bedarfs war dies ausschlaggebend, und die holländischen bez. belgischen Rhein-Häfen verstanden es, in erster Linie durch Verbilligung der Rhein-Frachten, die Getreide-Einfuhr des westlichen Deutschlands mehr und mehr an sich zu ziehen. Von dem gesammten Getreidebedarf für Rheinland und Westfalen gingen

1879 — 30 %, 1880 jedoch nur 21,8 % über die deutschen Seeplätze. Diese Verhältnisse gestalteten sich noch mehr zu Ungunsten für die Ems-häfen, als am 1. Juli 1882 als Folge der Agrar-Politik die Aufhebung des Ausnahme-Tarifs und damit gleichzeitig eine Erhöhung der Frachtsätze um durchschnittlich 30 %—40 % gegenüber den Seetransit-Tarifen verfügt wurde. So betrug beispielsweise der Betrag für die Einfuhr für die Strecke Leer-Hamm:

|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| a) nach dem Transittarif        | M. 78 |
| b) nach dem Ausnahmetarif       | " 96  |
| c) nach Aufhebung des Letzteren | " 109 |

während die Beförderungskosten über Rotterdam und Ruhrort sich auf M. 95—102 beliefen, sodaß ein Wettbewerb mit den Letzteren sehr schwierig, wenn nicht unmöglich gemacht wurde. Wohl einer der Hauptgründe für die zunehmende Verödung der Ems-häfen, welch' letzteren der billige Wasserweg in das Hinterland, wie er Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg zu Gebote stand, fehlte, ist in der soeben erwähnten ungünstigen Lage des Einfuhr-Geschäfts von Getreide zu suchen. Welcher Einfluß hierdurch auf den Schiffsverkehr ausgeübt wurde, zeigt folgende, den Ein- und Ausgang im Seeverkehr von Leer umfassende Zusammenstellung

|             |         |           |           |
|-------------|---------|-----------|-----------|
| 1879 — 1386 | Schiffe | — 136 097 | R. Tonnen |
| 1880 — 1482 | "       | — 117 280 | " "       |
| 1881 — 1118 | "       | — 99 282  | " "       |
| 1882 — 988  | "       | — 84 517  | " "       |
| 1883 — 944  | "       | — 73 190  | " "       |

Auch die Holzeinfuhr, welche im Anfange der 70er Jahre geblüht hatte, war erheblich zurückgegangen. Es wurde noch 1873 und in den folgenden Jahren von Emden und den übrigen Ems-häfen aus eine schwunghafte Einfuhr von Holz, sowohl in rohem als bearbeitetem Zustande, betrieben. Dasselbe kam größtenteils aus Norwegen, Schweden, Rußland und den preussischen Ostseehäfen und ging per Bahn weiter nach Westfalen und dem Rheinland, sowie weiter nach dem Süden Deutschlands. 1873 betrug das zur See eingeführte Holz in Emden 24 306 Holz-Lasten in 263 Schiffen. Die Unzulänglichkeit der Hafen-Verhältnisse, sowie der Wettbewerb mit den unter günstigen Tariffätzen besonders nach Süd-Deutschland eingeführten österreichischen Hölzern und schließlich die Erhöhung der Eisenbahn-Frachten brachte auch hier einen Rückschlag zu Wege. Die Bewegung im Holzhandel der Ems-häfen geben folgende Zahlen über den Bahn-Versandt in Holzlasten à 28 Ctr:

|        | Emden. | Leer. | Papenburg. |
|--------|--------|-------|------------|
| 1870 — | 7 932  | 3161  | 13 740     |
| 1871 — | 8 736  | 4830  | 14 940     |
| 1872 — | 16 869 | 5385  | 27 262     |
| 1873 — | 15 268 | 3845  | 34 872     |



| Emden.        | Leer. | Papenburg. |
|---------------|-------|------------|
| 1874 — 14 051 | 5450  | 26 524     |
| 1875 — 14 012 | 4268  | 26 440     |
| 1876 — 13 180 | 1506  | 16 432     |
| 1877 — 8 990  | 1602  | 10 095     |

Der niedrige Stand des Frachtenmarktes für die Segelschifffahrt wirkte ferner zu Ungunsten der Holz-Einfuhr in den Häfen der Ems, insofern sich die Schiffsfrachten nach Amsterdam und Rotterdam fast eben so billig stellten, wie nach der Ems, während früher ein Unterschied zu Gunsten der Letzteren stattfand. Die Folge hiervon war, daß sich die Holzeinfuhr nach dem westlichen Deutschland immer mehr von der Ems ab- und den Rhein-Häfen zuwandte. Die fernere Einführung eines Eingangszolles für gehobelte Hölzer, sowie die Eisenbahn=Fracht=Erhöhung auf amerikanische Holzarten (pitch pine) hatten weitere Nachtheile für die Emshäfen im Gefolge, sodaß sich z. B. der Einfuhr von Emden 1873 von über 24000 Lasten im Jahre 1883 eine solche von 7000 gegenüberstellte, im Zeitraum von 10 Jahren war dieselbe also auf kaum den dritten Theil herabgesunken.

Leider wurde auch, was den Ausfuhr=Verkehr anbetrifft, den Emshäfen kein ausreichender Gleichwerth geboten für die verloren gegangene Einfuhr. In jenen Jahren hatte die deutsche Ausfuhr=Industrie noch nicht ihren gewaltigen Aufschwung von heute erreicht, und die Nachbarschaft der großen Seeplätze war zu mächtig, um die Emshäfen ernstlich als Mitbewerber auftreten zu lassen. Für die Letzteren konnte, abgesehen von den Landserzeugnissen Ostfrieslands und eines Theils von Oldenburg, nur die Steinkohle aus den Industriebezirken Westfalens für die Ausfuhr in Betracht kommen. Dieselbe mußte sich indessen erst Absatzgebiete erobern und vor Allem die englische Kohle, welche noch in den 70er Jahren an den deutschen Küstenplätzen fast ausschließlich den Markt beherrschte, verdrängen.

Die Emshäfen erschienen ihrer günstigen Lage wegen als besonders geeignet für die Kohlen=Ausfuhr, und gerade in der damaligen Zeitlage mußte es der deutschen Kohlenindustrie darauf ankommen, den überseeischen Absatz für die deutsche Kohle zu gewinnen. Billige Eisenbahn=Frachten, in Verbindung mit zweckmäßigen, möglichst geringe Kosten verursachenden Verladungs=Anstalten, waren die Haupterfordernisse, um dieses Ziel zu erreichen. Um so mehr mußte nach dieser Richtung hin für die Emshäfen etwas geschehen, als diesen durch die Verdrängung der englischen Kohle Frachtgut entzogen wurde.

Obgleich die englische Kohle infolge der überaus niedrigen Schiffsfrachten mit der westfälischen in scharfen Wettbewerb trat, so gelang es doch, infolge Ermäßigung der Bahn=Frachten, Erfolge in der Erweiterung des überseeischen Absatzgebietes für die westfälische Kohle zu erringen. Die über den Kohlenverkehr der Emshäfen vorhandenen Berichte geben,

da sie lückenhaft sind, leider nur ein ungefähres Bild der Lage. Zur See wurden an westfälischen Kohlen und Cokes ausgeführt Tonnen:

|      | Emden. | Leer. | Papenburg. |
|------|--------|-------|------------|
| 1876 | — —    | 256   | 3019       |
| 1877 | — 3509 | 1673  | 7020       |
| 1878 | — 5406 | 3388  | 8283       |
| 1879 | — 5397 | 4203  | 4573       |

Die Einfuhr an englischen Kohlen betrug dagegen:

|      | Emden. | Leer. | Papenburg. |
|------|--------|-------|------------|
| 1876 | — 5709 | 4814  | 3035       |
| 1877 | — 3676 | 2423  | 5679       |
| 1878 | — 3595 | 2349  | —          |
| 1879 | — 3535 | 1995  | —          |

Infolge des durch die niedrigern Schiffsfrachten zunehmenden Wettbewerbes der englischen Kohle beschränkte sich im Anfang der 80er Jahre die Ausfuhr von den Emshäfen fast nur auf westfälische Cokes nach den russischen Ostseehäfen. Man ließ nunmehr nach Vorgang in den Elbe- und Weser-Häfen eine weitere Ermäßigung der Eisenbahn-Frachten eintreten, welche sich jedoch leider nicht auf diejenigen Kohlen-Mengen erstreckte, welche von den Emshäfen aus durch Kanalschiffe weiter in's In- und Ausland zu verfrachten waren. Durch diese Einschränkung wurden die Emshäfen insofern geschädigt, als die Einfuhr westfälischer Kohle nach Holland, besonders nach der Provinz Groningen, unterbunden wurde, welche vorher von den Emshäfen aus auf den holländischen Kanälen in das Innere des Landes hinein betrieben war und jetzt den Amsterdamer Kohlenhändlern in die Hände fiel. Ferner wurde durch die gedachte Beschränkung die westfälische Kohle von den nicht mit Eisenbahn-Verbindung versehenen ostfriesischen Küstenplätzen fern gehalten. Erst vom 1. Januar 1887 ab, nach mehrfachen Bittgesuchen an die Königl. Staatsregierung, wurden auch für die von den Emshäfen nach Holland bestimmten Kanalschiffe die für die Seeschiffe schon eingeräumten Tarif-Ermäßigungen gewährt. Die Menge der über die Emshäfen in jenen Jahren ausgeführten westfälischen Kohlen und Cokes betrug:

|      |   |        |        |
|------|---|--------|--------|
| 1884 | — | 11 434 | Tonnen |
| 1885 | — | 14 496 | "      |
| 1886 | — | 21 625 | "      |
| 1887 | — | 18 818 | "      |
| 1888 | — | 15 496 | "      |
| 1889 | — | 20 659 | "      |
| 1890 | — | 17 718 | "      |

Wenn auch im Allgemeinen eine Zunahme der Kohlenausfuhr festgestellt werden konnte, so hielt sich dieselbe doch in mäßigen Grenzen.



Jedenfalls wurde die Einfuhr englischer Kohle nicht verdrängt, denn beispielsweise wurden noch im Jahre 1890 auf der Ems 9830 Tonnen derselben in 77 Schiffen eingeführt.

Diese Angaben, soweit sie die Seehandels- und Schiffahrts-Verhältnisse der Emshäfen betreffen, mögen genügen, um ein, wenn auch vielleicht nur unvollkommenes Bild von der derzeitigen Lage der Dinge zu geben. Näher auf Einzelheiten einzugehen, würde den Rahmen der Aufgabe überschreiten, es kommt hier im Wesentlichen auch nur darauf an, die allgemeine Sachlage klar zu stellen. Das Bild ist im Großen und Ganzen ein wenig erfreuliches: Die seit 1866 gehegten Hoffnungen der Emshäfen auf eine gedeihliche Weiter-Entwicklung hatten sich in den 70er und 80er Jahren nicht verwirklicht. Die Rheederei lag gänzlich darnieder und der Schiffsverkehr war von Jahr zu Jahr unbedeutender geworden. Wenn überhaupt je von einem Seeverkehr in größerem Maßstab auf der Ems die Rede gewesen ist, so hatte derselbe jetzt gänzlich aufgehört. Der Einfuhr-Verkehr hatte große Einbuße erlitten. Die Ausfuhr hatte allerdings die westfälische Kohle gewonnen, war indeffen nur von untergeordneter Bedeutung geblieben. Von einem Wettbewerb mit andern Seeplätzen, wie Hamburg, Bremen oder Rotterdam, konnte auch nicht entfernt die Rede sein.

Trotz der geschilderten ungünstigen Verhältnisse traten die Emshäfen und mit ihnen ganz Ostfriesland das letzte Jahrzehnt des soeben zur Neige gegangenen Jahrhunderts mit großer Zuversicht und mit allem Anschein nach festbegründeten Hoffnungen für ihre wirtschaftliche Weiter-Entwicklung an, und der Schluß des Jahrzehnts hat schon gezeigt, daß sie sich hierin nicht getäuscht hatten. Betrachten wir die Umstände, welche dazu beitrugen, diesen günstigen Umschwung herbeizuführen.

Immer stärker hatte sich das Bedürfnis, sowie das Bestreben der beteiligten Kreise und der preußischen Staatsregierung geltend gemacht, den Emsstrom seinen großen Nachbarströmen Elbe, Weser und Rhein in Bezug auf die Ausübung und Hebung der Schiffahrt ebenbürtig zu machen. Es war ja nach dieser Richtung hin im Laufe der Jahre Manches geschehen, trotzdem blieb noch Vieles zu klagen und zu wünschen übrig.

Dem Emslootswesen war seitens der Regierung eine besondere Fürsorge gewidmet worden, und mögen hier einige Worte über die Entwicklung desselben Platz finden. Die Emsloots-Gesellschaft wurde 1859 gegründet und hatte den eigentlichen Betrieb auf Grund des hannoverschen Gesetzes, die Einführung des Lootszwanges auf der Ems betreffend, am 1. Juli 1860 eröffnet. Die Gesellschaft war in Form einer Aktien-Gesellschaft angelegt, und der Staat hatte bestimmungsmäßig die eine Hälfte des Aktien-Kapitals (90000 Mark) als Vorschuß herzugeben und während der ersten 10 Jahre eine Beihilfe von 2400 Mark zu leisten. Er hat sich darauf jedoch nicht beschränkt, sondern weit erheblichere Mittel aufgewendet, um die im Laufe der Zeit nothwendig gewordenen Zwangs-Erleichterungen, Tarifiermäßigungen und Verbesserungen einzuführen. Schon 1864 wurde die Jahresbeihilfe auf 7200 M. erhöht, 1867 auf 12000,



1871 auf 18000 und für die Jahre 1883, 1884, welche ganz besonders ungünstig ausfielen, wurden sogar M. 40 690 bez. 42 375 zugeschoffen. Trotz dieser bedeutenden staatlichen Zuschüsse bestand im Jahre 1884, nach 25jährigem Bestehen der Gesellschaft, eine Schuld von 30 900 M. Dieser traurige Abschluß gewährte in der That ein beredtes Wahrzeichen für den Niedergang der Ems-Schiffahrt, sowie eine immer deutlichere Mahnung für die Staatsregierung, eine baldige und durchgreifende Besserung der allgemeinen Verhältnisse anzubahnen.

Der Betonung und Befestigung der Ems ward ebenfalls seit 1866 die stetige Sorgfalt der Regierung zu Theil. 1875 wurde das Feuerschiff Vorkum-Riff ausgelegt und hierdurch eine bedeutende Verbesserung für die Ansegelung der Ems, sowie für die Sicherheit der Schiffahrt an der deutschen Nordsee-Küste erreicht. Am 15. November 1879 wurde der neue Feuerthurm auf Vorkum dem Verkehr dienstbar gemacht, und nachdem sich schon seit Jahren das Bedürfniß der Einsegelung in die Ems zur Nachtzeit geltend gemacht hatte, wurden im Jahre 1882 zwischen der Königl. preussischen und niederländischen Regierung die Grundzüge des Beleuchtungssystems festgestellt, nach welchem man auch Nachts mit Sicherheit bis zur Knoop fahren konnte. Durch die Herstellung der 6 Leuchttürme von Wattum, Delfzyl, Vorkum, Pilsam, Campen, Knoop wurde dieses die Ems-Schiffahrt in hohem Maße begünstigende Werk bis zum Jahre 1891 ausgeführt.

Auch die Correktion der Ems von der Knoop aufwärts wurde nach Maßgabe der vorhandenen Mittel gefördert. Der Zweck dieser Arbeit war die Herstellung eines regelmäßig ausgebildeten, den Stromverhältnissen entsprechenden Stromschlauches von Petkum bis zur Knoop der Art, daß der Strom soweit wie möglich nach der Nordseite hinübergedrängt wurde (um etwa 500 m). Die Arbeit begann mit der Ausführung eines Buschdammes (Parallelwerk) auf der Geiseplate, welcher das mit Schlickzuführung verbundene seitliche Zuströmen des Wassers aus dem Dollart, namentlich bei beginnender Fluth, verhüten sollte. Nach dessen Fertigstellung 1880 wurde mit der Coupirung des Ems-Armes bei Petkum und mit dem Vorbau der an das Parallelwerk anschließenden Geisebuhnen, die zur Einschränkung der Strombreite und zum Hinüberdrängen des Stromes an die Nordseite dienen, begonnen. Die Arbeiten können erst mit dem Jahre 1893 als abgeschlossen betrachtet werden, obgleich das Hinüberdrängen des Stromes an die Nordseite im Wesentlichen bereits 1885 erreicht war. Die Arbeiten wurden unterstützt durch Baggerungen in der Ems und durch die Sprengungen zur Beseitigung des alten Höfts oberhalb des Emders Außensfahrwassers.

Der Umstand, daß der schon seit Jahren bestehende Bau-Entwurf des Ems-Jahde-Kanals, welcher Anfang der 80er Jahre seiner Ausführung entgegenging, den Hafen von Emden als einen der Endpunkte des Kanals gewählt hatte, machte eine Umgestaltung des ersteren zur zwingenden Nothwendigkeit. Es handelte sich zunächst allerdings weniger um eine Vergrößerung des Hafens und seiner Einrichtungen, da für den Letzteren als Seehafen der Ems-



Jahde-Kanal von untergeordneter Bedeutung war, als besonders um die Entwässerung des Kanals, welcher dem Emden Hafen eine erhebliche Menge Wasser zuführte. Der Plan des Ems-Jahde-Kanals, dessen Zweck Erschließung der Hochmoorflächen Ostfrieslands, Versorgung des Hafens der Kaiserl. Marine in Wilhelmshaven mit Süßwasser und Verbindung der Ems und Jahde für die kleine Schifffahrt ist, legte den Gedanken nahe, mit diesem Zwecke gleichzeitig den einer durchgreifenden Verbesserung des Emden Hafens, die dringend nothwendig war, zu verbinden. Die Durcharbeitung des Entwurfes führte zur Umwandlung des Emden Hafens in einen Hochwasserhafen unter gänzlicher Neugestaltung und Verbesserung der Entwässerungsverhältnisse des Emden Pegelverbandes, der bis dahin durch die 4 Emden Siele ungenügend entwässerte. Der im Hafen zu haltende Normalwasserstand, desgleichen wie der der untersten Haltung des Kanals, wurde auf Nesserländer Fluth=Null festgesetzt, der Hafen hatte das durch den Ems-Jahde-Kanal zugeführte Wasser aufzunehmen und in die Ems abzuführen. Durch diese zugeführte Wassermenge wurde gleichzeitig eine wirksame Spülung des Außenfahrwassers zur Beseitigung der Schlickablagerung ermöglicht.

Als weitere Folge der gesteigerten Verkehrs-Anforderungen handelte es sich für den Hafen von Emden auch um die Herstellung der nöthigen Rajungen, Schienen-Verbindungen und Lösch- und Lade-Einrichtungen, durch welche Anlagen der unmittelbare Verkehr zwischen den Seeschiffen und der Eisenbahn ermöglicht und die Umladekosten auf das mindest-mögliche Maß beschränkt würden. Das neben dem Bahnhof gelegene Eisenbahn=Dock kam nur als Holzhafen in Betracht und an der Quai=Mauer konnten nicht mehr wie 3 Schiffe gleichzeitig Raum finden. Die alte Nesserländer Schuttschleuse mit ihrer Drempeltiefe von 4,5 m unter Fluth=Null genügte ebenfalls schon lange nicht mehr den Bedürfnissen der größeren Schifffahrt, sowie eines Hochwasserhafens. So wurde denn 1879 der Entwurf für die Herstellung des neuen Hochwasserhafens genehmigt und Anfang der 80er Jahre mit dem Bau der neuen Nesserländer Seeschleuse, welche als Kammerschleuse mit 120 m Länge, 15 m Lichtweite und 6,5 m Drempeltiefe geplant war, begonnen. Am 5. Juni 1888 wurde dieselbe dem Verkehr übergeben.

Zu jener Zeit hatte wohl kaum Jemand vermuthet, daß schon nach wenig mehr als einem Jahrzehnt auch diese neue Schleuse nicht mehr ausreichen würde für die gesteigerten Verkehrs-Verhältnisse.

Alles dasjenige, was bis dahin zur Belebung von Seehandel und Schifffahrt auf der Ems und speziell von Emden geschehen war, hätte wohl kaum den Erfolg gehabt, dem letzteren Platz ein mehr als rein örtliches Interesse zuzuwenden und ihm seine verloren gegangene Bedeutung wieder zu verschaffen, wenn nicht auch gleichzeitig in der zweiten Hälfte der 80er Jahre eine Angelegenheit ihrem Abschluß entgegen gebracht wäre, auf welche schon seit langer Zeit die Hoffnungen von Emden, sowie von ganz Ostfriesland gesetzt waren. — Die Vorgeschichte des Dortmund=Ems-Kanals besteht schon von langer Hand her und soll hier in Kurzem angedeutet werden. — Schon der Große Kurfürst hatte 1684



den Gedanken, zur Förderung der Wein-Ausfuhr aus den Rheinlanden die Ems soweit als thunlich schiffbar zu machen. Der Plan der Emsschiffbar-machung hatte im Laufe der Jahrhunderte nicht geschlummert, bald nach den Freiheitskriegen hatte die preussische Regierung denselben eifrig wieder-aufgenommen, indem man die in den Rhein mündende Lippe durch einen schiffbaren Kanal mit der Ems verbinden wollte, ein Unternehmen, welches jedoch infolge des geringen Entgegenkommens der englisch-hannoverschen Regierung nur theilweise ausgeführt und schließlich zum Scheitern gebracht wurde. — In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts trat dann der Plan des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in den Vordergrund, welcher vermöge der beabsichtigten Verührung des Emstroms für die Emshäfen und für Ostfriesland in Hinsicht auf den Handel und die Kultur des Landes von großer Bedeutung war. Denn für die Aufschließung der großen ostfriesischen Moorflächen wäre hierdurch ein erheblicher Schritt vorwärts gethan, und der Verein gegen das Moorbrennen hatte sich desselben mit besonderer Rücksicht auf die dadurch zu ermöglichende Kultur der durch-schnittenen Gebiete aufs Wärmste angenommen. Die erste Anregung zum Bau des Kanals wurde 1856 von Dortmund aus gegeben und die Kosten für die nöthigen Vorarbeiten von Interessenten aufgebracht. — Bald nach dem Kriege 70/71 tauchte der Plan, das rheinisch-westfälische Industrie-Gebiet durch eine Wasserstraße mit der Nordsee bez. unsern großen Strömen in Verbindung zu bringen, mit mehr oder weniger großer Deutlichkeit hervor. Eine greifbare Gestalt erhielt derselbe jedoch erst Ende der 70er bez. Anfang der 80er Jahre durch den geplanten Rhein-Weser-Kanal, welcher mittelst des beabsichtigten Anschlusses an den Emstrom und des am linken Ufer desselben zu erbauenden Süd-Nord-Kanals eine ziemlich gerade Fahrstrecke von den Emshäfen nach den rheinisch-westfälischen Industrie-Bezirken bilden sollte.

Es handelte sich hier um eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Deutschland war mit dem Theil seines überseeischen Waaren-Verkehrs, welcher die Rheinstraße benutzte, dem Auslande abgabepflichtig, die niederländischen Hafenplätze waren von dieser Abgabe groß und reich geworden, während die Häfen an der Ems, dem natürlichen Seethor des westlichen Deutschlands, ein kümmerliches Dasein fristeten. Wenn es sich also hauptsächlich darum handelte, einen großen und zwar den dicht-bevölkertsten und industriereichsten Theil Deutschlands in seinem Handels-verkehr vom Auslande unabhängig zu machen und für denselben eine nach der deutschen Nordseeküste führende Verkehrsstraße von größtmöglicher Leistungsfähigkeit bei möglichst geringen Förderkosten zu schaffen, so war doch auch ein fernerer Grund für den zu erbauenden Kanal derjenige, den Seehandel der alten, durch die Ungunst der Verhältnisse zurück-gegangenen Seehandelsplätze an der Ems zu neuem Aufblühen zu bringen, zumal dieselben mit verhältnißmäßig geringen Mitteln entsprechend aus-gebaut werden konnten. Schließlich war zu berücksichtigen, daß die neue Wasserstraße hinsichtlich der Urbarmachung der ostfriesischen Hochmoore, sowie der zweckentsprechenden Entwässerung derselben zum großen Segen



für das Land reichen und daß auch den Interessen der ostfriesischen Landwirthschaft bei Durcharbeitung der Einzelentwürfe Rechnung getragen würde, sodaß dieselbe aus der Anlage nicht nur keinen Schaden, sondern möglichste Vortheile ziehen würde. Wie verhielt sich nun der industrie=reiche Westen Deutschlands der Kanal=Angelegenheit gegenüber? Man kann wohl die Behauptung aufstellen, daß seitens der rheinisch=westfälischen Industrie=Kreise der Plan zur Erbauung des Dortmund=Emś=Kanals nicht gefördert worden ist. Man hatte hier, wenn überhaupt von einem deutschen Kanalbau die Rede war, nur immer den Mittelland=Kanal im Auge, und dies war ja auch natürlich, denn dieser öffnete der aufstrebenden deutschen Industrie drei große Ströme und damit drei große, leistungsfähige Ausfuhr=häfen: Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg, während sie in Emden, wenn der Dortmund=Emś=Kanal ausgebaut wurde, an einen zurück=gegangenen Ausfuhrhafen kam, von dem sie zunächst kaum Vortheile für sich zu erwarten hatte. — Bei dem gegebenenfalls zu bauenden Mittel=landkanal wäre jedoch das im Auslande gelegene Rotterdam, bez. Bremen und Hamburg, die ja deutsche, aber keine preußischen Häfen waren, begünstigt worden, und dies lag, wenigstens zunächst nicht, in der Absicht der preußischen Regierung, welche allen Grund hatte, das Wohl Hannovers und insbesondere das wirthschaftliche Aufblühen Ostfrieslands mit allen Mitteln zu fördern. Schon durch die in der letzten Zeit für die Emś und die Emśhäfen gemachten Aufwendungen gab dieselbe deutlich zu erkennen, daß es ihr Ernst damit sei, für die Verbesserung der wirthschaftlichen Lage in diesem, bisher leider stark vernachlässigten Theile des deutschen Vaterlandes einzutreten. Es war die Politik Preußens, welche Ostfriesland und den Emśhäfen bei der Erbauung des Dortmund=Emś=Kanals wesentlich zu Hülfe kam. Schon seit der Einverleibung Hannovers 1866 war es die ausgesprochene Absicht des Fürsten Bismarck gewesen, dem neu erworbenen preußischen Hafen Emden durch den Ausbau einer leistungsfähigen Wasserstraße ein mächtiges Hinterland zu geben, und für die Ausführung dieser Absicht schien jetzt der geeignete Zeitpunkt gekommen zu sein. — Jedoch galt es, mancherlei Schwierigkeiten und Interessen=Gegensätze zu überwinden, und der Abschnitt des Interessen=Kampfes, in welchen die Kanal=Angelegenheit nummehr gerieth, wurde für die Verfechter derselben zu einer sehr aufregenden Zeit. Mehr als einmal hatte es den Anschein, als wenn das ganze Unternehmen scheitern oder wenigstens zu einem für die Emśhäfen ungünstigen Abschluß gelangen würde.

Unter den vielen verschiedenen Ansichten und Kanalplänen erregte unstreitig wohl derjenige am meisten Aufsehen, welcher Dortmund zu einem Seehafen machen und dasselbe durch einen Kanal von 7 m Tiefe und 25 m Sohlen=Breite, für Seeschiffe befahrbar, mit der Nordsee verbinden wollte.

Auch unsere Nachbarn im Westen rührten sich, denn sie begannen, sich darüber klar zu werden, welche Folgen der Ausbau des in Frage stehenden Kanals für sie und ihren Handel haben würde. Man war



daher in Holland eifrig bemüht, die Herstellung einer unmittelbaren Wasserstraße von den Rheinlanden nach Norden und Osten als überflüssig darzustellen, sowie durch Stromverbesserungen und Kanal-Anlagen im eigenen Lande die über die dortigen Seeplätze führenden Wasserwege zu verbessern. Und, was noch schlimmer war für das Zustandekommen des großen Werkes, es trat im deutschen Binnenlande infolge der durch die langjährigen Beziehungen zu den Niederlanden mit diesen herangebildeten Vertrautheit vielfach eine Strömung zu Tage, welche den Plan nicht begünstigte, sondern demselben sogar feindlich gegenüberstand. Abgesehen von den Eisen-Industriellen, welche von dem Bau neuer Eisenbahnen mehr als von dem Kanal zu gewinnen meinten, befürchtete man auch eine Verzögerung des ebenfalls geplanten Rhein-Maas-Kanals. Den Sonder-Interessen des Rheinlandes entsprach die nahe Rheinstraße mehr als der Emskanal, und man suchte mit allen Hebeln den Bau des Letzteren auf Kosten der Rhein-Verbindung in den Hintergrund zu schieben.

Dem zähen Festhalten der preußischen Regierung an dem einmal gefaßten Plan hat indessen der Dortmund-Ems-Kanal in der Hauptsache seine damalige Entstehung zu verdanken. Trotz der 1883 erfolgten Ablehnung der Kanal-Vorlage im Herrenhause wurde in demselben Jahre im preußischen Abgeordnetenhause durch die Annahme der Regierungsvorlage, den Bau eines Schiffahrts-Kanals von Dortmund nach den Ems-Häfen betreffend, das Schicksal dieser Wasserstraße schon damals zu ihren Gunsten entschieden, und auch die in den nächsten Jahren erfolgende, von der Agrarpolitik und anderen Sonderinteressen ins Werk gesetzte Agitation konnte hieran Nichts ändern. Durch Gesetz vom 9. Juli 1886 wurde die Staatsregierung ermächtigt, zur Ausführung eines Schiffahrts-Kanals, welcher den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen verbinden sollte, die Summe von M. 58 400 000 zu verwenden, und zwar sollten diese Mittel zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund bez. Herne über Henrichenburg, Münster, Bebergern und Papenburg nach der untern Ems, einschließlich der Anlage eines Seitenkanals aus der Ems von Oldersum nach dem Emden Binnenhafen nebst entsprechender Erweiterung des letzteren, nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projekte gebraucht werden. Hiermit war nun die Erbauung des ersten Theils des schon von so langer Hand her geplanten Rhein-Weser-Elbe-Kanals durch Gesetz beschlossen, gleichzeitig wurde, da von den schlesischen Industriellen eine Verdrängung der ober-schlesischen Kohle von seinem bisherigen Absatzgebiet befürchtet wurde, der Bau des neuen Oder-Spree-Kanals als Gegenerfaß für die östlichen Provinzen bewilligt.

So fand nun auch die schon seit langer Zeit so viel besprochene Frage, den Emden Hafen zu einem Umschlaghafen und hierdurch dem größeren Seeverkehr dienstbar zu machen, mit einem Schlage eine Lösung, welche wenigstens zunächst befriedigen konnte. In der Kostenzusammenstellung, welche die Begründung des Gesetz-Entwurfes enthielt, war die



Länge des Kanals von Oldersum nach Emden mit 9,20 km, der Gesamtkostenbetrag dieser Strecke mit M. 3 280 000, ferner die Längen-Ausdehnung der Emdener Hafen-Erweiterung mit 1,20 km., und deren Gesamtkosten mit M. 5 900 000 angegeben. Für Grunderwerb waren nur M. 340 000 für die Strecke von Oldersum nach Emden angesetzt, während für die Hafenerweiterung fiskalischer Grund ohne Anrechnung des Werthes verwendet werden sollte. Anfänglich war die Ausgrabung eines besonderen neuen Hafenbeckens in dem an der Ostseite des Emdener Binnenfahrwassers liegenden Königspolder parallel zum Binnenfahrwasser in Aussicht genommen. Aus verschiedenen technischen Rücksichten und in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Stadt Emden wurde indessen genehmigt, daß die Hafenerweiterung in das Binnenfahrwasser selbst verlegt, dieses also zum Hafen-Becken umgeschaffen und erst die später etwa nothwendigen Erweiterungen in dem dem Fiskus gehörigen Königspolder ausgeführt werden sollten. Wenngleich Einzelheiten dieses Entwurfes im Laufe der Bauzeit noch mehrfach Aenderungen erlitten, so ist doch im Großen und Ganzen der Plan der Hafen-Erweiterung in der oben gedachten Weise zur Ausführung gelangt.

Nach der 1886 erfolgten Kanal-Bewilligung ging nun allerdings noch geraume Zeit ins Land, bevor der erste Spatenstich für den Kanalbau in Ostfriesland selbst gethan wurde, und erst 1893 hatte die ostfriesische Handelskammer die Freude, dies in ihrem Jahresbericht melden zu können. Die zu überwindenden Hindernisse waren eben bei der Verschiedenheit der Interessen und Ansichten keine geringen. Die Schwierigkeiten, welche der Aufbringung der Grunderwerbskosten durch die theiligten Gemeinden u. entgegenstanden, wurden laut Gesetz vom 6. Juni 1888 durch entsprechende Erhöhung der vom Staate zu tragenden Baukosten glücklich gehoben. Auch über die Abmessungen, welche der neue Kanal haben sollte, konnte man zunächst gar nicht ins Klare kommen. Von verschiedenen Seiten gingen Bestrebungen dahin, ähnlich wie bei dem weiter oben erwähnten Plan eines Seehafens in Dortmund, die Herstellung eines Rhein—See—Kanals anzubahnen. Ein solches Unternehmen hätte den Emshäfen wenig oder gar keinen Nutzen gebracht, sie wären gewissermaßen aus dem Verkehr ausgeschaltet worden, und der Haupttheil der für sie vorgesehenen Anlagen hätte fortfallen müssen, um die Mittel für den Ausbau des erweiterten Seekanals zu gewinnen. Dieser Plan wurde diesseits daher auf's Entschiedenste bekämpft, und auch bald wieder verworfen, da zunächst die Herstellungskosten als zu bedeutend erschienen und ferner die Speisung des 5 m tief projektierten Kanals auf technische Schwierigkeiten stieß.

Nach dem Gesetz sollte der Kanal eine gewöhnliche Wassertiefe von 2,5 m haben, welche auf 3 bez. 3,5 m angestaut werden konnte, eine Sohlenbreite von 18 m und eine Spiegelbreite von 30 m bei gewöhnlichem Wasserstand erhalten. Die Brücken sollten eine lichte Durchfahrts-Höhe von 4 m und die Schleusen mit Ausnahme der größeren Schleppzug-Schleusen eine nughare Kammerlänge von 67 m und eine Thorweite von



8,6 m bekommen. Diese Abmessungen entsprachen einer Schiffs-Größe von 600—800 Tonnen Tragfähigkeit. Von verschiedenen Seiten wurde nun an diesen durch Gesetz festgelegten Größen-Abmessungen gerüttelt, und es konnte sogar nicht zweifelhaft erscheinen, daß diese Bestrebungen theilweise wenigstens den Zweck hatten, die Strecke Dortmund-Emden auf eine Verkehrsstrecke zweiten Ranges herabzudrücken, da seitens verschiedener Großindustrieller sogar vorgeschlagen wurde, wenigstens die Strecke Dortmund—Henrichenburg und Herne—Henrichenburg für die Kanalschifffahrt bis zu 1000 Tons herzurichten. Durch eine derartige Theilung des Kanals wäre die Rheinstraße die unbeherrschte Trägerin des Hauptverkehrs geworden, da sich die Expedition der infolge besserer Frachtausnutzung rentableren größeren Schiffs-Gefäße bedient hätte. Es mußte daher seitens der Emshäfen unausgesetzt dahin gestrebt werden, daß die Strecke Dortmund—Emshäfen bez. Bevergern—Emshäfen als vom Hauptkanal abzweigende Theilstrecke in keiner Weise benachtheiligt werde, wozu von mehreren Seiten lebhafte Neigung vorhanden war.

In derselben Weise, wie sich der Kanalbau verzögerte, ging es mit dem Ausbau des Emdr Binnenhafens auch nur langsam vorwärts. Zunächst war der Abschluß des Ems-Jahde-Kanals infolge der beabsichtigten Umgestaltung der Emdr-Hafen-Anlagen aufgehalten worden, sodaß, obgleich die Kesselschleufe desselben bei Emden, sowie die neue Messerländer-Seeschleufe völlig fertig und der Kanal in seinem obern Theil längst dem Verkehr übergeben war, der Betrieb in seinem untern Theile noch 1887 nicht stattfinden konnte.

Im folgenden Jahre erfolgte, dem längst gehegten Wunsche der Stadt Emden entsprechend, der Uebergang des Emdr Hafens in die Staatsverwaltung, und man war nun eifrig bemüht, dem Ems-Jahde-Kanal seinen endgültigen Abschluß zu geben. Aber auch, nachdem dieser erfolgt war, konnte von einer Aufbesserung der Emdr Hafen-Verhältnisse für die Zwecke der Schifffahrt noch kaum die Rede sein, da die nothwendig werdende Entwässerung des Kanals das häufige Wasser-Ablassen im Hafen zur Folge hatte, und der Schiffsverkehr hierunter natürlich leiden mußte. Auch andere Schwierigkeiten machten sich geltend, die neue Seeschleufe gestattete das Durchschleusen nicht bei jedem Wasserstande, und schließlich wurden die Verkehrsstörungen, welche durch das häufige Schließen der das Binnenfahrwasser überspannenden Eisenbahnbrücke herbeigeführt wurden, auf's Unangenehmste empfunden. Daß durch die Verkettung der verschiedenen Projekte — Ems-Jahde-Kanal, Erweiterung der Emdr Hafen-Anlagen, Dortmund-Ems-Kanal — für den Hafen von Emden geschaffene Uebergangs-Stadium kam dem augenblicklichen Verkehr nicht zu Statte, und die durch die Sachlage bedingte längere Dauer desselben hatte für die Schifffahrt der Stadt Emden mancherlei Nachtheile im Gefolge.

Auch die Vertiefung des Emsfahrwassers machte nicht die Fortschritte, wie man sie erwünscht hatte, da die Stromwerke immer noch weitere Ergänzungen bedurften, bevor sie voll zur Wirksamkeit kommen konnten, und



da außerdem die zur Unterstützung der Wirksamkeit der Stromwerke unerlässlichen Baggerungen wegen Mangels an Geldmitteln unterbleiben mußten. Namentlich im sogenannten Fischermannsgat zwischen der Rnoek und Varrest war die Anschlickung eine derartige, daß man sich zu einer Vervollständigung der an der Spitze der gegenüberliegenden Geiseplate befindlichen Stromwerke entschloß. Ferner mußte alljährlich an der Beiseitigung der während der Korrektionsarbeiten — infolge des Hinüberdrängens des Stroms auf die Nordseite — freigelegten Reste des oberhalb Emdens liegenden alten Höfsts sowie eines im Fahrwasser befindlichen Mauerwerks gearbeitet werden. Für diese Arbeiten waren im Staatshaushalt 1891/92 als erste Rate 90 000 Mark von den im Ganzen für erforderlich gehaltenen 270 000 Mark angesetzt. Schon damals wurde der Wunsch geäußert, die Ems-Vertiefung von 6,5—7 m auch für die Strecke von Emden bis Leer auszudehnen.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die Entwicklung von Seehandel und Schifffahrt, wie sich dieselbe von der Mitte der 80er Jahre bis zum Schluß des Jahrhunderts für Emden und die Emshäfen gestaltete.

Was zunächst die Hochseefischerei betrifft, so hatte dieselbe überall an der Nordsee-Küste dank eingehendster Fürsorge der Regierung einen bedeutenden Aufschwung genommen. Erhebliche Staatsmittel wurden zur Hebung derselben aufgewendet und durch Anlegung von Fischerei-Häfen (Borkum, Norderney, Norddeich), durch Gewährung von Staatsbeihilfen, günstigen Eisenbahntarifen p.p. dieser Erwerbszweig gefördert, welcher dazu berufen erschien, namentlich in Ostfriesland einen Ersatz für die im Niedergange befindliche Segelschifffahrt zu bieten. Auch die Emden Haringsfischerei-Gesellschaft war in der Lage, ihren Betrieb erweitern zu können, nachdem der Gesellschaft seitens der Regierung Ausstattungsprämien von M. 2000 pro Logger bewilligt und ihr in Bezug auf das gewährte Staatsdarlehn von M. 150 000 namhafte Erleichterungen zugestanden waren. Leider gelang es allerdings zunächst nicht, für Häringe deutschen Fanges einen Ausnahme-Tarif zu erwirken, um von Emden aus den Wettbewerb mit ausländischen Haringen, welche letztere zur Einfuhr in's Binnenland den billigen Wasserweg benutzen konnten, erfolgreicher aufnehmen zu können, und erst seit 1889 wurden für den Verkehr nach dem Süden gewisse Tarif-Ermäßigungen von Emden aus zugestanden. Trotz der beiden infolge geringer Preise und Reilverluste ungünstigen Jahre 1886 und 1887 wurde der Betrieb 1888 mit 17 Loggern aufgenommen, welche Zahl bis zum Jahre 1897 auf 29 heranwuchs. Die Ergebnisse der Haringsfischerei finden in folgenden Zahlen ihren Ausdruck:

| Jahr.  | Betriebs-<br>Gewinn. | Betriebs-<br>Verlust. | Logger. |
|--------|----------------------|-----------------------|---------|
| 1885 — | 24 097               | —                     | 14      |
| 1886 — | —                    | 37 996                | 15      |
| 1887 — | —                    | 32 532                | 16      |

| Jahr.  | Betriebs-<br>Gewinn. | Betriebs-<br>Verlust. | Logger. |
|--------|----------------------|-----------------------|---------|
| 1888 — | 293                  | —                     | 17      |
| 1889 — | 24 450               | —                     | 17      |
| 1890 — | 33 424               | —                     | 17      |
| 1891 — | 36 242               | —                     | 17      |
| 1892 — | 38 960               | —                     | 19      |
| 1893 — | 50 750               | —                     | 20      |
| 1894 — | 85 715               | —                     | 22      |
| 1895 — | 129 247              | —                     | 24      |
| 1896 — | 34 974               | —                     | 29      |
| 1897 — | 70 069               | —                     | 29      |

Angefiçhts des Aufschwungs der Emden Haringssischerei bildete sich in Norden eine gleiche Gesellschaft, welche mit 2 Loggern in Thätigkeit trat. Nachdem diese 1893 abgewirthschaft hatte, wurde in Emden 1895 eine zweite Gesellschaft — Neptun — errichtet, welche, von Holland übergesiedelt, mit 15 und dann mit 16 Loggern den Haringssfang betrieb. Zu diesen zwei Gesellschaften gesellte sich vor ca. einem Jahre noch eine dritte — Dollart — welche auf dem am neuen Emden Binnenhafen geschaffenen Grund und Boden ihre Baulichkeiten errichtet. Emden steht übrigens in Deutschland heute nicht mehr vereinzelt da im Haringssfang, auch in Bremerhaven-Geestemünde ist im Jahre 1897/98 ein Unternehmen in Thätigkeit getreten für den vereinigten Haringss- und Hochseefischfang mit Dampfern. Desgleichen bestehen noch einige andere Haringssischerei-Gesellschaften in Glückstadt, Begeack, Elsfleth. Gleichwohl steht Emden an der Spitze der Haringssischerei, von 29 Loggern im Jahre 1897 stieg die Zahl der Haringssfänger 1898 auf 45, 1899 auf 53, und für die Fangperiode 1900 sind 65 Fahrzeuge in Dienst gestellt. Auch die Fangergebnisse haben dementsprechend erheblich zugenommen, dieselben betrugen allein für die ersten beiden Fangreisen:

| i. Jahre | Total-Ergebniß | davon entfallen auf: |              |         |        |
|----------|----------------|----------------------|--------------|---------|--------|
|          |                | alte Emden Hār.-Ges. | Neptun       | Dollart |        |
| 1899 —   | 18 308 Tonnen  | 10 262 Tonnen        | 8 046 Tonnen | —       | Tonnen |
| 1900 —   | 34 088 „       | 15 200 „             | 12 810 „     | 6 078 „ | „      |

Leider sind wir nicht in der Lage, auch denselben Fortschritt in der Entwicklung der ostfriesischen Rhederei festzustellen, wie dies bei der Haringssischerei der Fall ist, wenn auch, besonders für Emden, seit dem Anfang der 90 er Jahre eine geringe Besserung zu bemerken und aus den weiter oben angeführten Zahlen ersichtlich ist. Der größere Rhederei-Bestand ist indessen der Hauptsache nach der Vermehrung der Fischerei-Flotte zuzuschreiben. Abgesehen von der Thätigkeit der Emden Werft, welche in der Herstellung von Haringssloggern Beschäftigung fand, ruhte der Schiffbau mit geringen Ausnahmen in den Emdshäfen fast gänzlich. Auf den Fehn wurden größere, bez. Seeschiffe seit dem Jahr 1890 überhaupt nicht mehr gebaut, und auf den dort vorhandenen Schiffsbau-



Werftstätten wurde nur noch Arbeit für Ausbesserungs-Zwecke bez. der Bau von Binnen- und Küstenfahrzeugen betrieben. Die einzige Werft, welche sich schon seit Jahren mit der Herstellung eiserner Schiffe befaßt hatte, war die Maschinenfabrik und Eisenschiffbau-Werft von Jos. L. Meyer in Papenburg, und diese hatte durch den Bau von kleineren Dampfern, einigen Schleppdampfern und See-Schleppkähnen, sowie durch die Lieferung mehrerer Fahrzeuge für die Kaiserliche Marine und die deutschen Kolonien einigermaßen ihre Rechnung gefunden.

In dem im Februar 1900 veröffentlichten Sonderheft der Marine-Rundschau sind unter den 39 deutschen Seeschiffbau-Werften die Emschäfen wie folgt beteiligt:

Fertig gestellte Schiffe:

| Werft           | 1898.            |                    |              | 1899.            |                    |              |
|-----------------|------------------|--------------------|--------------|------------------|--------------------|--------------|
|                 | Zahl der Schiffe | Brutto Reg. Tonnen | Indiz. P. S. | Zahl der Schiffe | Brutto Reg. Tonnen | Indiz. P. S. |
| Meyer-Papenburg | 4                | 835                | 570          | 8                | 2085               | 1900         |
| Cassens-Emden   | 1                | 114                | —            | 2                | 51                 | —            |

Im Hinblick auf den beispiellosen Aufschwung der deutschen Schiffbau-Thätigkeit kann dieses Ergebnis nur als eine äußerst geringe Leistung angesehen werden für ein Land, welches sich in früherer Zeit in so hervorragender Weise an Bau von Seeschiffen beteiligt hatte.

Was den Schiffsverkehr in den Emschäfen anbelangt, so hat derselbe seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre einen entschiedenen Aufschwung aufzuweisen, welcher für Emden aus folgenden Zahlen hervorgeht:

| Jahr   | Eingang |        | Ausgang |        |
|--------|---------|--------|---------|--------|
|        | Schiffe | Tonnen | Schiffe | Tonnen |
| 1884 — | 276     | 16 754 | 221     | 16 165 |
| 1885 — | 341     | 20 161 | 246     | 15 828 |
| 1886 — | 353     | 19 294 | 175     | 13 546 |
| 1887 — | 527     | 24 098 | 488     | 23 316 |
| 1888 — | 624     | 25 075 | 610     | 23 126 |
| 1889 — | 615     | 26 185 | 566     | 26 056 |
| 1890 — | 768     | 38 695 | 714     | 41 207 |
| 1891 — | 810     | 39 155 | 849     | 46 455 |
| 1892 — | 925     | 57 731 | 895     | 51 572 |
| 1893 — | 996     | 75 636 | 945     | 67 202 |
| 1894 — | 1046    | 74 339 | 1021    | 80 174 |
| 1895 — | 1053    | 78 359 | 1040    | 85 831 |
| 1896 — | 1121    | 85 329 | 1188    | 99 751 |
| 1897 — | 1126    | 73 388 | 1160    | 81 876 |
| 1898 — | 1135    | 75 523 | 1216    | 87 866 |

Wenn auch diese Zahlen zunächst die Verbesserung der allgemeinen wirthschaftlichen Lage Deutschlands sowie den mächtigen Aufschwung der deutschen Industrie wieder spiegeln, welcher sich auch für die Emshäfen durch den vergrößerten Ein- und Ausfuhr-Verkehr bemerklich machte, und wenn auch ferner in Folge der Kanal- und Hafenbauten an der Ems und besonders für Emden der Schiffsverkehr zunehmend sein mußte, so kann es doch auch keinem Zweifel unterliegen, daß die maritime Bedeutung der Emshäfen und in erster Linie Emdens ebenfalls im Wachsen war. Vergleichen wir das Jahr 1887 mit dem Jahr 1897, so betrug die Schiffsbewegung

| Eingang |      |         |               | Ausgang |         |        |        |
|---------|------|---------|---------------|---------|---------|--------|--------|
| 1887 —  | 527  | Schiffe | 24 098 Tonnen | 488     | Schiffe | 23 316 | Tonnen |
| 1897 —  | 1126 | "       | 73 388 "      | 1160    | "       | 81 876 | "      |

Gingehend wie ausgehend hatte der See-Verkehr innerhalb 10 Jahre um das Dreifache zugenommen. Und zwar hatte nicht allein der einheimische Schiffs-Verkehr eine Steigerung aufzuweisen, sondern auch die ausländische Rhederei theilhaftig daran.

Schiffe unter fremder Flagge liefen Emden an:

| e ing e h e n d |     |         |              | a u s g e h e n d |         |        |        |
|-----------------|-----|---------|--------------|-------------------|---------|--------|--------|
| 1887 —          | 14  | Schiffe | 1 299 Tonnen | 15                | Schiffe | 1 285  | Tonnen |
| 1897 —          | 130 | "       | 13 900 "     | 162               | "       | 16 346 | "      |

Die Zunahme fremder Schiffe am See-Verkehr betrug für Emden also innerhalb des Zeitraumes von 10 Jahren das 10—12 fache, ein Umstand, welcher sicher zu Gunsten der zunehmenden maritimen Verbindungen Emdens gedeutet werden muß. — Nicht allein die verbesserten Schiffs-Einrichtungen an der Ems, was Beleuchtung, Betonung und Vertiefung des Fahrwassers anbelangt, sowie die Förderung der Hafen-Anlagen hatten das Ihrige zur Belebung des Verkehrs beigetragen, sondern auch die Aufhebung des Vootszwanges auf der Ems im Jahre 1890, ferner der Fortfall des aus den Zeiten des alten Emden Stapelrechts stammenden ostfriesischen Lastengeldes und die Ermäßigung der Hafen- und Vootsen-Abgaben hatten den Schiffsverkehr auf der Ems von Jahr zu Jahr gesteigert. —

Wenn auch einerseits in den letzten 10 Jahren ein entschiedener Aufschwung des Seeverkehrs gegenüber den 80 er Jahren festgestellt werden muß, so läßt sich andererseits doch nicht verkennen, daß derselbe sich noch in sehr bescheidenem Maaße vollzogen hat, gegenüber dem allgemeinen gewaltigen Emporstreben des deutschen Seehandels und der deutschen Schifffahrt. So hatte dementsprechend die Ausfuhr von westfälischer Kohle und Kokes kaum eine nennenswerthe Steigerung erfahren, es wurden hier von aus den Emshäfen zur See ausgeführt, und zwar in der Hauptsache nach Ostsee-



|      |   |        |                    |
|------|---|--------|--------------------|
| 1884 | — | 11 434 | Tonnen             |
| 1885 | — | 14 496 | "                  |
| 1886 | — | 21 625 | "                  |
| 1887 | — | 18 818 | "                  |
| 1888 | — | 15 496 | "                  |
| 1889 | — | 20 659 | "                  |
| 1894 | — | 19 943 | " auf 136 Schiffen |
| 1895 | — | 19 452 | " " 136 "          |
| 1896 | — | 26 707 | " " 185 "          |
| 1897 | — | 17 712 | " " 113 "          |
| 1898 | — | 24 979 | " " 171 "          |

Dem gegenüber betrug die Einfuhr englischer Kohle in die Emshäfen:

|      |   |        |        |     |    |          |
|------|---|--------|--------|-----|----|----------|
| 1894 | — | 9 187  | Tonnen | auf | 55 | Schiffen |
| 1895 | — | 10 943 | "      | "   | 68 | "        |
| 1896 | — | 14 773 | "      | "   | 79 | "        |
| 1897 | — | 15 941 | "      | "   | 88 | "        |
| 1898 | — | 11 946 | "      | "   | 66 | "        |
| 1899 | — | 10 600 | "      | "   | 60 | "        |

Die Holz-Einfuhr hatte eine entschiedene Steigerung aufzuweisen, es betrug dieselbe:

|      |   |        |        |
|------|---|--------|--------|
| 1890 | — | 42 905 | Tonnen |
| 1891 | — | 47 604 | "      |
| 1892 | — | 49 048 | "      |
| 1893 | — | 48 759 | "      |
| 1894 | — | 48 028 | "      |
| 1895 | — | 53 575 | "      |
| 1896 | — | 50 768 | "      |
| 1897 | — | 62 908 | "      |
| 1898 | — | 65 145 | "      |
| 1899 | — | 70 400 | "      |

Geben diese Zahlen auch keinen besonders in die Augen fallenden Vergleich zu Gunsten der Emshäfen, so tritt doch eine Verbesserung der allgemeinen wirthschaftlichen Lage sowie eine größere Regsamkeit in Bezug auf den Seeverkehr und die Schiffahrt wenn auch langsam in Erscheinung. — Das Emporblühen der Haringsfischerei und der von dieser abhängigen Erwerbszweige, die Vergrößerung ihrer Fabrik-Thätigkeit, sowie die Herstellung und Erweiterung der Hafen-Anlagen und der damit verbundene Zuzug von Personal und Material schufen insbesondere für die Stadt Emden neue und theilweise ungeahnte Verhältnisse. Die herannahende Fertigstellung des Kanals von Dortmund nach Emden bot vielfach Veranlassung zu neuer Unternehmungslust, welche sich unter Anderen auch in

der namhaften Betheiligung an der für die Güterbeförderung auf dem Kanal in's Leben getretenen Westfälischen Transportgesellschaft zeigte. Im Hinblick auf die in Aussicht stehende große Wasser-Verkehrsstraße und den an ihrem Endpunkt entstehenden Umschlagshafen wurde auch die Aufmerksamkeit der in Betracht kommenden Deutschen Handels-, Industrie- und Verkehrs-Kreise immer mehr auf Emden hingelenkt.

So fand denn am 11. August 1899 die feierliche Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals durch S. Maj. den Kaiser in Dortmund statt, nachdem schon seit dem Frühling 1898 eine theilweise Benutzung desselben gestattet war. Einige Angaben, den Kanal betreffend, mögen, soweit sie für uns von Interesse sind, hier Platz finden. Die Gesamt-Baukosten der 1898 vollendeten, 215 Km. langen Strecke betrugen 80 Millionen Mark, sodaß sich der Kilometer auf M. 372 000 stellte. Die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung sind auf ca. 750 000 M. jährlich veranschlagt und sollen aus den Kanal-Abgaben gedeckt werden, was bisher allerdings noch nicht der Fall gewesen ist.

Für die Kanal-Abgaben ist zunächst für fünf Jahre, und zwar von der Kanal-Eröffnung an rechnend, ein ermäßigter Tarif festgesetzt, welcher die Güter ihrem Werthe nach in drei verschiedene Gruppen theilt, nach Ablauf der fünfjährigen Gültigkeits-Dauer tritt dann ein erhöhter Tarif ein.

Die Abgaben betragen für jede angefangene 5 Kilometer der zu durchfahrenden Strecke:

A. Bei beladenen Fahrzeugen für jede angefangene 10 Tonnen des Ladungs-Gewichts:

|                                 | In Güter-Klasse: |         |         |
|---------------------------------|------------------|---------|---------|
|                                 | I.               | II.     | III.    |
| während der ersten 5 Jahre nach |                  |         |         |
| Eröffnung des Kanalbetriebes:   | 11,7 Pf.         | 5,8 Pf. | 2,3 Pf. |
| später:                         | 16,4 „           | 11,7 „  | 7,0 „   |

B. Bei leeren Fahrzeugen und Schleppern für jede angefangene 10 Tonnen ihrer Tragfähigkeit:

|                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| während der ersten 5 Jahre nach |          |
| Eröffnung des Kanalbetriebes:   | 0,23 Pf. |
| später:                         | 0,7 „    |

Der Satz für das Tonnenkilometer stellt sich darnach nach Ablauf von fünf Jahren auf:

| I. Kl.    | II. Kl.   | III. Kl. |
|-----------|-----------|----------|
| 0,328 Pf. | 0,234 Pf. | 0,14 Pf. |

In Anbetracht des Umstandes, daß die Kanal-Interessenten sich durch Aufbringung der Grunderwerbskosten bis zum Betrage von 4 800 000 M.



betheiligt hatten, war von der Verzinsung und Tilgung der Baukosten bei der Festsetzung der Kanalabgaben abgesehen worden, vielmehr sollten die Letzteren nur zur Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten dienen. Ferner kam es auch darauf an, in Folge des niedrig bemessenen Tarifs den Theil des Verkehrs, welcher bisher über holländische und belgische Häfen nach Westfalen ging, über die Emshäfen zu leiten.

Mit der Inbetriebnahme des Kanals war in Dortmund eine Gesellschaft, die westfälische Transport=Aktien= Gesellschaft gegründet, welche den Güterverkehr von Dortmund bis Emden in der Hauptsache übernahm. Der Schiffsпарк derselben bestand 1899 aus:

- 30 eisernen Schleppfähnen (mit zusammen 27 000 Tonnen Ladefähigkeit),
  - 4 Schleppern,
  - 1 Güter=Schraubendampfer,
- welcher Bestand sich 1900 noch vermehrte um:
- 6 Leichter (2860 Tonnen),
  - 2 Schlepper.

Ähnliche Gesellschaften bez. Unternehmungen hatten sich in Leer und Papenburg zur Uebernahme des Güter=Verkehrs auf dem Kanal gebildet.

Der größt-zulässige Tiefgang der Kanal-Fahrzeuge war auf 2 m bei voller Kanaltiefe festgesetzt worden, bei Dampfern sollte der tiefste Punkt der Schraube nicht unter 1,75 m unter der Wasserlinie liegen. Die größte Länge der Fahrzeuge war auf 67 m, die Breite auf 8,20 m, die Höhe der Ladung und des Schiffes nicht über 4 m, freie Bordhöhe bei offenen Fahrzeugen 0,20 m, bei verdeckten 0,15 m über Wasser festgesetzt worden. Die Fahrgeschwindigkeit eines Dampfers sollte 5 km pro Stunde nicht überschreiten und bei Begegnungen auf 2 km ermäßigt werden. Was die Ladefähigkeit der Kanal-Fahrzeuge anbetrifft, so beträgt dieselbe den obigen Abmessungen entsprechend 600—800 Tonnen, eine Größe, welche bei vollster Ausnutzung aller Verhältnisse noch etwas überschritten werden kann.

---

## Zweites Kapitel.

### Vertikale Verhältnisse, Hafen- und Verkehrs-Anstalten.

#### a) Die Stadt Emden, Ems-Jahde-Kanal.

##### Allgemeines.

Emden liegt etwa 4 Km. vom tiefen Emsstrom entfernt und ist mit demselben durch einen 1846—1848 hergestellten, ursprünglich 48 m breiten Fahrwasser-Kanal (von 5,3 bez. 7,0 m Tiefe) verbunden, dessen Tiefe vor Erbauung der neuen Seeschleuse nur mit Mühe auf 4—5 m erhalten werden konnte. Durch die im alten Schaudeiche bei Neßerland angelegte Schußschleuse, die nach Umgestaltung des Emden Hafens in einen Hochwasserhafen zur Dockschleuse für den Hafen wurde, ward der Fahrwasserkanal in das Außenfahrwasser und das Binnenfahrwasser getheilt. Letzteres ist in den letzten Jahren zum Emden Binnenhafen umgewandelt und bildet ein ca. 2500 m langes Hochwasser-Becken, welches durch die neue Seeschleuse bei Neßerland nach See zu seinem Abschluß findet. — Die ausführliche Beschreibung folgt weiter unten. — Der mittlere Unterschied des Hoch- und Niedrigwasserstandes an der Neßerländer Seeschleuse beträgt 2,76 m, die Hafenzzeit 12 Uhr 17 Min. Der Zeitraum vom Hochwasser bis zum folgenden Niedrigwasser (Ebbe) beträgt im Mittelwerth 7 Stunden 1 Minute, derjenige vom Niedrigwasser bis zum folgenden Hochwasser (Fluth) 5 Stunden 24 Minuten. Der Eintritt des Hochwassers bei Vorkum erfolgt 1 Stunde 37 Min., bei Delfzyl 1 Stunde 2 Min. früher, bei Leer 1 Stunde 18 Min. später als bei Emden. Die Landesgrenze gegen Holland Emden zunächst liegt im Dollart, ca.  $\frac{3}{4}$  geographische Meilen südlich der Stadt, während der Abstand der holländischen Küste, Emden gegenüber, eine Entfernung von ca. 2 geographischen Meilen beträgt. Von der offenen Nordsee bis nach der Neßerländer Schleuse hat man eine Strecke von 38 Seemeilen (etwa  $9\frac{1}{2}$  geographischen Meilen), von Vorkum bis ebendorthin eine solche von 26 Seemeilen (etwa  $6\frac{1}{2}$  geographischen Meilen) zu durchfahren.

Die eigentliche Stadt Emden. Alt-Emden, Neu-Emden.

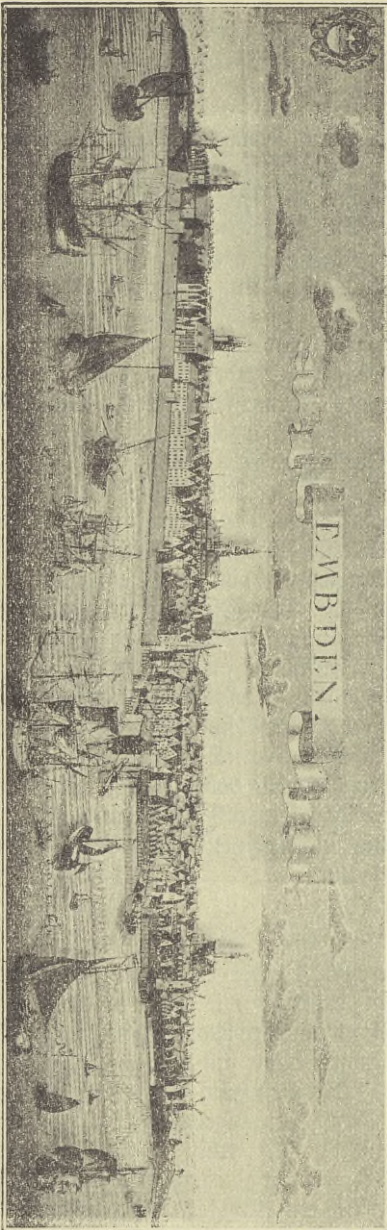
Wohl kaum hat das äußere Bild einer Stadt im Laufe der Jahrhunderte größere Veränderungen erlitten, wie dies in Emden der Fall ist. Nur noch die Altstadt mit ihrem ehrwürdigen Rathhause, mit ihren spitzgiebligen Speichern, den wenigen alten, im Renaissance-Styl des 16. und 17. Jahrhunderts erbauten Patrizier-Häusern, mit ihren Bollwerken und Delften erinnert an die längst vergangene Zeit ehemaliger Größe Emdens als alte See- und Handelsstadt. Auf den Fremden macht dieselbe den Eindruck einer aufwärts strebenden Provinzialstadt mit holländischem Gepräge, sie ist vielfach von schiffbaren Kanälen durchschnitten, und aus diesem Grunde, wenn auch nicht ganz zutreffend, wiederholt „Klein



Amsterdam“ genannt worden. Von einer Seestadt ist allerdings sonst wenig mehr zu merken. Mit Ausnahme der beiden Delfte, der Salbern-

Delft und der Rathz-Delft, von welch' letzterer der vor dem Rathhaus gelegene Theil zugeschüttet und zu Garten-Anlagen umgewandelt ist, verräth Nichts die Nähe des Wassers. — Welch' Unterschied! — Emden früher und jetzt!

Die beigefügte Ansicht, nach einem im Besitz der Gesellschaft für bildende Kunst in Emden befindlichen Stahlstich gefertigt, giebt eine Darstellung der Stadt um's Jahr 1730. Der Standpunkt des Zeichners ist auf der ehemaligen Insel Nesse zu suchen, welche ca. 800 m vor der Stadt lag. Im Vordergrund erblicken wir die von zahlreichen Schiffen und Fahrzeugen angefüllte Bucht der alten Ems, welch' letztere, wie im Theil I beschrieben und auf der beigefügten Dollart-Karte ersichtlich, in früherer Zeit im Bogen nach Norden, dicht an der Mauer der Stadt, vorbeisloß. Nachdem der Strom seine Lauf-Richtung zum Unglück für Emden geändert hatte, trat in dem Theil des alten Strombettes vonsumerhörn bis Emden eine starke Verschlammung ein während derjenige Theil zwischen Nesse auf der einen, Larrelt und Logum auf der andern Seite, für



Das Schloss.

Grosse Kirch.

Stadt Hauss. Gasthaus Kirchen.

Der Baum.

Der Hafen. Duss Heer Thor.

Neue Kirch.

Die Stadt Emden vor 170 Jahren.



die Schifffahrt benutzbar blieb. Das Bild stellt die Stadt, von Süden bez. Südsüdwesten gesehen, zu jener Zeit dar. Pfahlwerke, welche den eigentlichen Hafen umschlossen und nur eine Oeffnung für die Schifffahrt ließen, gewährten Schutz gegen die starke Ebbe- und Fluth-Strömung, sowie bei S.-W.-Sturm gegen die wilde See des Dollarts. Die beiden Einfahrten in den inneren Hafen stellen die jetzigen Raths- und Faldern-Delfte dar, deren Ausgänge Nachts und zu Kriegs-Zeiten durch einen Baum geschlossen wurden. Eine lange hölzerne Brücke, auf welcher, nahe am äußersten Ende, das Baumschließer-Häuschen stand, führte zum steinernen Hafenthor, welches auf der Seeseite unterhalb des Stadt-wappens den Spruch aufwies: „Et pons est Emdae et portus et aura Deus“ (Emdens Brücke, Hafen und günstiger Wind ist Gott). Westlich am Hafenthor stand als Theil der Hafen-Befestigung der blaue Thurm, östlich das Zollhaus, dessen Giebel eine Tafel mit folgender Inschrift zierte: „Ein jeder Schiffer laete syn goederen in de Tollkammer anteykenen, ehr se de reppet: und betaele syne Tollen und Accys, ehr se uts de Bohn wahre by verlues des goedes und ein arbitrale Straffe.“ Anno 1583. 14. August. —

Mitten auf der langen Brücke befand sich das sogenannte Wandelhueske, ein bedeckter Gang mit folgenden Inschriften an den Seiten:

„Quisquis secundo navigabit Numine,  
Is vel saligno navigabit vimine.“

(„Wem die Gottheit günstig ist, der wird auch auf einem Weidenbaum zur See fahren können.“)

und ferner Psalm 107:

„Celebrant apud Jehovam Benignitatem ejus, descendunt in Mare navibus.“

(„Sie preisen bei Jehova seine Güte, sie steigen in's Meer hinab auf Schiffen.“)

Abgesehen von der Gottesfurcht, die aus jenen Inschriften spricht, geht aus denselben hervor, in welch' hohem Ansehn die Schifffahrt und Alles, was mit derselben zusammenhing, bei den alten Emdern stand.

Die Stadt war auf der Land- und Seeseite zur Vertheidigung eingerichtet. Wir erblicken auf der Ansicht die alte Emsmauer, welche außer dem Schutz, welchen dieselbe den feindlichen Flotten gegenüber gewährte, auch ein Bollwerk gegen die heranstürmenden Hochfluthen darbot. Mehr wie einmal wurde sie der Stadt zur Rettung in Zeiten der Noth. Sie zog sich rings um die Stadt vom Schloß bis zur Faldern-Delft hin und fand jenseits derselben in einem Erdwall mit Bohlwerk (dem späteren Strohdeich) ihre Fortsetzung bis zum Anschluß an den Vorsumer Deich, auf welchem die Hoheitszeichen der Stadt und ein Palissaden-Thor aufgerichtet waren. Auf der Landseite war Emden im bastionären Grundriß befestigt, ein ringsherum laufender Wall mit 12 (jetzt 8) Bastionen, Zwingern genannt, bildete die Vertheidigungslinie, welche vom Stadtgraben umschlossen war.



Heute ist von alle dem wenig mehr vorhanden, die Emsmauer ist gefallen und wurde durch Seebeiche ersetzt, welche die Stadt gegen Ueberfluthungen schützen sollten und sich im Norden und Süden an die nieder- bez. ober-emsischen Deiche angeschlossen. Auch diese Deiche bestehen heute nur noch zum kleinsten Theile. Ebenfalls deutet Nichts mehr auf das Vorhandensein der ehemaligen Emden Bucht, auf welcher sich einst stolz die Handelsflotte Emdens, sowie die erste preussische Kriegsflotte schaukelte. Nur noch die beiden Delfte sind geblieben und erinnern an die alte See- stadt Emden mit ihren alten, theilweise recht baufälligen Bollwerken und Quai-Mauern. Die Emden Bucht ist in fruchtbares Acker- und Garten- Land umgewandelt und bildet mit dem stehengebliebenen Theile der früheren Insel Neße die beiden Polder. Der 1846 geschaffene Königspolder umfaßt ca. 200, der 1874—76 gewonnene Kaiser-Wilhelms-Polder ca. 520 Hektar. Die Königspolder- und Kaiser-Wilhelms-Polder-Deiche bildeten bis vor Kurzem die zweite äußere Deichlinie, durch welche die alten Stadtbeiche zu sogenannten Schlaf-Deichen wurden. Nachdem die neuen Deiche zu Schaudeichen erklärt worden, sind die alten, soweit sie die Entwicklung der Stadt und des Hafens hinderten, beseitigt worden. Ohne die Deiche und Schleusen würden einzelne Stadttheile schon bei gewöhnlichem Hochwasser, bei hohen Sturmfluthen der größte Theil der Stadt der Ueberfluthung preisgegeben sein, da die höchsten Punkte der Altstadt nur 4,9 m über gew. Hochwasser der Ems, die niedrigsten sich jedoch nur 0,2 m über demselben erheben, während die die Stadt umgebende Marsch noch niedriger liegt. —

An die Festung Emden erinnern nur noch die acht früheren Zwinger, welche nach der Entfestigung der Stadt im Jahre 1819 mit ihren VerbindungswälLEN in schöne Spazierwege und Park-Anlagen umgewandelt sind und der Stadt einen reizvollen Abschluß gewähren. Die alten Stadtthore sind ebenfalls gefallen und bestehen theilweise nur noch als Bezeichnungen der Stadt-Eingänge. — Westlich und südöstlich von dem Falbern-Delft, woselbst früher die Stadt durch Pfahlwerke gegen die Fluthen des Dollarts geschützt wurde, ist heute ein neuer Stadttheil entstanden mit dem Bahnhof und dem daneben liegenden Eisenbahn-Dock, dem städtischen Wasserwerk, den Gebäuden der Emdener Häringfischerei-Gesellschaft und dem fiskalischen Bauhof. Dort, wo früher die Emden Schiffe auf dem tiefen Wasser der Emden Bucht ankerten und aus ehernem Munde der Stadt ihren Willkommens-Gruß sandten, ertönt heute der schrille Pfiff der Lokomotive. Das im Jahre 1860 erbaute Eisenbahn-Dock hat heute keine große Bedeutung mehr und dient hauptsächlich als Holzlager und Winterhafen, auch befindet sich in demselben die städtische Bade-Anstalt. Das- selbe besitzt eine Länge von 450 und eine Breite von 57 m und ist durch eine Dockschleuse von 4,5 m Drempeeltiefe unter Fluth-Null und 13,14 m lichter Weite abgeschlossen, welche früher den Zweck hatte, den Dockhafen gegen das Binnenfahrwasser abzuschließen und die darinnen liegenden Schiffe flott zu halten, welches Verfahren bei Ebbe, sowie bei Hafen-Spülungen nothwendig wurde. Mit der Umgestaltung des Hafens



in einen Hochwasserhafen ist diese Aufgabe fortgefallen, da der Emden Binnenhafen stets auf Fluth=Null gehalten wird.

Auch nach Westen, bez. Südwesten hat sich die Stadt erweitert, bez. ist in der Erweiterung begriffen, nachdem die Deiche gefallen sind; hier ist an der Landstraße nach Varrelt die städtische Schlachthof=Anlage entstanden und nicht weit davon entfernt die Haltestelle für die nach Betsum führende Kleinbahn und Küstenbahn errichtet.

Überall ist erkennbar, daß Emden einer neuen Entwicklungszeit entgegengeht, eine Thatsache, welche auch aus der Bevölkerungs=Zunahme hervorgeht. Die Einwohner=Zahl der Stadt, welche seit Anfang des 19. Jahrhunderts zwischen 10 000—12 000 Seelen schwankte, betrug 1895 — 14267 und nach der letzten Volkszählung im Dezember 1900 — 16 300.

### Emś. Zahde=Kanal.

In den inneren Hafen von Emden mündet an der Stelle des ehemaligen „rothen Siels“ (oder Falder=Siels) der von Wilhelmshaven über Aurich kommende Emś=Zahde=Kanal, welcher eine Normaltiefe von 2,1 m, eine Sohlenbreite von 8,5 m, eine Wasserspiegelbreite von 18,0 m, sowie eine nutzbare Kammerlänge der Schleusen von 33 m, bez. Breite von 6,5 m, besitzt. Der Kanal ist in seiner untern (Emder) Haltung, in der er den Wasserstand des Emden Hafens (Kesser=Fluth=Null) hält, an beiden Seiten bedeckt und theilt die ostfriesische Marsch in zwei getrennte Entwässerungs=Gebiete. Der Wasserspiegel des Kanals liegt demnach in der untern Haltung ca. 1½ m über den umgebenden Ländereien, bez. 2,2 m über dem Sommer=Wasserstande der nördlich und südlich vorhandenen, der Entwässerung und der Binnenschifffahrt dienenden Wasserläufe. Diese sind nördlich vom Emś=Zahde=Kanal das Varrelder=Tief (Krumhörn), das Hintertief und der alte Treckfahrt=Kanal, südlich davon das Wolthuser=Tief und das Fehntjer=Tief, sämtlich schiffbare Straßen, welche den Verkehr mit den Ortschaften der Marsch und den ostfriesischen Fehn=Kolonien östlich und südöstlich von Emden übermitteln. Auch die Stadt selbst wird von schiffbaren Wasserstraßen durchschnitten, welche wiederum mehrere kleine Binnenhäfen bilden, und außerdem von dem Stadt= bez. Burg=Graben umgeben. — Der Emś=Zahde=Kanal ist dort, wo er den um 2,5 m tiefer liegenden Stadtgraben kreuzt, mit einer eigenartigen Schleusenanlage, der sogenannten Kesselschleuse, versehen, deren besondere Bauart durch die vorliegenden Verhältnisse bedingt war. Der äußerst lebhafteste Verkehr der kleinen Schiffe (sogenannte Muttschiffe) auf dem Stadtgraben machte ein Hinaufschleusen der Schiffe in den Emś=Zahde=Kanal durch eine Schleuse und Wiederhinabschleusen in den Stadtgraben durch eine zweite Schleuse unmöglich, einerseits mit Rücksicht auf die mit dem Schleusen verbundenen Wasserverluste, andererseits wegen der Zeiterforderniß. Deshalb wurde an der Kreuzungsstelle im Emś=Zahde=Kanal an jeder Seite des Stadtgrabens ein einfaches Dockhaupt angeordnet, wodurch ermöglicht wird, den Emś=Zahde=Kanal gegen den Stadtgraben hin abzuschließen der Art, daß die



Schiffe im Stadtgraben die Kreuzungsstelle durchfahren können. Die gleiche Anlage im Stadtgraben (ein Dockhaupt zu beiden Seiten des Ems-Jahde-Kanals) würde ermöglicht haben, den Ems-Jahde-Kanal — nach Abschluß gegen den Stadtgraben — als durchgehenden Wasserweg zu gestalten. Um nun aber zu Zeiten, wenn der Verkehr auf dem Ems-Jahde-Kanal überwiegt, die Durchfahrt im Stadtgraben also gesperrt ist, einzelne Schiffe aus dem Ems-Jahde-Kanal in den Stadtgraben und umgekehrt überführen zu können, ist die Anlage dahin erweitert, daß anstatt der einfachen Dockhäupter im Stadtgraben Kammerschleusen angeordnet worden sind. Die Kesselschleuse bildet gewissermaßen den Knotenpunkt des Binnenschiffahrts-Verkehrs, und es giebt Zeiten, in welchen dieselbe fast den ganzen Tag in Betrieb ist, der Verkehr wurde vor einigen Jahren auf über 17 000 Fahrzeuge jährlich angegeben und ist jetzt infolge der in Emden herrschenden großen Bauthätigkeit noch erheblich angewachsen.

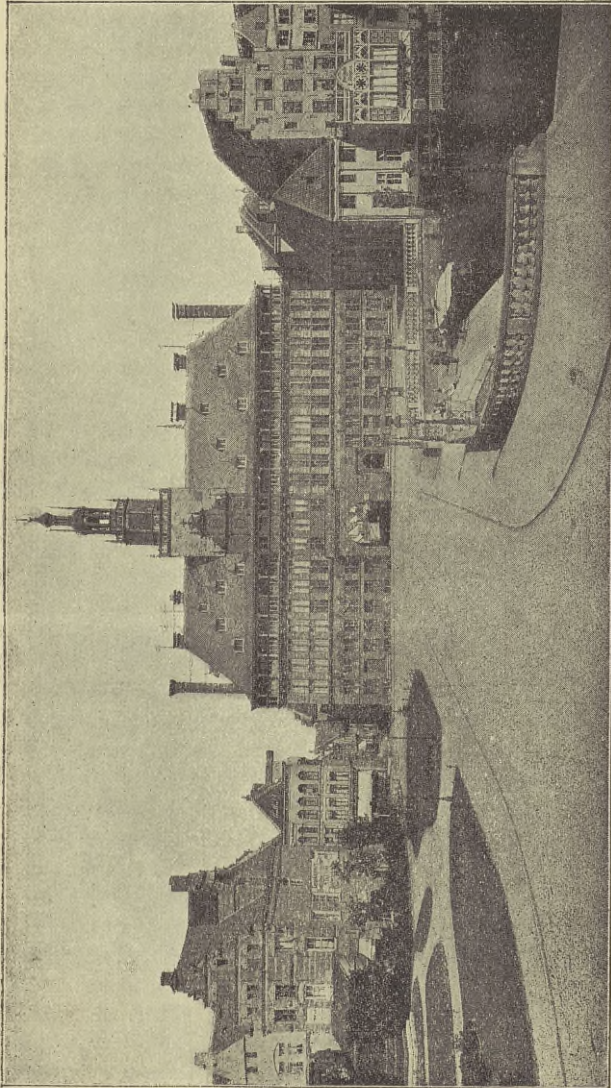
Leider kann beim Ems-Jahde-Kanal nur von einem örtlichen Verkehr die Rede sein, welcher sich auf die Beförderung von Schlick, Steinen, Torf und landwirthschaftlichen Erzeugnissen in der Hauptsache beschränkt, für den weiteren Verkehr hat er bisher nur geringe Dienste leisten können, da seine Größen-Abmessungen den Anforderungen des größeren Verkehrs nicht entsprechen. Die Absicht, die Schleusen des Kanals um 17 m zu verlängern, um denselben für Kanalschiffe von 350 Tonnen passirbar zu machen, ist leider nicht zur Ausführung gelangt, indessen wäre auch damit noch nicht viel gewonnen, sondern er könnte erst dann auf die Höhe gebracht werden, wenn seine Abmessungen und Tiefen-Verhältnisse denen des Dortmund-Ems-Kanals entsprächen. Erst dann wird die Expedition, vermöge Benutzung der größeren Kanalschiffe, welche den Haupt-Bestandtheil des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal ausmachen und welche durch ihre vollkommnere Fracht-Ausnutzung auch eine größere Ertragsfähigkeit gewähren, diese Wasserstraße nutzbringend zu verwerthen im Stande sein. Nicht allein für den Verkehr nach Wilhelmshaven, sondern auch für denjenigen nach Bremen dürfte der Ausbau des Ems-Jahde-Kanals günstige Aussichten bieten. Der See-Verbindung von Emden nach Wilhelmshaven von 120 Seemeilen steht eine Kanal-Verbindung von 35 Seemeilen, der See-Verbindung von Emden nach Bremerhaven von 130 Seemeilen steht eine Strecke von 77 Seemeilen durch den Kanal und die Jahde-Wejer gegenüber. Wenn auch die Herstellung von Fahrzeugen, sogenannten Kanal-Seeleichtern, heute große Fortschritte gemacht hat in Bezug auf See- und Transport-Fähigkeit, so dürfte doch, namentlich in der ungünstigen Jahreszeit, die Fahrt durch den völlig sicheren Kanal der keineswegs gefahrlosen Seefahrt an unserer Nordsee-Küste bei Weitem vorzuziehen sein. — Auf die strategische Bedeutung des Kanals soll weiter unten zurückgekommen werden.

#### b) Der Emden Binnenhafen.

Abgesehen von dem für den größeren Schiffs-Verkehr nicht mehr in Betracht kommenden Stadthafen — dem Raths-Delft und dem Faldern-



Delft — hat man bei den Hafen-Anlagen Emdens heute zu unterscheiden den in der Herstellung begriffenen Außenhafen und den Binnenhafen, in welch' letzteren der Dortmund-Ems-Kanal einmündet und der auch aus dem Kanal-Baufond ausgebaut ist. Seine Herstellungskosten belaufen sich bis zum Jahre 1899 auf 4 749 000 Mark. — Die neue Meßerländer Seeschleuse trennt den Binnenhafen, welcher als Hochwasserhafen erbaut

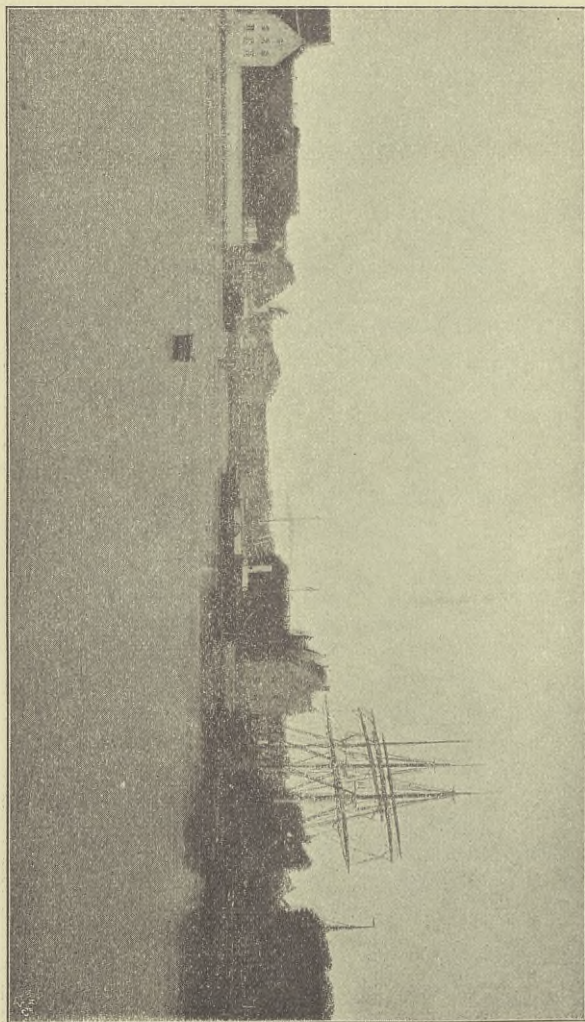


Rathhaus zu Emden.



ist, von dem in offener Verbindung mit der Ems stehenden Außenhafen. Der Drempel der Schleuse liegt auf 6,5 m unter Meßerländer Fluth-Null, und können daher Schiffe von einem Tiefgang über 6 m dieselbe nicht passiren. Die Schleuse, 1882—83 gebaut, aber erst 1888, nachdem die mit dem Bau des Ems-Jahde-Kanals zusammenhängenden Arbeiten

Hafen von Emden.



dies ermöglichten, dem Betriebe übergeben, ist eine Kammererschleuse von 120 m Länge und 15 m lichter Weite zwischen dem Mauerwerk der Häupter. Die Kosten derselben betrugen 1 100 000 Mark, wozu die Stadt einschließlich des Grunderwerbs 250 000 Mark beigetragen hat.

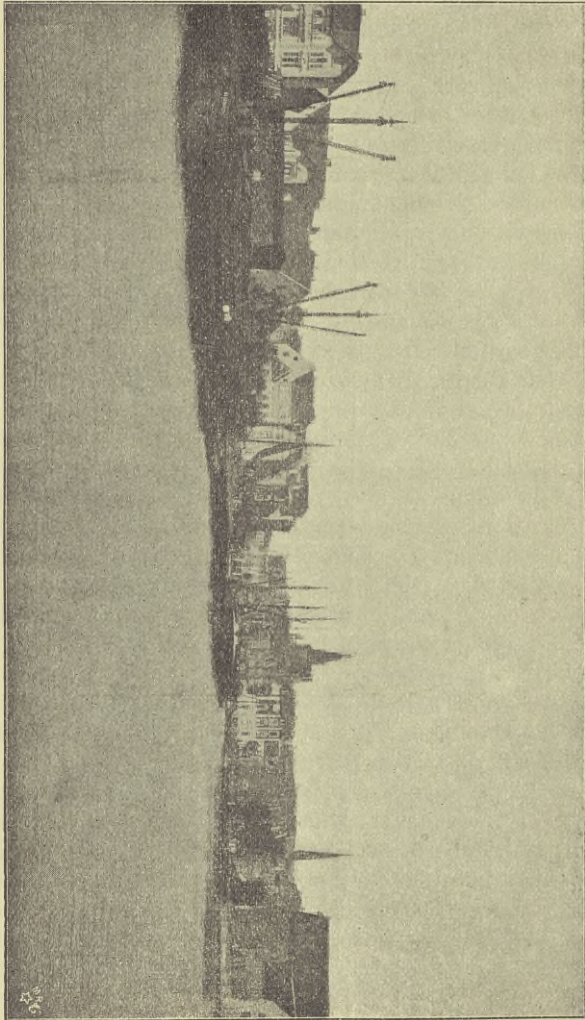
Die Schleuse hat 3 Thorpaare und zwar zwei gegen das höhere Binnenwasser stehende Ebbehore, die das Durchschleusen bei allen unter Binnenwasserstand = Meßerl. Fluth=Null liegenden Außenwasserständen ermöglichen, und ein Fluththorpaar zum Schutze gegen höhere Außenwasserstände, insbesondere Sturmfluthen.

Leider entspricht die Schleuse nicht mehr den an sie zu stellenden modernen Anforderungen. Abgesehen davon, daß, wie auch in den Landtags=Verhandlungen 1900 zur Sprache gebracht wurde, die Ecken der Schleuse zu scharfkantig ausgebaut sind, um den Schiffen stets ein gefahrloses Passiren, besonders bei starkem Winde, zu ermöglichen, wird auch infolge der abgechrägten Seitenwände derselben ein Festkommen bez. Grundberühren tiefgehender Schiffe leicht vorkommen können. Ferner fehlt ein zweites Fluththorpaar, welches ermöglicht, auch bei Außenwasserständen über + Null zu schleusen, die Gesamtabmessungen genügen bei Weitem nicht mehr und die Vorrichtungen zum Füllen und Entleeren der Kammer, sowie diejenigen zum Oeffnen und Schließen der Thore sind völlig unzureichend für ein schnelles Durchschleusen. Ein schließlicher Uebelstand ist noch der, daß, bei der Lage der Sohle der Schleusenkammer und des Drempels des Außenhauptes in gleicher Höhe mit dem Drempel des Binnenhauptes — auf 6,5 m Meßerl. Fluth=Null, — tiefgehende Schiffe nur bei oder kurz nach Hochwasser geschleust werden können. Alle diese Mängel sprechen für die Anlage einer zweiten Schleuse, die wohl auch nur eine Frage der Zeit sein dürfte. Neben der neuen Meßerländer Seeschleuse besteht noch die 1846—48 erbaute alte Meßerländer Schutz=Schleuse, deren Mauer=Körper zwei Oeffnungen, den großen und den kleinen Lauf, bilden, deren lichte Weite 10,67 bez. 7,50 m beträgt und deren Drempel 4,4 m unter Fluth=Null liegt. In jedem Lauf der Schleuse befinden sich zwei Paar Fluth- und ein Paar Ebbe-Thore. Bei Hochwasser wird von den Schiffen und Fahrzeugen, welche hindurch können, die Schleuse zur Durchfahrt benutzt. Ursprünglich war dieselbe bestimmt, die Stadt, als der Hafen noch in offener Verbindung mit der Ems stand, bei Sturmfluth vor Uebersluthen zu schützen, mit dem Umbau des Hafens zum Hochwasserhafen wurde sie zur Dockschleuse umgestaltet, die zugleich das Spülen des Außenfahrwassers ermöglichen sollte.

In den Binnenhafen hineinfahrend hat man zur Rechten den Königspolder, zur Linken den Kaiser-Wilhelm-Polder. Der ursprünglich nur ca. 60 m breite Fahrwasser=Kanal ist nach der Königspolder=Seite bis auf 170 m erweitert und bildet hier das Becken für den eigentlichen Umschlag=Verkehr, bez. den Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals, welch' letzterer hier in der Mündung des Oldersumer Seiten-Kanals seinen Ausgangspunkt hat. Die Böschungen sind stellenweise mit Steinen abgepflastert. Am inneren Ende dieses neuen Hafens ist der sogenannte Zungen-Kai erbaut, auf welchem sich ein 1600 qm großer, in Eisenschwerm erbauter Güterschuppen erhebt. Zu beiden Seiten desselben können Schiffe mittelst 4 elektrisch betriebener Winkelportalfrähe von 3 Tonnen Hubkraft laden und löschen. Außerdem wird beabsichtigt, am Ende des Zungenkais einen



Krahn von größerer Hubkraft aufzustellen. Eine Hafenbahn mit den erforderlichen Schienensträngen, Weichen und Drehscheiben macht den Kai den Eisenbahnfahrzeugen zugänglich. In dem Hafenbecken vor dem Zungenkai ist eine Reihe von 9 pfähligen Dalben gerammt, welche den Seeschiffen das Festmachen, sowie das Laden und Löschen in die längseit liegenden Kanalschiffe ermöglichen.



Hafen von Emden.

Auch diese Anlagen sind, wie ich vorausschicken möchte, der späteren Erweiterung und Vervollständigung bedürftig, da der Raum für den gesteigerten Schiffsverkehr, vor Allem der Liegeraum am Zungenkai, an

welchem an jeder Seite nur ein größeres Schiff liegen kann, durchaus nicht ausreichend erscheint. Man will indessen wohl erst abwarten, in welcher Weise der gesammte Umschlag-Verkehr sich entwickeln und durch den schon im nächsten Jahre in Betrieb zu nehmenden Außenhafen beeinflusst wird, und erst dann eventuelle Erweiterungs-Arbeiten im Binnenhafen vornehmen.

An der gegenüberliegenden (Kaiser-Wilhelm-Polder)-Seite sind drei Hafenbecken von ca. 350 m Länge und 60 m Breite eingegraben, welche den Kanal- und See-Schiffen bis 6 m Tiefgang ein Hineinlaufen, bez. Laden und Börsen, gestatten. Diese Hafenbecken, welche sammt dem zwischenliegenden Gelände der Stadt gehören, sind vom Staat gegen Ueberlassung des Aushubbodens, welcher für Kanalbauzwecke erforderlich war, hergestellt worden, sie haben zunächst den Zweck, den Hafenraum des Binnenhafens zu vergrößern, dann aber auch sind dieselben allerlei gewerblichen Unternehmungen dienstbar gemacht. Die Privat-Spekulation hat sich überraschend schnell dieser günstig gelegenen Plätze bemächtigt, so daß fast das ganze Terrain hieselbst vergeben ist. So ist am innersten (1. Hafenbecken), auf der Nordseite desselben, die Emden Maschinen-Fabrik von Wilh. Heuer & Söhne entstanden, zwischen dem 1. und 2. Hafenbecken erheben sich die Schuppen der neuen Häringssischerei-Gesellschaft „Dollart“, welche letztere mit ihren Vorrichtungen zum Netze-Aufhängen einen ansehnlichen Flächen-Inhalt beansprucht, während am 2. Hafenbecken die Schiffbau-Gesellschaft Cassens-Emden eine Helling für Ausbesserungen von Kanalschiffen, Pünken zc. erbaut. Das Terrain zwischen dem 2. und 3. Hafenbecken wird für Zwecke des Holzhandels von der Firma Maazen verwendet werden. Auch hier erscheint bereits der Raum zu beschränkt für die in Aussicht stehende Gewerbs-Thätigkeit, und man wird allem Anschein nach später eine Vergrößerung des Hafens, bez. der Hafenbecken, vornehmen müssen, wofür ja auch noch ausreichend Platz im Kaiser-Wilhelm-Polder vorhanden ist. An der innern Seite der drei Becken läuft der Schienenstrang der Hafenbahn, welche die ostfriesische Küstenbahn mit dem Außenhafen verbindet, entlang und gestattet hier gleichzeitig den Güter-Verkehr, sowie auch die Personenbeförderung nach der Anlege-Stelle für die Vorkum-Dampfer, welche am innern Ende des Außenhafens geplant ist. Zwischen dem dritten Hafenbecken und der Schleuse befinden sich die elektrische Centrale, die Vootsen-Station, Vootsen-Wohnungen, sowie etwas weiter rückwärts nach dem Deich zu liegend die Reste des alten Nesserländer Kirchhofes, beiläufig gesagt des einzigen Stückchen Landes, welches an die frühere Insel Nesse erinnert. Die Verbindung zwischen Emden und der Nesserländer Schleuse, welche letztere übrigens von den Emdern als beliebter Ausflugsort viel besucht wird, stellen drei Motorboote in ca. 15 Minuten her, ferner besteht als Landweg die gut angelegte Nesserländer Straße und schließlich ist eine elektrische Straßenbahn von der Stadt nach dem Außenhafen geplant. Auf der gegenüberliegenden Seite des Binnenhafens befindet sich die Quarantaine-Anstalt, sowie die Wohnungen für das Schleusen-Personal. Zwischen der Schutzschleuse und



dem Unterhaupt der Kammerschleufe ist ein Leuchtfeuer aufgestellt, auf der neben der Schleusenkammer liegenden Landzunge ein 2. zur Kennzeichnung der Mittellinie des Außenhafens bei Nacht.

Vom Zungen-Kai weiter nach der Stadt zu verengt sich der Hafen wiederum auf seine ursprüngliche Breite und bildet nach dem Passiren der Eisenbahn-Drehbrücke den eigentlichen Emden Stadthafen, welcher in den beiden Delften — dem Rathsdelft und dem Falderndelft — seinen Abschluß findet. Der Stadthafen ist (im Großen und Ganzen) unverändert geblieben. Außerhalb der Eisenbahn-Drehbrücke, welche übrigens ein nicht unbedeutendes Verkehrs-Hinderniß bildet, da sie so niedrig über Wasser gebaut ist, daß in geschlossenem Zustande selbst die kleinen Motorboote, welche den Verkehr nach der Meßerländer Schleufe vermitteln, bei etwas höherem Wasserstande nicht passiren können, befindet sich auf der Königs-polder-Seite der fiskalische Bauhof, sowie diesem gegenüber die Anlagen für die Haringsfischerei-Gesellschaft „Neptun“. Innerhalb der Drehbrücke neben dem Bauhof hat die Emden Haringsfischerei-Gesellschaft ihre Anlagen errichtet, es folgt alsdann das Eisenbahn-Dock zur Seite des Staats-Bahnhofes, dessen weiter oben Erwähnung gethan ist. Die einzige im Stadthafen vorgenommene Aenderung ist die 1898/99 erfolgte Niederlegung des alten Strohdeiches, Herstellung eines Bohlwerks als Ufer-einfassung daselbst nebst Anlage einer Landebrücke, von der im letzten Jahre die Vorkumdampfer abfuhrten. Dem Vernehmen nach soll indessen der Hafen insofern eine Verbesserung erfahren, als seine Bohlwerks- bez. Kai-Anlagen, welche nicht mehr zeitgemäß sind, dem Verkehr entsprechend erneuert werden sollen.

Zur Erläuterung der auf dem Hafen-Plan befindlichen Wasserzüge diene Folgendes: Der Emden Binnenhafen hatte, bevor er als Umschlag-hafen für den Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals ausgebaut war, zwei Neben-Aufgaben, nämlich erstens das dem Ems-Zahde-Kanal aus den Niederungs-Gebieten zugeleitete Wasser wieder abzuführen und zweitens das Außenfahrwasser, welches stark der Verschlickung ausgesetzt war, zeitweise zu durchspülen und auf diese Weise der Schlick-Ablagerung vorzubeugen. Da diese Aufgaben mit dem wachsenden Verkehr und der gesteigerten Bedeutung des Hafens nicht länger vereinbar waren, so wurde der letztere hiervon durch die Anlage des Vorfluthkanals entlastet. Der letztere zweigt beim Dorfe Wolthusen vom Ems-Zahde-Kanal ab, wird nach Durchquerung des Wolthuser-Tiefs mittelst Düker unter dem Fehntjer-Tief durchgeführt, kreuzt alsdann die Westfälische Eisenbahn und den Vorssumer Deich, wird mittelst Düker unter der Schiffsahrtsschleufe des Seiten-Kanals (Oldersum-Emden), der Vorssumer Schleufe, hindurchgeführt und gelangt schließlich durch eine Entwässerungsschleufe, das sogenannte Meßerländer Sieb, in das Außenfahrwasser in unmittelbarer Nähe der Meßerländer-Seeschleufe. Der Wasserspiegel dieses Vorfluthkanals, welcher nur in seinem ersten Theil den Zwecken der Schiffsahrt dient, ist anfangs derselbe, wie beim Ems-Zahde-Kanal, in seinem späteren Verlauf fällt derselbe etwas. Die Aufgabe der Spülung des Außenfahr-



wassers ist in den Hintergrund getreten, nachdem das Außenfahrwasser zum Hafen erweitert ist. Anstatt der Spülung, die in wirksamer Weise wegen der Größe des Hafens durch das Sieb nicht mehr möglich ist, besorgen Pumpenbagger die Freihaltung des Außenhafens von der bedeutenden Schlickablagerung.

Der Seiten-Kanal bildet von dem benachbarten Odersum an die Fortsetzung des Dortmund-Ems-Kanals, er entspricht dem letzteren in seinen Abmessungen und gewährt den Kanalschiffen die Möglichkeit, das für Schleppzüge gefährliche Fahrwasser im Dollart zu vermeiden. Derselbe ist gegen die Ems bei Odersum durch die Odersumer Seeschleuse abgeschlossen, und führt als Niedrigwasser-Kanal an der westfälischen Eisenbahnlinie entlang, durchschneidet alsdann den Vorssumer-Deich, wird gleich nach Eintritt in den Königspolder mittelst einer Schiffahrtsschleuse auf Hochwasserspiegel gehoben und erhält also in seinem letzten Theil denselben Wasserspiegel wie der Emden-Hafen. Er mündet alsdann ca. 500 m oberhalb der Meßerländer Schleuse in den Binnenhafen.

Um den in der Richtung von Dortmund kommenden Schiffen zu gestatten, unmittelbar in den Ems-Jahde-Kanal zu gelangen, ohne den zeitraubenden Umweg durch den Emden Binnenhafen und die Stadt zu machen, ist der sogenannte Verbindungskanal geschaffen. Derselbe zweigt vor der Durchquerung des Vorssumer-Deichs vom Seitenkanal ab, läuft dem Vorfluth-Kanal parallel und endet nach Passiren der Eisenbahn in eine Schiffahrtsschleuse (Verbindungsschleuse) welche die Kanalschiffe vom Wasserspiegel des Niedrigwasser-Kanals auf den des Ems-Jahde-Kanals (Fluth-Null) bringt. Durch den Vorfluth-Kanal gelangen die Schiffe alsdann in den Ems-Jahde-Kanal.

### c) Der Emden Außenhafen.

Schon vor der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals war man sich darüber im Klaren, daß der Emden Hafen erst dann seiner Bestimmung ganz würde gerecht werden können, wenn er den großen Kohlen- und Erzdampfern zugänglich sein würde. Dafür aber genügte die Umgestaltung und der Ausbau des Binnenhafens allein nicht, weil die vorhandene Seeschleuse diesen großen Dampfern die Durchfahrt nicht gestattet.

Man stellte daher für das Jahr 1899 eine Forderung von 1½ Millionen ein zur Erweiterung und Vertiefung des Außenfahrwassers und Herrichtung von Liegeplätzen in demselben, für größere Schiffe geeignet. Aber schon in demselben Jahre, angesichts der erheblich gesteigerten Verkehrs-Entwicklung, welche sich nach der Kanal-Eröffnung geltend machte, überzeugte man sich von der Unzulänglichkeit der im Außenfahrwasser geplanten Erweiterungen. Zu einer Aenderung der Schleusen-Abmessungen bez. dem Bau einer größeren zweiten Schleuse konnte man sich aus verschiedenen Gründen nicht entschließen. Es blieb also nichts weiter übrig, als das Außenfahrwasser selbst zu einem großen Hafen-Becken, dem Außenhafen, umzugestalten, welcher als Tide-Hafen offen blieb, und an der



Westseite zum Schutze gegen die Sturmfluthen einen 1,5 km langen, parallel dem Außenhafen verlaufenden Deich erhielt, welcher in der in die offene Ems auslaufenden, eine sichere Einfahrt der großen Schiffe ermöglichenden Westmole seine Fortsetzung erhält.

Für eine solche Anlage sprach der Umstand noch ganz besonders, daß durch dieselbe zu beiden Seiten des Außenfahrwassers an Stelle des werthlosen Watt's zwei große Flächen von ca 850 ha gewonnen werden können, welche, wenn sie durch Baggergut künstlich aufgehöh't werden, in absehbarer Zeit zu wertvollen Poldern umgestaltet werden können, welche wiederum eine Erweiterung der Hafenanlagen nach jeder Richtung gestatten. Wir lassen hier den Inhalt der Denkschrift von 1900, betreffend den weiteren Ausbau des Emden-Außenhafens und die Vertiefung des Fahrwassers der Unterems, sowie dieselbe im Januar v. J. veröffentlicht wurde, folgen.

Der erst vor wenigen Monaten dem öffentlichen Verkehr mit einer vorläufigen Wassertiefe von 2 m übergebene Dortmund-Ems-Kanal läßt schon jetzt die großen wirthschaftlichen Vortheile, welche er dem allgemeinen wie dem Lokalverkehr bietet, und seine hervorragende nationale Bedeutung deutlich erkennen. Während man bisher vielfach anzunehmen geneigt war, daß bei der mächtigen Konkurrenz der holländischen und belgischen Häfen, namentlich Rotterdams, ein nennenswerther Verkehr auf dem Kanal überhaupt nicht entstehen, oder daß sich dieser doch im Wesentlichen auf die Einfuhr von Eisenerzen und die Ausfuhr von Kohle beschränken werde, herrschen darüber jetzt in sachverständigen Kreisen ganz andere Ansichten. Es zeigt sich, daß der das industriereichste Gebiet des ganzen Staates mit dem Meere verbindende Kanal bei seiner großen Leistungsfähigkeit geeignet ist, einen mannigfachen und umfangreichen Verkehr an sich zu ziehen und den nationalen Zweck, die Ausfuhr und Einfuhr eines wichtigen Theiles des Staatsgebietes von dem Auslande unabhängig zu machen, in ausgiebiger Weise zu erfüllen. Wie zuversichtlich sich die Auffassung von dem wirthschaftlichen Werth der großen Wasserstraße und der Entwicklungsfähigkeit ihres Verkehrs an den sachverständigsten Stellen gestaltet hat, ergiebt sich u. A. daraus, daß die Hamburg-Amerikalinie, die größte Seeschiffahrtsgesellschaft der Welt, beschlossen hat, eine umfangreiche Niederlassung in dem Ausgangshafen des Kanals, dem staatlichen Emden Hafen, zu begründen; sie beabsichtigt, diesen Hafen in ihren regelmäßigen Frachtdampfer-Verkehr aufzunehmen und will außerdem hier, soweit thunlich, ihre zahlreichen Frachtdampfer mit Bunkerkohle aus deutschen Becken versehen. Die Westfälische Transportgesellschaft hat eine erhebliche Vergrößerung der von ihr zu betreibenden öffentlichen Anlagen am Emden Außenhafen in Antrag gebracht, da, zumal nach erfolgter Niederlassung der Hamburg-Amerikalinie im Emden Hafen, eine bedeutende Hebung auch des allgemeinen Verkehrs im Hafen und auf dem Dortmund-Emskanal mit Bestimmtheit erwartet wird.

Die Staatsregierung hat nach den eingehendsten Erwägungen diese Auffassung als eine zutreffende anerkannt. Die unter Zuziehung zahl-



reicher Sachverständigen angestellten sorgfältigen Ermittlungen ergaben die Thatfache, daß es notwendig ist, diesen Verhältnissen Rechnung zu tragen und sobald als möglich zu einer weiteren Verbesserung des Fahrwassers der Unterems und des Emders Außenhafens überzugehen. Die im vorigen Jahre beschlossenen Anlagen im Emders Außenhafen beschränkten sich, wie in der Begründung hervorgehoben war, auf das unmittelbare Bedürfniß, bei dessen Bemessung namentlich die Anforderungen des Erz- und Kohlen-Verkehrs in's Auge gefaßt waren. Der jetzt in Vorschlag gebrachte weitere Ausbau bezweckt, aus dem Emders Hafen eine in jeder Richtung leistungsfähige Anlage zu machen, so daß dort ein regelmäßiger Betrieb mit Seedampfern größter Art, wie sie z. B. die Hamburg-Amerikalinie benutzt, stattfinden kann. Die vorgeschlagenen Verbesserungen werden es zugleich ermöglichen, daß die Ems für die großen Linienschiffe der Kriegsmarine zugänglich wird und daß diese im Emders Hafen sicher liegen können. Auch der Verkehr auf der Westfälischen Staatsbahn wird durch den Ausbau des Emders Hafens eine erhebliche Belebung erfahren.

Mit der Hamburg-Amerikalinie ist vereinbart, daß sie einen bestimmten Teil der am Außenhafen herzustellenden Bauten vom Staate miethet. Es sind dies ein 200 m langer Quai, ein Seegüterschuppen von 60 qm Flächeninhalt und ein 4100 qm großer Kohlenlagerplatz, beide mit elektrischen Kränen sowie Eisenbahnanlagen und sonstigem Zubehör. Die Baukosten der der Hamburg-Amerikalinie zu überweisenden Anlagen sind auf 1314 400 Mk. veranschlagt. Diese Gesellschaft trägt außer den Betriebskosten die gesammten Unterhaltungskosten und zahlt dem Staate eine Miete in Höhe von 3 % der Baukosten für die ersten fünf Jahre und von  $3\frac{1}{2}$  % für die folgenden fünf Jahre der zunächst auf zehn Jahre bemessenen Miethszeit. Soweit die Anlagen, insbesondere der Quai, von der Hamburg-Amerikalinie zeitweilig nicht benutzt werden sollten, dienen sie dem öffentlichen Verkehr; von den hierfür aufkommenden Gebühren bekommt die Gesellschaft, abgesehen von einem der öffentlichen Benutzung der Anlagen entsprechenden Unterhaltungsbeitrage, nur die Hälfte. Die Verpflichtung der Hamburg-Amerikalinie zur Entrichtung der allgemeinen Hafenabgaben und Gebühren wird durch den Vertrag nicht berührt.

Dieses Uebereinkommen ist nach dem Muster des zwischen dem Hamburger-Staate und der Hamburg-Amerikalinie über einen der Ruwärder Häfen in Hamburg (Baukosten 20 595 000 Mk.) bestehenden Vertragsverhältnisses abgeschlossen; es ist das für den Fiskus eine besonders günstige Regelung, zumal hier auch die sehr erheblichen Baukosten des Quais verzinst werden, gewiß ein sicheres Zeichen dafür, welches Vertrauen die kompetenteste Beurtheilerin der Verhältnisse auf die günstige Entwicklung des Emders Hafens und des Dortmund-Ems-Kanals setzt.

Das gleiche Vertrauen hegt zweifellos die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft, welche sich erboten hat, den Betrieb der dem öffentlichen Verkehr dienenden vergrößerten Anlagen unter den gleichen, für den Staat vorteilhaften Bedingungen wie die früheren Anlagen zu übernehmen.



Die Bauprojekte sind nach eingehender Verathung mit der Hamburg-Amerikalinie, der Westfälischen Transportgesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd und zahlreichen anderen Sachverständigen folgendermaßen gestaltet:

Das Fahrwasser der Unterems, welches zur Zeit eine Tiefe von  $8\frac{1}{2}$  m besitzt, wird bis zum Emdr Außenhafen auf 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser, gleich 7,3 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser und 6,7 m bei Niedrigwasser-Springzeit vertieft, was mit Rücksicht auf die mit der Ems konkurrierenden Wasserstraßen schon früher als nothwendig bezeichnet war. Die Unterems erlangt dadurch etwa dieselbe Fahrtiefe, welche zur Zeit die Weser bis Bremerhaven besitzt. Nach dem aufgestellten Kostenüberschlage sind hierzu an Baggerungskosten  $2\frac{1}{2}$  Millionen Mark erforderlich. Im Jahre 1900 soll das Fahrwasser unter Aufwendung von 1 100 000 Mk. auf  $9\frac{1}{2}$  m, im Jahre 1901 für einen gleichen Betrag auf 10 m gebracht werden; der für 1902 verbleibende Rest von 300 000 Mark ist für eine Verbreiterung zu verwenden. Es würde also bereits im Jahre 1901 die volle, von den Sachverständigen als nothwendig bezeichnete Tiefe von 10 m in der Unterems erreicht werden. Nach den gemachten Erfahrungen ist anzunehmen, daß sich diese Tiefe vermöge der Stromkraft des ein- und ausgehenden Fluth- und Ebbestroms gut halten wird. Das Flußbett besteht in denjenigen Strecken, die durch Baggerung vertieft werden müssen, aus festem Klei- und Dargboden, nicht aus losem Sand, und es besitzt die Ems in dem mehrere Quadratmeilen großen Dollart ein gewaltiges Spülbecken, welches ähnlich wie der Jahdebusen die Erhaltung einer großen Fahrtiefe in dem außerhalb dieses Beckens belegenen Theil des Flußbettes gewährleistet.

Im Emdr Außenhafen ist eine Tiefe von  $11\frac{1}{2}$  m unter gewöhnlichem Hochwasser herzustellen, damit dort auch bei tief abfallenden Ebben große Schiffe von 8 m Tiefgang flott bleiben. Das hier gewonnene Erdmaterial wird zur Aufhöhung des linken Ufers des Außenhafens verwendet, um auch dort Lagerplätze zu gewinnen, die voraussichtlich bald Abnehmer finden werden.

Die für die Hamburg-Amerikalinie herzustellenden und von ihr zu miethenden Anlagen bestehen, wie erwähnt, in einem Quai von 200 m Länge (Kosten 600 000 Mk.), einem Seegüterschuppen von 4200 qm Grundfläche mit Anbau, welcher nach einem im Hamburger Freihafen bewährten Muster erbaut wird (Kosten 247 000 Mk.), und einem 5000 qm großen Kohlenlagerplatz. Auf dem Schuppen und auf dem Kohlenlagerplatz befinden sich 7 elektrisch betriebene Krähne und eine ebenso bewegte Schiffswinde (Kosten 305 800 Mk.). Für Ausrüstung des Kohlenlagerplatzes, Beleuchtung und Insgesamt kommen hinzu 87 200 Mk., so daß die von der Hamburg-Amerikalinie zu miethenden Anlagen einschließlich der Quai-strecken 1 240 000 Mk. erfordern. Bei Berechnung der von der Gesellschaft zu verzinsenden Summe werden außerdem für Bauleitung 6 Proz. der eigentlichen Baukosten in Rechnung gestellt, so daß sich der Anschlagsbetrag um 74 400 Mk., mithin auf 1 314 400 Mk. erhöht.

An sonstigen Kosten sind veranschlagt: Für die vorerwähnte Ver-



tiefung des Außenhafens auf  $11\frac{1}{2}$  m 600 000 Mk., für eine 1410 m lange Ufereinfassung 747 300 Mk., für die Verlängerung der Quaimauer um 330 m bis zum Molenkopfe 924 000 Mk. Mehrkosten der im Bau begriffenen 320 m langen Quaimauer infolge der größeren Tiefe des Hafens 324 000 Mk., für Vergrößerung des Seegüterschuppens von 2000 auf 8200 qm 361 000 Mk., für 4 feste Krähne 144 400 Mk., für Gleisanlagen 16 000 Mk., Dalben 30 000 Mk., Wegeanlagen, Beleuchtung, Wasserversorgung, Mehrkosten des Kohlenkippers und Insgemein 377 300 Mk., für einen Pumpenbagger mit zugehörigen Krähnen zur Erhaltung der Wassertiefe im Außenhafen 620 000 Mk., mithin insgesamt 4 144 000 Mk.

Darnach betragen die bereitzustellenden Gesamtkosten:

|               |                                                                  |
|---------------|------------------------------------------------------------------|
| 2 500 000 Mk. | für Vertiefung des Fahrwassers der Unterems,                     |
| 1 240 000 "   | für die Anlagen der Hamburg-Amerikalinie,                        |
| 4 144 000 "   | für Vertiefung und sonstige Verbesserung des Emdrer Außenhafens. |
| <hr/>         |                                                                  |
| 7 884 000 Mk. |                                                                  |

Um den Dortmund-Emskanal und den Emdrer Hafen so bald als möglich in vollem Umfange nutzbar zu machen, ist es dringend erwünscht und deshalb auch mit der Hamburg-Amerikalinie und der Westfälischen Transportgesellschaft in den abgeschlossenen Verträgen vereinbart, die gesamten Anlagen thunlichst im Frühjahr 1901 gebrauchsfähig fertig zu stellen. Die Kosten würden darnach in zwei Raten aufzubringen sein (abgesehen von dem für 1902 verbleibenden Rest für Baggerungen von 300 000 Mk.), und ist nach den angestellten Berechnungen für 1900 eine 1ste Rate von 4 500 000 Mk. erforderlich, welche sich folgendermaßen zusammensetzt:

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Baggerungen in der Ems              | 1 100 000 Mk. |
| " im Außenhafen                     | 600 000 "     |
| Verstärkung der Quaimauer           | 324 000 "     |
| Dalben                              | 30 000 "      |
| Quaineubau                          | 648 000 "     |
| Krähne                              | 100 000 "     |
| Vergrößerung des Quaischuppens      | 270 000 "     |
| Pumpenbagger                        | 400 000 "     |
| Bauten für die Hamburg-Amerikalinie | 1 028 000 "   |
|                                     | <hr/>         |
|                                     | 4 500 000 "   |

Soweit der Inhalt der dem preussischen Landtage im Frühjahr 1900 vorgelegten Denkschrift, deren Forderungen am 16. März d. J. vom Abgeordnetenhaus glatt bewilligt wurden. Aus den Verhandlungen geht die Auffassung der Volksvertretung hervor, daß die in Aussicht genommenen Erweiterungsarbeiten im Emdrer Außenhafen und der Unterems als eine natürliche Folge der Anlage des Dort-



mund=Emskanals zugegeben werden müssen. Selbst die Gegner mußten anerkennen: War der Dortmund=Emskanal nun einmal da, so mußte auch dem Verkehr, welcher sich auf demselben zu entwickeln anfang, Thor und Thüre an der Nordsee geöffnet werden, sonst konnte der Kanal nur als eine örtliche Verkehrsstraße bez. eine Sadgasse ein kümmerliches Dasein fristen. Der Ausbau des Emders Hafens war von vornherein als eine selbstverständliche Folge des Dortmund=Emskanals angesehen worden, nur konnte man i. J. 1886, als die Emders Hafenanlagen durch Gesetz bewilligt wurden, nicht übersehen, welch ungeheuren Aufschwung die Seeschifffahrt nehmen, in wie weit Emden an demselben betheiligt und in welcher Weise der Bau großer Seedampfer die Anforderungen beeinflussen würde, welche damals für die Anlagen von Hafenbauten maßgebend waren. Ein bekannter amerikanischer Ingenieur, Sir Corthell, hat die Mittelmaasse der je 20 größten Seeschiffe in den letzten 50 Jahren von 1848 bis 1898 zusammengestellt, woraus sich ergibt, daß die Länge derselben i. J. 1848 von 70,1 m auf 164,9 m i. J. 1898, die Breite von 11 auf 18,6 m, der Tiefgang von 5,8 auf 8,8 m, der Tonnengehalt von 1430 auf 10717 Registertons und die Geschwindigkeit von 9,2 auf 18 Knoten angewachsen ist. Das sind Zahlen, welche natürlich alle bisherigen Verhältnisse auch im Hafenbau über den Haufen geworfen haben. Und zwar gerade in den letzten 10 Jahren ist die Entwicklung des deutschen Schiffbaus eine ganz besonders schnelle geworden, welche namentlich in dem Bestreben, die Geschwindigkeiten zu steigern, zu immer größeren Schiffs=Abmessungen (Deutschland, Kaiser Wilhelm der Große) gelangte. Ebensonenig konnte man vor 1½ Jahrzehnten voraussehen, daß die deutsche Industrie sowie gerade die deutsche Groß=Schifffahrt sich in so hervorragender Weise und so bald nach der Kanal=Eröffnung dem neuen Emders Hafen zuwenden würde. Die neugeschaffenen Verhältnisse haben Emden und seinen Hafenbau, welcher, wie oben weiter ausgeführt ist, eine längere Reihe von Jahren zu seiner Ausführung in Anspruch nahm, überflügelt, eine Erscheinung, welche übrigens nicht vereinzelt da=steht und in der Entwicklung der Nachbarhäfen Rotterdam, Bremerhaven, Bremen, Hamburg wiederholt zu Tage tritt.

Was die Kosten anbelangt, so hat der Ausbau des Emders Hafens, für den Binnenhafen 4749 000 Mk. beansprucht, zu welcher Summe noch für den Bau des Außenhafens 7800 000 Mk. hinzukamen, worin die im Jahre 1900 bewilligte Forderung mit einbegriffen ist. Das sind also im Ganzen etwas über 12½ Millionen Mark.

Was will diese Summe jedoch bedeuten bei der Herstellung eines großen volksthümlichen Werkes, sowie im Vergleich mit den Hafenbauten anderer Seeplätze wie Rotterdam, Hamburg, die Weserhäfen und Cuxhaven. Der holländische Staat hat für die Erweiterung des Hafens von Rotterdam 68 Millionen ausgegeben. Die Hafen=Anlagen von Hamburg, von vornherein im größten Styl gebaut, mußten seit 1890 bereits dreimal durch erhebliche Bewilligungen für Erweiterungsbauten ergänzt werden. 1897 und 1898 wurden hierfür 17 bez. 28 Millionen bewilligt. Auch



in Bremen erwiesen sich die für ein Menschenalter vorgesehenen Hafenanlagen als erheblich zu klein. 16 Millionen wurden 1897/98, 8 Millionen 1898/99, 9 Millionen für 1899/1900 bewilligt, eine Verdoppelung der Hafenanlagen ist im Werden, weitere große Ausgaben stehen hier wie dort bevor. Bremerhaven ist durch die Anlage des neuen Kaiserhafens und Dockes ganz ungemein vergrößert worden, auch hier genügt das Bestehende nicht mehr und man plant größere Hafen-Erweiterungen. Für die Weserhäfen hat der Bremer Staat 80 Millionen ausgegeben, während das Reich noch einen Zuschuß von  $14\frac{1}{2}$  Millionen dazu gegeben hat.

Überall steht man auf dem Standpunkt der Entwicklung und nach einer kurzen Reihe von Jahren wird Deutschland, wenn auch mit nicht unbedeutenden Opfern, an jeder seiner großen Flußmündungen über Verkehrs- und Hafen-Einrichtungen verfügen können, welche allen Anforderungen der Jetztzeit entsprechen.

Der Emdener Außenhafen befindet sich gegenwärtig in seiner Werden-Zeit. Dort, wo man noch vor wenigen Jahren durch das höchst mangelhafte, theilweise nur ausgepuckte Außensfahrwasser von der Ems zur Nesserländer Schleuse gelangte, ist jetzt ein ca. 1,5 km langes, 120 m breites Becken mit einer Sohlbreite von 90 m und einer Tiefe von 11,50 m bei mittlerem Hochwasserstande in der Entstehung begriffen. Von der Ems einfahrend, an der langen, in gleichmäßigen Abständen arbeitenden Baggerreihe vorbei, passiert man links den am weitesten nach Westen vorspringenden Molenkopf, auf welchem ein Hafenfeuer geplant ist, und von welchem die Mole, um den Schiffen das Einlaufen bei Strom zu erleichtern, bogenförmig verlaufend an die geradlinig auf die Schutzschleuse gerichtete Raimauer ansetzt und andererseits mittels einer kurzen Anschlußmauer an den die ganze Hafen-Anlage nach Westen abschließenden Flügelbeich anschließt. Die Mole ist abweichend von vielen andern, ähnlichen Bauten ausgeführt. Ein 7 m hoher, im untern Theil 12 m breiter Buschdamm, aus Sinkstücken mit Steinbelastung hergestellt und an der äußern Seite und am Kopfe der Mole durch eine Pfahlwand aus starken Pfählen eingefaßt, bildet den untersten Theil der Mole und verhindert hier das Durchströmen, dadurch den Schiffen die Möglichkeit einer sicheren, der starken Strömung entzogenen Einfahrt gewährend. Durch den Buschdamm sind alsdann die 16 m langen 10 m im Boden stehenden Pfähle des Rostes hindurchgerammt, welcher seinerseits den Mauerkörper trägt. Der Maueraufbau bis zum Buschdamm, d. i. 1,5 m unter Hochwasser hinabreichend, besteht im untern Theile aus zwei Mauern, die in Höhe des gewöhnlichen Hochwassers durch ein Gewölbe zu einem zusammenhängenden Mauerkörper vereinigt sind. Der Mauerkörper erhebt sich bis 3 m über Hochwasser und ist mit einer 1,25 m hohen Brüstungsmauer an der Innenseite bekrönt. Fünf kräftige, fest eingemauerte Poller, gleichmäßig über die ganze Mole vertheilt, ermöglichen, erforderlichenfalls den Schiffen die nöthige Hülfe beim Einlaufen zu leisten. Das Terrain unmittelbar hinter der Rai-Mauer bis zum



Deich wird in praktischer Ausnutzung der Verhältnisse durch in der Ems gebaggerten Sand mit Hilfe von mächtigen Sandbaggern hinterfüllt.

Längseit der Kai-Mauer kommen zunächst nach außen ein fester Drehkrahn von 40 Tonnen Hubkraft, alsdann die von der Hamburg-Amerikalinie zu miethenden bez. gemietheten Anlagen, bestehend aus einem 5000 qm großen Kohlenlagerplatz sowie daran anschließend einem See-güterschuppen von 4200 qm Grundfläche. Fast unmittelbar an denselben stößt der 160 m lange und 45 m breite Schuppen der Westfälischen Transportgesellschaft. Beide im Entstehen begriffen, machen einen dauerhaften und zeitgemäßen Eindruck, ihre Pfeiler sind ebenfalls auf einem, aus je vier mächtigen Pfählen bestehenden Pfahlrost aufgesetzt. Etwas weiter nach dem inneren Ende des Außenhafens erhält der in der Denkschrift erwähnte Kohlensturzkrahn seine Aufstellung auf der Kaimauer, für dessen sichere Fundamentierung des besonders schlechten Baugrundes wegen eine besondere Verankerung nothwendig war.

Vom Kohlensturzkrahn fast 100 m weiter nach innen findet die Kaimauer ihre Fortsetzung in einer Uferbefestigung, an deren innerem Ende, nahe der Schleuse, die Anlage-Stelle für die Vorkum-Dampfer geplant ist, deren Passagiere unmittelbar bis hierher mit der Eisenbahn befördert werden. Für die Letztere, sowie für die zu den Schuppen und sonstigen Anlagen führende Hafenstraße ist der Deich zwischen der Nessel-länder Schußschleuse und dem alten Kirchhof durchbrochen; ein Deichgat mit zwei durch eichene Fluththore verschließbaren Oeffnungen, der einen für die Eisenbahn, der anderen für die Hafenstraße, sichert das binnen-deichs liegende Land gegen Sturmfluthen. Das Bahnhof-Gebäude der Hafenbahn, mit Wirtschaft verbunden, findet der Landungsanlage gegen-über außerhalb des alten Deiches seinen Platz.

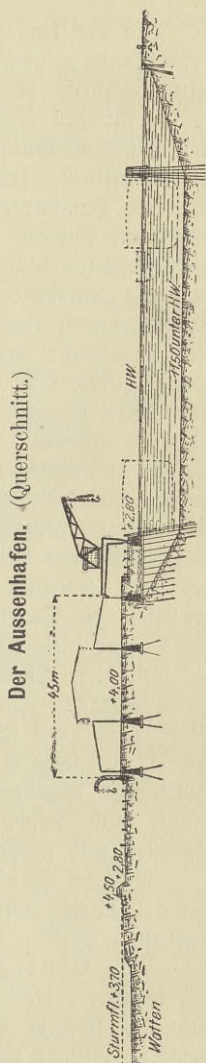
Die östliche Seite des Hafenbeckens ist bis jetzt noch nicht für bestimmte Zwecke in Aussicht genommen, und erhält keine Kaimauer, sondern eine Uferbefestigung, bestehend aus einer starken verankerten Spundwand mit oberer Steinböschung. Eine parallel derselben im Hafen eingerammte Reihe von Dalben ermöglicht hier den Schiffen das Fest-machen, sowie das Laden und Löschen mittelst längseit liegender Fahr-zeuge.

Nebenstehende Querschnittszeichnung giebt die Verhältnisse im Außen-hafen wieder. Das ganze Hafengebäude an der Westseite liegt darnach mit Ausnahme des Schuppenbodens unter der höchsten Sturmfluth und wird gegen Sturmfluthen im Westen durch einen Deich mit + 4,50 m Kronenhöhe geschützt. Die Kaimauerkante liegt auf + 2,80 m bez. 0,90 m unter der höchsten Sturmflut. Zwischen Kaimauer und Schuppen laufen zwei Geleise, die durch elektrisch betriebene Winkelportalkrahne von 3000 kg Hubkraft überspannt sind. Dann folgen die 45 m breiten Schuppen, welche an beiden Seiten mit Ladebühnen versehen sind. An der Innenseite der Schuppen sind feste Drehkrane von 1500 kg Hubkraft, sowie drei Geleise und ein Fahrweg vorgesehen.



Am äußersten Ende der östlichen Hafeneinfassung befindet sich ein Richtfeuer, welches, mit einer 600 m in nordöstlicher Richtung errichteten zweiten Leuchtboje in eins gepeilt, die Mittellinie der ausgebaggerten, 200 m breiten Fahrrinne angiebt, während vom Hafeneingang ab die beiden auf der Neßerländer Schleuse aufgestellten Leuchtfeuer die weitere Richtungslinie für die Einfahrt bezeichnen. Unmittelbar vor der Hafen-Einfahrt ist die Fahrrinne auf eine Breite von 350 in 600 m Länge erweitert, wodurch den großen Schiffen die im Außenhafen mangelnde Gelegenheit zum Drehen geboten wird. Zur Kennzeichnung der Grenze dieses Wendeplatzes sowie zur weiteren Kennzeichnung der Hafen-Einfahrt ist auf der Südgrenze, dem Hafensicht der Westmole gegenüber, eine durch Fettgas gespeiste Leuchtboje von dreimonatlicher Brennzzeit, weißes Licht mit Blinken zeigend, ausgelegt. Links und rechts von der Hafeneinfahrt dehnen sich, parallel zur Fahrwasserichtung der Ems, langgestreckte Weirwerke aus, welche zunächst den Zweck haben, im Verein mit der am andern Emsufer auf der sogenannten Geiseplate errichteten Parallel-Wehren und Bühnen das Emsfahrwasser zu begrenzen und zu leiten, ferner werden durch dieselben große Wattflächen von dem eigentlichen Emslaufe abgeschnitten. Bei späterer Eindeichung dieser Flächen dienen diese Werke als äußeres Schutzwerk des in angemessener Entfernung hinter ihnen liegenden Deichfußes. Die ganze Wijnbelsumer Bucht dürfte auf diese Weise in einigen Jahren Kulturzwecken dienstbar gemacht werden. Durch zweckmäßige Aufhöhung der Watten mittels parallel zum Hafendeich bez. der Hafeneinfassung laufender Schlickzäune und Hinterfüllung des zwischenliegenden Terrains mit dem dorthin geleiteten Vaggerschlick wird das Werk der Polder-Gewinnung unterstützt. Außerdem ist mit den zur Aufhöhung und Begrünung der Watten unerlässlichen Arbeiten auf dem westlichen Watt begonnen.

So bietet denn der Emdr Außenhafen ein zur Zeit noch unfertiges Bild. — Wenn auch im Laufe der Bauzeit hier und da noch Aenderungen des ursprünglich in der Denkschrift festgelegten Planes erfolgen werden, so wird doch sicherlich an dem Grundgedanken festgehalten werden, nämlich einen mit den modernsten Einrichtungen für den Umschlag-Verkehr von Seeschiffen bis zu ca. 9 m Tiefgang versehenen Tidehafen herzustellen. Die Arbeiten sollen im Verein mit den Baggerungsarbeiten





auf der Ems derart beschleunigt werden, daß die Hamburg-Amerikalinie bereits im Frühjahr 1901 ihren Betrieb aufnehmen kann. \*)

#### d) Die Ems, Betriebe für den See- und Telegraphen-Verkehr.

Bis vor kurzer Zeit schenkte man, wenn von den schiffbaren Strömen Deutschlands gesprochen wurde, der Ems wenig oder gar keine Beachtung, sie wurde höchstens für eine Wasserstraße zweiten oder dritten Ranges angesehen, welche, für den Schiffsverkehr mehr oder weniger außer Geltung gesetzt, nach keiner Richtung hin sich mit den Nachbarströmen messen konnte. Daß die Verhältnisse früher anders lagen, haben wir weiter oben gesehen schon die Hamburger erkannten im Beginn des 15ten Jahrhunderts die Bedeutung Emdens und der Ems für die Schifffahrt, und in den folgenden Jahrhunderten blühte nicht allein die Handelschifffahrt mächtig auf, sondern auch die brandenburgisch-preußische Kriegsmarine machte die Ems zum Ausgangspunkt ihrer ersten Unternehmungen. Wir haben alsdann ferner die Verhältnisse kennen gelernt, welchen der bedauerliche Umschwung in dem Schiffsverkehr auf der Ems zuzuschreiben war. Nachdem die alte Herrlichkeit Emdens als Seehafen und Seehandelsstadt zu Grabe getragen, fehlte es an einem deutschen Seeplatz an der Ems, welcher den Schiffsverkehr aufnehmen und für die Wohlfahrt des Landes ausnutzen konnte. Ferner war die Schifffahrt selbst im Laufe des verflossenen Jahrhunderts eine andere geworden. An Stelle der verhältnißmäßig flach gehenden Segelschiffe mit kleinerem Rauminhalt bediente sich der Verkehr der erheblich tiefer gehenden Seedampfer mit größeren Abmessungen und für diese genügten die Tiefenverhältnisse der Ems nicht mehr. Bis zur Knock-Rhede war diese allerdings auch für Schiffe bis 7 m Tiefgang befahrbar — und diese Thatsache hat dem benachbarten Delfzyl unschätzbare Vortheile gebracht —, von da ab wies jedoch die Seekarte so erheblich geringere Wassertiefen auf (2 m bei Niedrigwasser), daß selbst schon für Schiffe von 4 m Tiefgang die Weiterfahrt bis zur Emdener Seeschleuse nur bei Hochwasser angängig war. Das Laden und Börsen tiefer gehender Schiffe mußte aus diesem Grunde von der Knock-Rhede aus mit erheblichen Unkosten und großem Zeitverlust bewerkstelligt werden. —

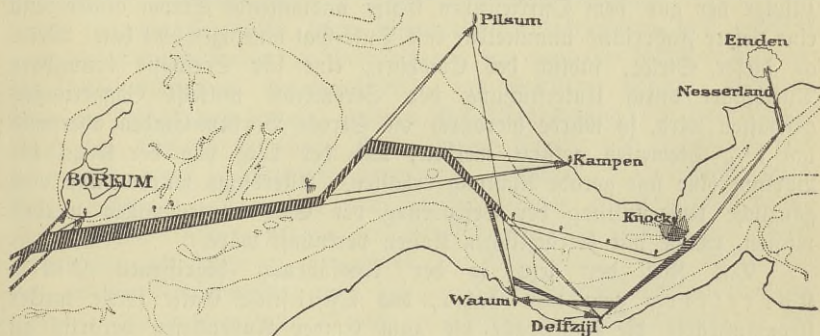
Gott sei Dank ist innerhalb der letzten Jahre in diesen Verhältnissen ein gründlicher Wandel geschaffen worden bez. wird derselbe binnen Kurzem geschaffen werden. —

Die Einfegelung in die Ems von See aus kann durch das am meisten südlich gelegene Hubertgat, durch die Wester-Ems in der Mitte und für kleinere Schiffe und Fahrzeuge durch das am meisten nördlich gelegene Niffgat erfolgen. Die Oster-Ems mit der Leybucht, welche östlich von Vorkum nach Oreetjesl führt, kommt für die Ems-Schifffahrt nicht in Betracht. Die drei zuerst genannten Fahrstraßen laufen auf der Rhede von Vorkum zusammen; von denselben eignen sich zur Einfegelung bei

\*) Leider konnte der Termin aus verschiedenen Gründen nicht innegehalten werden.

Nachtzeit nur das Hubertgat und die Wester-Ems, welche durch feste Feuersektoren des Vorkumer Leucht-Feuers bezeichnet sind, an die sich beiderseits Sektoren mit Blitzlicht zur Bezeichnung der gefahrbringenden Sände und Untiefen anschließen. Die Rhede von Vorkum, welche die Breite von fast einer Seemeile besitzt, ist ziemlich geräumig und hat guten Ankergrund, bietet jedoch namentlich gegen NW.-Wind keinen oder nur geringen Schutz.

Strom aufwärts wird das Fahrwasser durch den Möwensteert in das Randzelgat (östlich) und die alte Ems (westlich) geschieden, welche letztere weiter südlich das Dufe-Gat bildet. Das Randzelgat, von dessen



nördlichsten Theile die Fischerbalje mit dem Vorkumer Hafen abzweigt, bildet mit seiner östlich vom Ems-Hörn-Sande laufenden Verlängerung die Hauptfahrstraße, mit Tiefen nicht unter 7 m bei Niedrigwasser, während sich das Dufe-Gat nördlich von Ostpolderfiel bis zu Wassertiefen von 2,5 m verläuft und daher nur für flach gehende Fahrzeuge benutzbar ist.

Die dem Hafen von Delfzijl vorgelagerten Sände — der Hund und der Paapsand — spalten südlich des Emshörns das Fahrwasser noch einmal in das eigentliche Ems-Fahrwasser (westlich) und das ostfriesische Gatje (östlich). Das erstere läuft als tiefe Rinne dicht an der holländischen Küste entlang an Delfzijl vorbei bis zur Südspitze des Paapsandes, während das Ostfriesische Gatje mit geringsten Tiefen wenig über 3 m vor kurzer Zeit lediglich für kleinere Schiffe und Fahrzeuge befahrbar war. Nachdem indessen von 1899 an durch den preussischen Staat im Ostfriesischen Gatje umfangreiche Baggerungen vorgenommen worden sind, ist jetzt hier durchgehend auf 300 m Breite eine Tiefe von 9 m unter Hochwasser geschaffen, so daß man berechtigt ist, diesen Stromarm als den Hauptstrom zu betrachten. Daß sich die Verhältnisse wieder zu Gunsten des alten Stromlaufs verschieben sollten, erscheint ausgeschlossen, da, vom wasserbaulichen Standpunkte betrachtet, das ostfriesische Gatje vor dem alten Emslaufe ganz wesentlich begünstigt ist, und der Strom wohl selbst schon lange hier



seinen Lauf genommen hätte, wenn nicht die Untergrund-Verhältnisse — der Dargboden widersteht allen Strom-Angriffen — dies verhindert hätten. Daß thatsächlich der alte Emslauf dem ostfriesischen Gatte gegenüber zurücktritt, zeigt sich an der bedeutenden Versackung des Fahrwassers des alten Laufs, sodaß schon jetzt Schiffen von 4 m Tiefgang im obern Theil kaum noch die Durchfahrt gestattet ist. Die Verlegung des Fahrwassers in das Ostfriesische Gatte kürzt die Strecke Emden-Vorkum um  $2\frac{1}{2}$  Seemeilen ab und schafft fernerhin die Annehmlichkeit bez. den Vortheil, daß der Schiffsverkehr, welcher früher die holländische Küste und Delfzyl passiren mußte, nun auf der deutschen Seite bleibt. Auch nördlich des Ostfriesischen Gatte scheinen die letzten Jahre eine Veränderung der Fahrwasser-Verhältnisse gebracht zu haben, indem den neuesten Vermessungen zufolge der aus dem Ostfriesischen Gatte auslaufende Strom anscheinend eine tiefere Fahrinne unmittelbar in's Dute-Gat hineingewühlt hat. Wenn an dieser Stelle, südlich des Emshörn, eine für Seeschiffe benutzbare Durchfahrt durch Unterstützung der Stromkraft mittelst Baggerungen geschaffen wird, so würde hierdurch die Strecke Vorkum-Emden abermals um  $1\frac{1}{2}$  Seemeilen gekürzt werden, und der Weg von der Knoch bis Vorkum eine fast gerade Richtung erhalten. Allerdings würde dann eine gänzliche Umgestaltung der Befahrung der Ems vorgenommen werden müssen, welche mit beträchtlichen Kosten verknüpft wäre.

Das Ziel der jetzt in der Ausführung begriffenen Ems = Korrektion geht nun dahin, das Ostfriesische Gatte sowie weiter stromaufwärts die Fahrstraße bis zum Emden Außenhafen derartig zu erweitern und zu vertiefen, daß eine Tiefe von 10 m bei Hochwasser auf 300 m Breite im ostfriesischen Gatte und auf 200 m Breite auf der Strecke Emden-Knoch erreicht wird. Bis September 1901 sollen die Arbeiten soweit gefördert sein, daß alsdann Schiffe von 8 m Tiefgang bei nahezu allen Wasserständen und von 9 m Tiefgang während eines großen Theils der Fluthzeit einlaufen können. Hierdurch würden etwa dieselben Verhältnisse wie bei Bremerhaven geschaffen werden. Auch stromaufwärts von Emden ist eine Verbesserung der Ems geplant, dementsprechend soll für die Strecke Emden-Deer eine Tiefe von 7 m, und für diejenige von Deer nach Papenburg eine solche von 5,5 m bei mittlerem Hochwasser hergestellt werden, außerdem wird eine Begradigung des Flußlaufes an den stärksten Krümmungen der letzten Strecken nothwendig ausgeführt werden müssen. Für die Vertiefung der Ems oberhalb Emdens wird die vorherige Verbesserung des Stromes unterhalb des Emden Hafens erleichternd in's Gewicht fallen. Es liegt in der Natur der Sache, daß während und in der ersten Zeit nach der Korrektion der Strom eine erhöhte Neigung zeigen wird, seine Tiefen-Verhältnisse zu ändern, wie dies z. B. bei der Regulirung der Unterweser der Fall war, man hofft indessen seitens der Sachverständigen zuversichtlich, daß der ein- und auslaufende Fluth- und Ebbstrom ausreichende Stärke besitzt, die einmal geschaffene Fahrinne zu erhalten und daß man ferner in der weitausegedehnten Fläche des Dollarts ein Spülbecken von genügender



Größe haben wird, nm die Tiefe des außerhalb desselben liegenden Theils des Flußbettes zu gewährleisten. Für die Vertiefung der Ems sind in den letzten 10 Jahren ausgegeben worden: 600 000 M., 750 000 M. und 270 000 M., hierzu kommen die 1900 bewilligten 2 500 000 M., sodaß sich die Kosten der Vertiefung bisher auf etwas über 4 Millionen Mark stellten.

Die Zukunft des neuen Hafens wird in erster Linie davon abhängen, ob es gelingt, für größere Seeschiffe einen zu allen Zeiten sicheren Zugang von See aus zu schaffen, diese wichtige Frage scheint aber schon heute mit einem zuversichtlichen „Ja“ beantwortet werden zu können.

Die Strecke von der Anseglungstonne vor der Ems (Hubertgatboje) bis zum Emden Außenhafen beträgt ca. 38 Seemeilen und kann von gewöhnlichen Frachtdampfern in 3—4 Stunden zurückgelegt werden. Sie bietet für die Schifffahrt keine besonderen Schwierigkeiten und gestattet auch die Einfahrt sowie die Ausfahrt aus der Ems bei Nachtzeit vermöge des Leitfeuer=Systems der Leuchtfeuer von Borkum, Pilsum, Campen, Watum, Delfzyl und Knoek. Infolge der Veränderung des Fahrwassers durch das Ostfriesische Gatje ist in diesem Theile der Fahrstraße eine neue Befeuerung nothwendig geworden. Dieselbe ist vorläufig durch fünf Leuchtbojen erfolgt, die, durch Fettgas gespeist, unterbrochenes weißes Feuer zeigen. Ferner ist, um den Schiffen das Einlaufen in den Emden Außenhafen bei Nacht zu ermöglichen, die Befeuerung, welche bisher nur bis zur Knoek durchgeführt war, bis zur Nesserländer=Schleuse fortgeführt worden. Zu diesem Zweck ist auf der Ostseite des Außenhafens ein aus zwei Einzelfeuern bestehendes Richtfeuer erbaut, dessen Einzelfeuer durch Deckpeilung die Mittellinie der ausgebaggerten Fahrinne ergeben. Zur Kennzeichnung der Hafeneinfahrt soll demnächst noch auf dem Kopfe der Westmole ein rothes Licht zeigendes Hafenfeuer erbaut werden. Dem Hafenfeuer gegenüber, die Grenze des Wendeplaces zugleich bezeichnend, liegt die bereits oben erwähnte Leuchtboje, zwei weitere Leitfeuer auf der Nesserländer Seeschleuse vervollständigen die Einfahrt in den Außenhafen.

Das Betonnungs- und Leuchtfeuerwesen auf der Ems ist der Königlichen Wasserbau=Inspektion in Emden unterstellt. Zu ihrem Betriebe ist außer zwei Regierungsdampfern, einer Peilbarke, einem Eisbrecher und mehreren kleineren Fahrzeugen das nöthige Bagger=Material nebst Schleppern vorhanden. Für die Tiefhaltung des Außenhafens dient ein Pumpenbagger, zu dem in der nächsten Zeit noch ein zweiter hinzutritt, derselbe fördert mittels Tauchkolbenpumpen Schluff und Wasser im Verhältniß 1 : 4 bei einer Leistung bis 500 cbm stündlich.

Für die Verwaltung des Seezeichen- und Tonnenmaterials, welches außer den Baaken und Winterseezeichen das Feuer Schiff Borkum=Riff, die Heulboje sowie 140 Stück Seetonnen umfaßt, ist kurz unterhalb der Eisenbahn=Drehbrücke im Königspolder ein fiskalischer Bauhof errichtet. Derselbe ist mit den erforderlichen Baulichkeiten und Anlagen für die Ausführung aller für die Unterhaltung und Ausbesserung der Seezeichen



und des Schiffsmaterials erforderlichen Arbeiten ausgestattet und enthält einen geräumigen Tonnenstuppen, eine Seileis-Anlage, eine Werkstatt, einen festen Krahn von 25 000 kg Tragkraft und einen beweglichen Handkrahn. Außerdem ist zur Herstellung des für die Speisung der Leuchtbojen erforderlichen Zettgases eine Gasfabrik vorhanden. Eine in einer Einbuchtung des Binnenhafens angelegte Querbelling gestattet das Aufschleppen von Fahrzeugen aus dem Wasser zwecks Vornahme von Ausbesserungen. Endlich bietet ein kleiner Hafen, der Bauhof-Hafen den Schiffen Unterkunft.

Der Wasserbau=Inspektion sind unterstellt: Der neue Leuchtturm auf Vorkum, 63 m hoch, im Jahre 1879 aus Klinkern und Granit erbaut, welcher mit einem 21 Seemeilen sichtbaren festen Feuer mit Blinken ausgestattet ist, ferner der südlich von diesem ebenfalls auf Vorkum 1889 aus Gußeisen errichtete Leuchtturm, welcher bei einer Höhe von 32 m ein 16 Seemeilen sichtbares elektrisches festes bez. Blitzfeuer erscheinen läßt und insbesondere das Leitfeuer für die beiden Eingefelungstraßen abgibt. Es folgen alsdann die beiden Leuchtbojen auf dem Randzel-Watt, von welchen die nördliche den Eingang zur Fischerballe, die südliche die Südspitze des Watts bezeichnet und zugleich die Kurzänderung aus dem Randzel-Gat in die Randzel-Flakte kennzeichnet, ferner der Leuchtturm von Pilsam, aus Schmiedeeisen gebaut, 15 m hoch mit weißem, 12 Seemeilen sichtbaren festen bez. Blitzfeuer, alsdann der ebenfalls aus Schmiedeeisen gebaute 62 m hohe Leuchtturm von Campen mit weißem, 21 Seemeilen sichtbarem, elektrischem festen bez. Blitzfeuer und schließlich das 9 m hohe 10 Seemeilen sichtbare, feste Leuchtfeuer auf der Knock-Spitze.

Das Emslootswesen ist ein vom Staate unterstütztes Unternehmen der 1859 errichteten Emslootsgesellschaft (siehe Seite 76). Das Personal derselben bestand bis jetzt aus 1 Lootsenkommandeur, 1 Oberlootsen, 4 Lootsenschiifern, 18 Seelootsen und 13 Reservelootsen, wozu noch 9 Binnenlootsen und verschiedene andere Funktionäre hinzukamen. Es kreuzten vor der Ems-Mündung zwei große Lootsenschooner, während ein kleiner Schooner und ein Kutter den Abhol-Dienst wahrnahmen. Angesichts der für die Ems und die Emshäfen zu erwartenden Steigerung des Verkehrs wird demnächst auch das Lootsenwesen eine Erweiterung erfahren, indem noch ein vierter Schooner eingestellt und die Anzahl der Seelootsen auf 25 erhöht, sowie das Kontingent der Reservelootsen dementsprechend ergänzt werden soll.

Zur Rettung von Schiffbrüchigen befindet sich in Emden ein unter der Leitung des Lootsenkommandos stehender Bezirksverein, dessen Rettungsboot auf Neßerland steht. Der Stadt Emden gebührt das Verdienst, im Jahre 1861 die erste deutsche Rettungs-Gesellschaft für Schiffbrüchige in's Leben gerufen zu haben. Ferner sind dem Lootsenkommando Emden noch die beiden Rettungsstationen auf der Insel Vorkum unterstellt. —

An dieser Stelle möge auch der wachsenden Bedeutung Emdens für den See-Telegraphen-Verkehr gedacht werden.



Schon im Jahre 1858 hatte die englische submarine telegraph company die staatliche Genehmigung zur Legung eines Kabels zwischen der englischen und deutschen Küste erworben und Emden wegen seiner Lage im äußersten Westen zum Landungspunkte ausersehen. Das Kabel wurde auch gelegt, jedoch schon 1864 wegen mangelhaften Arbeitens wieder aufgegeben.

Nach diesem ersten mißglückten Versuch wurde 1866 vom nachherigen Baron Reuter unter Zugrundelegung der gesammelten Erfahrungen eine zweite unterseeische Verbindung zwischen Deutschland und England durch Legung eines vieradrigen Kabels von Lowestoft über Norderney und Norden nach Emden geschaffen.

Dem Bedürfnis nach einer weiteren Verbindung mit England wurde 1871 durch Legung eines zweiten, ebenfalls vieradrigen Kabels von Lowestoft über Borkum nach Greetfiel seitens der Vereinigten Deutschen Telegraphen-Gesellschaft entsprochen.

Um eine unmittelbare Verbindung mit Nord-Amerika zu schaffen, trat zu den bereits vorhandenen als drittes Kabel 1882 das Kabel Emden—Greetfiel—Valencia (Irland) hinzu, welches in Valencia den Anschluß an das Kabel Valencia-New-York erhielt. Die feierliche Eröffnung dieser ersten unterseeischen Kabel-Verbindung zwischen Deutschland und Nord-Amerika fand am 22. April 1882 in Gegenwart des Staatssekretairs von Stephan in Emden statt.

Am 1. Januar 1889 gingen alsdann die bisher im Besitz der Vereinigten Deutschen Telegraphen-Gesellschaft befindlichen Kabel-Verbindungen an das Deutsche Reich über.

Im Jahre 1892 wurde, um dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis mit England zu entsprechen, ein neues vieradriges Kabel Emden—Borkum—Bacton (England), dessen sich auf 180 000 Mk. belaufende Kosten von beiden Staaten gleichmäßig getragen wurden, gelegt. Alle bis dahin geschaffenen unterseeischen Verbindungen mündeten in England bez. Irland. Durch die im Jahre 1897 gelegte Kabel-Verbindung Emden—Vigo mit einer Länge von 2060 Kilometern wurde von der Deutsch atlantischen Telegraphengesellschaft in Köln der erste Theil eines ausschließlich deutschen Kabels für den Verkehr nach Amerika hergestellt.

Schließlich ist dieser Gedanke im Frühjahr 1900 verwirklicht worden durch die Legung der Kabel-Verbindung Emden—Azoren—New-York mit einer Gesamtlänge von 8080 Kilometern.

Die augenblicklich mit England vorhandenen Verbindungen genügen noch nicht zur Bewältigung des Riesenverkehrs, sodaß dem Vernehmen nach im Frühjahr 1901 ein neues vieradriges Kabel von Emden über Borkum nach England gelegt werden soll, wodurch die Anzahl der bisher bestehenden Kabelleitungen zwischen Deutschland und England von 16 auf 20 vermehrt würde.

Es liegt auf der Hand, daß sich infolge der sechs unterseeischen Kabel-Verbindungen, deren Ausgangspunkt Emden vermöge seiner Lage geworden ist, an diesem Orte ein sehr bedeutender telegraphischer Verkehr



entwickelt hat, sodaß nicht allein die vorhandenen Telegraphen-Räumlichkeiten erweitert, sondern auch das Personal bedeutend verstärkt werden mußte. Die Thätigkeit des Telegraphenamtes in Emden wird zum weitest aus größten Theil vom Durchgangs-Verkehr in Anspruch genommen, welcher mit der Zeit ganz kolossale Dimensionen angenommen hat, denn auch der gesammte Ueberlands-Verkehr von England nach Indien nimmt seinen Weg über Emden. Auch das Woff'sche Telegraphenbureau hat hier selbst seit dem 1. November 1899 eine Filiale errichtet. Schließlich ist noch zu erwähnen, daß das Feuerschiff Vorkum-Riff mit Markonischem Telegraphen-Apparat ausgerüstet ist, wodurch den Schiffen Mittheilungen von See aus ermöglicht werden.

Es läßt sich nicht verkennen, daß Emden auch als überseeische Kabel-Station sowohl vom verkehrs- wie kriegspolitischen Standpunkte aus in den letzten Jahren eine Bedeutung erlangt hat, welche noch dadurch vergrößert wird, daß hier das einzige, ausschließlich deutsche überseeische Kabel Emden—Horta—New-York seinen Ausgangspunkt hat.

### Drittes Kapitel.

#### Neue Verkehrs-Verhältnisse.

##### a) Kanalverkehr.

Obwohl der Dortmund-Emskanal zur Zeit seiner Eröffnung noch nicht völlig fertiggestellt war, indem seine Wassertiefe nur 2 m anstatt der geplanten 2,5 m betrug, und obgleich der Verkehr des Hafens von Emden zu dieser Zeit nur auf kleinere Seeschiffe bis zu 6 m Tiefgang im Binnenhafen beschränkt war, so begann doch schon bald nach der Inbetriebnahme der neuen Wasserstraße eine sehr erfreuliche Belebung des Verkehrs sich geltend zu machen.

Die oben angeführte, den Ausbau des Emden Hafens betreffende Denkschrift macht hierüber folgende Angaben:

Ein Schiffsahrtsbetrieb auf dem Kanal ist versuchsweise seit April 1898 zugelassen, seit dem 1. Mai 1899 ist das Hebwerk und damit der bedeutendste Kanalhafen Dortmund für die Schiffsahrt zugänglich.

Der Güterverkehr auf dem Kanal betrug bis zum 1. November 1899: 326 630 Tons, davon 222 660 in den Monaten Mai bis Ende Oktober. In den Dortmunder Hafen, welcher für gemeinsame Rechnung der Stadt und des Staates betrieben wird, sind in der Zeit vom Mai bis 1. November eingelaufen 127 Frachtschiffe, welche mit 32 012 Tons Gütern beladen waren; ausgegangen sind 177 Schiffe, welche mit 16 709 Tons beladen waren. Außerdem liefen ein und aus eine Anzahl leerer Schiffe und 395 Personenschiffe. Der Gesamtverkehr des Dortmunder Hafens



umfaßte in den ersten 6 Monaten des noch unvollkommenen Kanalverkehrs 612 Frachtschiffe, im Ganzen gingen dort 1402 Schiffe ein und aus. Die Hafenkasse hatte vom 1. April bis 1. November eine Gesamt-Einnahme aus allen Betrieben von 81000 M. gegen eine Ausgabe an Gehältern, Löhnen und Unterhaltung von 32900 M.

Noch wesentlich bedeutender hat sich der Hafenverkehr der westfälischen Hauptstadt Münster entwickelt. Es sind dort vom 1. April bis 1. November 1899 449 Schiffe angekommen und 446 ausgegangen, welche 27000 Tonnen Güter anbrachten, bez. ausführten. Der Umschlag betrug im Durchschnitt täglich 40, im Höchstbetrug 80 Wagenladungen. Das Hafengebiet ist in weitem Umfange für den Verkehr nutzbar gemacht, etwa 25 Betriebe der verschiedensten Art hatten sich daselbst bis zum Frühjahr d. J. niedergelassen.

In dem Emden Hafen umfaßte der Verkehr, welcher nachweislich zwischen Kanal- und Seeschiffen bis zum 1. November 1899 und zwar der Hauptsache nach in den letzten Monaten stattfand, 37 Seeschiffe und 158 Kanalschiffe, welche 94511 Tons Güter umgeschlagen haben. Die bei Emden belegene Vorsumer Kanalschleuse passirten Güter im Gesamtbetrage von 100098 Tons. Im Hafen von Leer sind 26011 Tons zwischen Kanal- und Seeschiff umgeschlagen. In beiden Häfen berechtigen, wie der Regierungspräsident hervorhebt, die durch den Dortmund-Emskanal hervorgerufenen Anfänge der Industrie zu den besten Hoffnungen.

Die Einfuhr hat hauptsächlich bestanden aus Eisenerz, Holz, Getreide, Stückgütern, Steinen, Kohlen, die Ausfuhr aus Eisen- und Stahlfabrikation aller Art und Kohlen. Das Dortmunder Hafenamt berichtet, daß die im Lagerhause angebrachten Waaren (insbesondere Getreide einschließlich Braugerste, Zucker, Rübböl, Sprit, Speck, Schmalz, Kolonialwaaren) zum weitaus größten Theil früher über Rotterdam eingegangen sind.

In der Hauptsache hatte von Anfang an die Westfälische Transportgesellschaft zu Dortmund den Kanalverkehr übernommen und im Frühjahr 1900 mit einem Transportpark von 30 Schleppkähnen, 3 Güterbooten und 3 Kanalseekähnen von zusammen ca. 34000 Tonnen Lade-fähigkeit sowie 7 Dampfern von 1350 Pferdekraften betrieben. Nicht allein auf den Durchgangsverkehr von Gütern war es hierbei abgesehen, sondern man hatte auch in sehr erfreulicher Weise dem Lokalverkehr mit den am Kanal gelegenen Ortschaften durch Einrichtung regelmäßiger Fahrten von Frachtdampfern Rechnung getragen.

Von Leer aus betreibt die Schleppschiffahrts-Gesellschaft Dortmund-Ems den Kanalverkehr zunächst mit 5 Schleppkähnen, in Meppen vereinigten sich die Emschiffer zu einer Gesellschaft, welche 52 Fahrzeuge zählt und ferner haben sich in Emden sowie an andern Orten an der Ems verschiedene Privatfirmen zur Pflege des Kanalverkehrs etablirt.

Soweit die Angaben der Regierung. Was die Größe der Kanal-Fahrzeuge anbetrifft, so sind bis jetzt in der Hauptsache zwei Arten vertreten. Die Größere ist 67 m lang und 8,20 m breit und hält ca. 950 Tonnen und ist von der Westfälischen Transport-Gesellschaft ein-



geführt, während die Kleinere von ca. 400 Tonnen Ladefähigkeit von andern Gesellschaften in Gebrauch genommen ist. Außerdem bestehen noch Fahrzeuge mit eigener Maschine für die Beförderung werthvollerer Güter sowie für den Personen- und Lokalverkehr. — Auch von auswärts her verfolgt man die Entwicklung des neu ins Leben getretenen Verkehrs-Unternehmens mit reger Theilnahme, und man ist eifrig bestrebt, die hier gebotenen günstigen Verhältnisse auszubenten. So hat die Unterweser-Schleppschiffahrtsgesellschaft zu Bremen mit Hülfe des Norddeutschen Lloyd ihr Aktienkapital von 500 000 Mark auf 2 Millionen erhöht, um mit einer erheblichen Anzahl von Kanal-Seeleichtern den Verkehr auf dem Kanal zu betreiben. Ferner hat die vereinigte Bugsir- und Schleppschiffahrtsgesellschaft zu Hamburg, welche auch den Bugsirverkehr im Emder Außenhafen und auf der Ems übernimmt, einen regelmäßigen Verkehr mit Kanal-Seeleichtern zwischen Emden und Hamburg eingerichtet. Letztere erhält für die ersten fünf Jahre von der Regierung bez. der Stadt Emden eine Beihilfe als Entschädigung für die in der ersten Zeit vielleicht noch geringe Ertragsfähigkeit des Unternehmens.

Schon seit einer Reihe von Jahren besteht zwischen unsern größeren Seehandelsplätzen ein sogenannter Seeschleppverkehr, welcher, namentlich nachdem durch die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals eine neue gefahrlose Verbindung zwischen der Ost- und Nordsee hergestellt ist, einen solchen Aufschwung genommen hat, daß von 1894 bis 1898 eine Vermehrung der Zahl der in der Küstenschiffahrt verkehrenden Schiffe um 19,5 % sowie der Tonnage um 22,8 % eingetreten ist. Dieser Seeschleppverkehr vollzieht sich mit 500—1000 Tonnen fassenden Lastschiffen — sogenannten Seeleichtern, Kanalseeleichtern bez. Kanalseekähnen, — von welchen bis fünf oder sechs durch einen Schleppdampfer geschleppt werden und welche für den Versandt namentlich von Massengütern (Kohlen, Getreide, Salz u.) eingerichtet sind. Ihre Vorzüge bestehen darin, daß ihr geringer Tiefgang (8—15') sie befähigt, weit in die Flüsse und Kanäle hineinzufahren, daß sie Dampfer gleicher Größe an Tragfähigkeit übertreffen und daß sie genügende Seeigenschaften besitzen, um die verhältnißmäßig immer nur kurzen Strecken über See an der Küste entlang geschleppt werden zu können. Außerdem sind die Bau- und Unterhaltungskosten solcher Fahrzeuge verhältnißmäßig geringe. Fast alle unsere Küstenplätze haben diesen Verkehrsweg unter einander beschritten, Hamburg und Bremen schon seit einer Reihe von Jahren, in ersterer Stadt besitzt die Vereinigte Bugsir- und Schleppschiffahrtsgesellschaft bereits einen großen Seeleichter-Park, desgleichen in Bremen die Unterweser-Schleppschiffahrtsgesellschaft, und in Lübeck hat man ebenfalls seit Eröffnung des Elbe-Trabe-Kanals Seeleichter in Dienst gestellt, um mit diesen den Verkehr zwischen den Ostseehäfen und dem Innern Deutschlands über Lübeck zu lenken.

Der Dortmund-Emskanal gewährt dem Seeschleppverkehr weitgehende Aussichten und dieser wird allem Anschein nach in der Zukunft hier eine Hauptrolle spielen. Der Speditionsverkehr ist in erster Linie abhängig von der Billigkeit der vorhandenen Verkehrswege, und für den Verkehr zwischen



dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und unsern deutschen Küstenplätzen dürfte der sich anbietende Kanal-Seeweg mittelst der Seeleichter nach dieser Richtung hin die günstigsten Aussichten bieten. Der große Vortheil dieser Versandt-Weise besteht ferner auch darin, daß jede Umladung der Güter vermieden und ein unmittelbarer Verkehr zwischen Dortmund und den deutschen bez. andern Küstenplätzen ermöglicht wird. Für den Steinkohlen-Versandt ist dieser Umstand besonders wichtig, weil dieselben durch das wiederholte Umladen nicht unerheblich leiden und auf diese Weise unmittelbar von der See ihrem Bestimmungsort zugeführt werden können. Dem Vernehmen nach läßt die Westfälische Transportgesellschaft eine Anzahl Kanalseeleichter auf rheinischen Werften bauen, dieselben werden aus Stahl hergestellt, haben eine Länge von 59 m, eine Breite von 8 m und können bei einem Wasserstande von 2 m im Kanal 550 Tons laden.

Es ist seitens der Kanalfeinde, um gegen den Mittellandkanal Stimmung zu machen, viel Nachtheiliges über den Kanalbetrieb und den Verkehr auf dem Dortmund-Emskanal ausgestreut worden, Manches mit Recht, Vieles jedoch mit Unrecht. Der Kanal ist in den Landtagsverhandlungen über den Emden Hafen von einem Abgeordneten in abfälliger Weise mit einem todtgeborenem Kinde bez. einem Torso verglichen worden. Die Bezeichnung Torso ist augenblicklich noch zutreffend, jedoch nur solange bis diesem Torso der zugehörige Kopf gewachsen sein wird, und dieser Kopf ist der Hafen von Emden. Alle die Mängel, welche dem Dortmund-Emskanal vorgeworfen werden bez. vorgeworfen werden können, sind Kinderkrankheiten, welche jedem großen Werk zunächst anhaften, die sich jedoch beseitigen lassen. Es ist richtig, daß der Kanalbetrieb während der ersten 4 Monate dieses Jahres (1900) zwecks Vornahme von Dichtungsarbeiten hat eingestellt werden müssen. Es handelt sich in erster Linie darum, den Wasserstand von  $2\frac{1}{2}$  m in allen Theilen des Kanals durch die nöthige Dichtung und Speisung herzustellen. Daß dies thatsächlich jetzt schon fast erreicht ist, beweist die Thatsache, daß in diesem Spätsommer in der trockenen Zeit der Wasserstand nach den amtlichen Veröffentlichungen während eines Zeitraumes von 14 Tagen der Beobachtung auf der Strecke Meppen—Herne zwischen 2,40—2,54 m wechselte und sich nur auf der kurzen Strecke vom Henrichenburger Hebewerk bis Dortmund infolge von Ausbesserungsarbeiten auf 2,20—2,30 m ermäßigte. Eine Einschränkung des Verkehrs fand nicht statt und der Kanal konnte von Emden bis Dortmund von Fahrzeugen mit 1,90 m Eintauchung und 750 Tonnen Ladung befahren werden.

Daß die Voraussetzungen für den Verkehr noch nicht ganz in der gewünschten Weise erfüllt wurden und dementsprechend auch die Einnahmen aus den Kanalabgaben hinter der Veranschlagung zurückblieben, braucht ebenfalls nicht verheimlicht zu werden, immerhin läßt sich schon eine nicht unerhebliche Verkehrszunahme feststellen. Gegenüber dem Güterverkehr von ca. 220 000 Tonnen in den Monaten Mai bis Oktober des Jahres 1899 läßt sich ein solcher von rund 320 000 Tonnen in der entsprechenden Zeit



des Jahres 1900 schon jetzt nachweisen. Von den beförderten Gütern gehörten 50 % zur I. Tarifklasse, 9,2 % zur II. und 40,8 % zur III.

An allen Enden des Kanals rührt sich ein neues Leben. Fünf näher und entfernter gelegene Zechen mit einer mittleren Tagesförderung von 6000 Tonnen haben Zechenbahnen gebaut. Von den größeren Städten hat es namentlich Münster verstanden, sich bereits einen erheblichen Kanalverkehr heranzuziehen, es ist ferner bestrebt, sich das Gelände zur Anlage eines zweiten Hafens zu sichern. Mehrere Kleinbahnen zum Kanal z. B. von Tecklenburg sind im Bau begriffen, um die Erzeugnisse des Landes der neuen Wasserstraße zuzuführen. Die Industrie der anliegenden Gegenden fängt an einen Aufschwung zu nehmen, Ziegeleien und andere gewerbliche Unternehmungen sind im Entstehen begriffen, und auch die Schiffbau-Thätigkeit beginnt sich zu heben.

Zur vollen Entwicklung wird der Verkehr erst dann gebracht werden können, wenn die Anlagen der Emshäfen und vor Allem der Emders Außenhafen vollendet und der Großschiffahrts-Verkehr hier selbst zu seiner völligen Entfaltung gelangt sein wird. Bis dahin haben wir es mehr oder weniger mit einer Uebergangszeit zu thun, welche hoffentlich jetzt nur noch von kurzer Dauer ist.

#### b) Seeverkehr.

Der Seeverkehr und der Kanalverkehr stehen zu einander in einem gegenseitigen Abhängigkeits-Verhältniß, keiner kann den andern entbehren, aus beiden entsteht der sogenannte Umschlagverkehr: vom Seeschiff aufs Kanalschiff und umgekehrt. Der Eisenbahn fällt hierbei im Großen und Ganzen eine ausgleichende und ergänzende Thätigkeit zu.

Was den Verkehr der Seedampfer betrifft, so gebührt in erster Linie der Hamburg-Amerikalinie das Verdienst, hier bahnbrechend vorgegangen zu sein. Merkwürdigerweise sind es, ebenso wie vor 500 Jahren, wiederum die Hamburger, welche die handels- und verkehrs-politische Bedeutung Emdens anerkennen und das Rind in den Sattel heben. Die Hamburg-Amerikalinie ist augenblicklich die größte und bedeutendste Seeschiffahrt-Gesellschaft der Welt und vermittelt mit ihren Dampfern einen sehr großen Theil des gesamten Weltverkehrs auf allen Meeren. Dadurch, daß sie in Emden festen Fuß faßt, bringt sie diesen Hafen mitten in den Weltverkehr hinein und hebt denselben auf eine Stufe mit andern großen Seeplätzen. Es handelt sich bei den getroffenen Vereinbarungen zunächst um die Aufnahme Emdens in den regelmäßigen Frachtdampfer-Verkehr der Gesellschaft, sowie um die Versorgung ihrer Dampfer, insbesondere der Frachtdampfer mit Bunkerkohle. Was diese letztere anbelangt, so läßt sich mit Sicherheit annehmen, daß der hierdurch erreichte Vortheil den ca. 8 stündigen Umweg über Emden aufwiegen wird; die Erfahrung der Unternehmerin giebt dafür eine ausreichende Bürgschaft. Vorausgesetzt muß hierbei werden, daß die Befohlung der Schiffe in der kürzesten Zeit ausgeführt wird, dies dürften indessen die im Außenhafen getroffenen



Einrichtungen in weitgehender Weise gewährleisten. Es ist sogar die Möglichkeit vorhanden, daß die Dampfer unmittelbar den Kanalschiffen die Kohlen entnehmen können, und auf diese Weise jede Umladung vermieden wird. Der Umstand ferner, daß das Ein- und Auslaufen der Schiffe in keiner Weise von den Ebbe- und Fluth-Verhältnissen abhängt, fällt ebenfalls ganz besonders zu Gunsten des Emden Hafens in die Waagschale und bildet eine Ausnahme in unsern bisherigen Hafenverhältnissen an der Nordseeküste. Der für die Dampfer entstehende Zeitverlust des Vorholens und Durchschleusens wird hier gänzlich in Fortfall kommen. — Auch die geographische Lage Emdens im äußersten Westen der Nordseeküste spielt besonders für die von östlichen Plätzen — Danzig, Riga — kommenden Dampfer insofern eine Rolle, als diesen hier, namentlich bei beschränkten Kohlenbunkern, die Gelegenheit geboten wird, sich vor der Weiter- bez. Ueberfahrt mit billiger westfälischer Kohle bunkervoll zu machen.

Das von der Hamburg=Amerikalinie gegebene Beispiel wird hoffentlich auch auf andere Seeschiffahrts=Gesellschaften anregend einwirken und Nachahmung finden, und es ist namentlich auch zu hoffen, daß der Norddeutsche Lloyd alsbald nachfolgen werde. Die für den Emden Hafen in Bezug auf die Befohlung der Schiffe gegebenen Verhältnisse sind derartig günstige, daß die begründetste Aussicht besteht, Emden zu einem Kohlenhafen im wahren Sinne des Wortes, einem zweiten St. Thomas oder gar Port Said an der deutschen Nordseeküste heranwachsen zu sehen.

Der bedeutende Antheil, welchen namentlich unsere einheimische Eisenindustrie an dem Wettbewerb der Völker im Auslande nimmt, gewährt dem Hafen von Emden in Bezug auf die Ausfuhr nicht minder günstige Aussichten, wie die großen Errungenschaften, welche die deutsche Politik und das deutsche Kapital in Bezug auf den Bau von Eisenbahnen im Auslande erreicht haben. Nicht allein für den, infolge der China=wirren leider, wenn auch nicht gänzlich stillstehenden, so doch stark verzögerten Bau der Shantung=Eisenbahn haben sich hier in Bezug auf die Ausfuhr der Baumaterialien die günstigsten Aussichten eröffnet, sondern auch die ebenfalls dem deutschen Unternehmungsgeist vorbehaltenen Bauten der weit größeren Strecken in Kleinasien und unsern deutschen Kolonien bieten fernere Verkehrs=Aussichten für Emden. Die Shantung=Eisenbahngesellschaft ist mit den großen Eisen- und Stahlwerken Friedrich Krupp, Dortmunder Union, Förder Bergwerks- und Hüttenverein und Bochumer Gußstahlverein — welche  $\frac{4}{5}$  aller Materialien für die Bahn liefern — sowie der Hamburg=Amerikalinie und dem Norddeutschen Lloyd, welche deren Beförderung übernommen haben, übereingekommen, die Verschiffungen der Bau=Materialien nach China über den Hafen von Emden zu bewerkstelligen. Bewährt sich dieser Verkehrsweg, so hat Emden die besten Aussichten, einen sehr großen Theil der nach dem Auslande bestimmten Erzeugnisse unserer heimathlichen Stahl- und Eisenindustrie über seinen Hafen zu befördern.

Schon seit mehreren Jahren besteht eine nicht unbedeutende Ein-



fuhr von Eisenerzen über Emden, welche demnächst einen immer größeren Umfang anzunehmen verspricht. Die Hamburg=Amerikalinie hat dem Vernehmen nach für die nächsten 10 Jahre den Wassertransport der Grubenprodukte aus den großen schwedischen Erzgruben übernommen und für die nach dem rheinisch=westfälischen Industriegebiet bestimmten Erze den Weg über Emden und den Dortmund=Emskanal gewählt. Es handelt sich hier um den Transport von jährlich ca. einer Viertel=Million von Tonnen.

In wieweit andere Rhederei=Gesellschaften dem Beispiel der Hamburg=Amerikalinie gefolgt sind bez. folgen wollen, darüber können hier leider keine ganz sicheren Angaben gemacht werden, da die deswegen gepflogenen Unterhandlungen theilweise noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Eine regelmäßige Dampfer=Verbindung mit Emden haben eingerichtet bez. beabsichtigen dasselbe dem Vernehmen nach zu thun: Die Bergen'sche Dampfschiffahrts=Gesellschaft in Bergen (Norwegen) nach den norwegischen Häfen, vorzugsweise für den Transport von Holz, die Sloman=Linie (Hamburg) nach Tanger, Malaga, Barcelona, Marseille und einigen andern Häfen des Mittelmeeres, die Dampfschiffahrts=Gesellschaft „Neptun“ (Bremen) nach Stettin, Danzig, Königsberg, sowie zwischen Köln a. Rh. und Riga über Emden. Auch die Dampfschiffsgesellschaft Svenska=Vloyd in Gothenburg hat regelmäßige Fahrten Bordeaux=Emden=Gothenburg eingerichtet, welche zunächst der Wein=Einfuhr dienen, dann aber auch Gelegenheit bieten, die Erzeugnisse der rheinisch=westfälischen Industrie über den Dortmund=Emskanal nach Schweden zu versfrachten.

Man ersieht aus diesen Angaben, daß Emden vielfach seine alten Verbindungen über See wieder angeknüpft hat, namentlich sind es die preußischen und russischen Ostseehäfen, mit welchen früher ein sehr reger Verkehr von Emden aus bestand, sowie ferner die skandinavischen Häfen, welche zunächst in Betracht kommen.

Dem Umschlagverkehr wird in erster Linie die Beförderung von Massengütern zufallen, hierzu gehören für die Einfuhr hauptsächlich: Englische Kohlen, Erze, Holz und Getreide. Was die englische Kohle anbelangt, so hat die Kohlentheuerung in diesem Jahre zu einer erheblichen Steigerung der Einfuhr derselben über die Emshäfen geführt. Bis zum Dezember 1900 waren in Papenburg, Leer und Emden zusammen 19200 Tonnen angebracht gegen 10600 Tonnen i. J. 1899 und 11900 Tonnen i. J. 1898, so daß die Höhe der Jahreseinfuhr die Zahl von 20000 Tonnen bestimmt erreichen dürfte. Besonders auch die Getreide=Einfuhr erfreut sich einer bedeutenden Aufnahme in den Emshäfen. Nach ungefährender Schätzung wurden im Jahre 1900 in den drei Emshäfen Emden, Leer und Papenburg ca. 87500 Tonnen Getreide per Schiff angebracht, von welchen  $\frac{4}{5}$  den billigen Wasserweg über den Dortmund=Emskanal nach dem Rheinlande nahmen. Das Holz wird namentlich als Schnittholz vorzugsweise aus Schweden und Rußland sowie Ostpreußen eingeführt und betrug die Holzeinfuhr i. J. 1900 102700 Tonnen. Das erhebliche Mehr des laufenden Jahres kam aus=



schließlich über den Dortmund-Emskanal nach Westfalen zur Versendung, sodaß ein nicht geringer Theil des westfälischen Holzverkehrs schon jetzt den holländischen Häfen entzogen ist. Für die Ausfuhr kommen außer westfälischer Kohle besonders Eisen- und Stahlwaaren, Torf, künstlicher Dünger und Häringe in Betracht.

### c) Verkehrs-Begünstigungen.

Angeichts der großen Veränderungen, denen Emden sowie die übrigen Emshäfen entgegengehen, darf die Nachbarschaft Hollands, insbesondere des Hafen von Delfzyl nicht übersehen werden. Es ist in den verfloßenen Jahren besonders von diesem Plaze alles aufgegeben worden, um auch seinen Verkehrsantheil an der neugeschaffenen Wasserstraße des Dortmund-Emskanals in Anspruch zu nehmen und den Umschlagverkehr an sich zu ziehen. Nach Uebergang des Hafens an den holländischen Staat sind sowohl sämtliche Hafenabgaben in Fortfall gerathen, als auch dem Umschlagverkehr sonst erhebliche Erleichterungen gewährt. Der Ausbau des Delfzylster Hafen bildete im verfloßenen Winter den Gegenstand der Besprechung in der niederländischen Kammer. Man war insofern getheilter Ansicht, als die eine Partei vor Zersplitterung der Kräfte warnte und die Verwendung dieser auf die Häfen von Amsterdam und Rotterdam anempfahl, während die andere — zu welcher auch der Minister vom „Waterstaat“ gehörte — den Ausbau des Delfzylster Hafens befürwortete. Im Zusammenhange hiermit haben holländische Wasserbau-Beamte, sowie Vertreter von Handel und Schifffahrt eine Berücksichtigung der Hafen- sowie der Fahrwasser-Verhältnisse auf der Ems vorgenommen, um festzustellen, welche Maßnahmen zu treffen sind, um dem Hafen von Delfzyl sowie der Provinzialhauptstadt Groningen über den Dortmund-Emskanal einen größeren Verkehr mit Westdeutschland zuzuführen. Die Groninger Handelskammer fordert eine Erweiterung des Kanals Groningen Delfzyl, sodaß Seeschiffe bis Groningen gelangen können, außerdem wünscht sie eine derartige Verbesserung des Delfzylster Hafens, daß sich dieser Plaz mit den preußischen Emshäfen erfolgreich messen könne. — Wenn auch Delfzyl in Folge seiner Lage gewisse Vorzüge in Bezug auf den Seeverkehr bietet, so räumt doch Emden seine Geschichte sowie in erster Linie seine Lage als Ausgangspunkt des neuen Wasserweges einen sehr erheblichen Vorsprung im Handelsverkehr ein. Trotzdem, und obwohl unser Verhältniß mit unserm Nachbar im Westen das denkbar beste ist, hat doch stets zwischen Emden und diesem eine Gegnerschaft bestanden. Betrachteten doch die Holländer lange Zeiten hindurch die Ems als ihr ausschließliches Besizthum und versuchten, den Seehandel Emdens nach jeder Richtung hin zu schädigen bez. zu schmälern. Haben sich die Zeiten auch sehr geändert, so wird doch Emden mit sammt den übrigen Emshäfen die holländische Gegnerschaft in geschäftlicher Hinsicht nicht außer Acht lassen dürfen. In Holland sind laut Gesetz vom 22. 7. 99. alle Gebühren für den Gebrauch von Wegen, Kanälen, Häfen, Schleusen und Brücken aufgehoben. Dies bedeutet eine große Verkehrs-Erleichterung, und auch wir



werden unsererseits daran denken müssen, dem sich so lebhaft entwickelnden Verkehr alle nur möglichen Begünstigungen zu gewähren, um denselben zu erhalten und zu vergrößern. Wenn auch der Staatsäckel momentan eine gewisse Einbuße erleidet, so werden sich doch für denselben durch die Zunahme von Wohlstand und Steuerkraft andere und ergiebigere Einnahmequellen öffnen. Es dürfte sich aus diesem Grunde empfehlen, für den Umschlagverkehr das weitestgehende Entgegenkommen in Bezug auf die Festsetzung der Lootsen-, Hafen- und Kanalabgaben eintreten zu lassen. In Bezug auf Letztere ist, um die Konkurrenz mit Rotterdam erfolgreicher aufnehmen zu können, schon im Frühjahr d. J. eine Erleichterung in Vorschlag gebracht worden und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil für die nicht unmittelbar am Kanal liegenden Plätze und Bechen die Anschlußkosten zu groß sind und die Vortheile der Kanalbeförderung hierdurch vielfach aufgehoben werden. Ferner ist zur Entlastung des Schiffahrtsverkehrs eine gleichmäßige Herabsetzung der Hafenabgaben für die drei Emshäfen Emden, Leer und Papenburg in Aussicht gestellt worden. Desgleichen ist seitens der Hamburg-Amerikalinie ein Antrag eingebracht, die Ermäßigung des Tarifs des Emslootsgeldes betreffend. Wie weit demselben Folge gegeben, entzieht sich leider meiner Kenntniß.

Von der soeben genannten Gesellschaft ist ebenfalls die Frage der Errichtung eines Freihafens in Emden in Anregung gebracht worden d. h. einen Theil des Hafens zum Freibezirk zu machen, wohin die Waaren zollfrei eingeführt und von wo sie ohne Zollkontrolle wieder ausgeführt werden können. Die Behörden haben sich dahin geäußert, daß für die Hebung des Verkehrs ein Freihafenbezirk im Emden Hafen sehr erwünscht sei und daß sich hierzu der Außenhafen — begrenzt durch die beiden Nesserländer Schleusen und die Schleuse des Vorfluthkanals — vorzüglich eigne, vorausgesetzt daß auf diese Weise dem Schiffahrtsverkehr im Binnenhafen und Dortmund-Emskanal keinerlei Belästigungen und Kosten durch das Passiren des Freigebiets entstehen. Es ist wünschenswerth, daß auch hier demnächst etwa bestehende Schwierigkeiten gründlich beseitigt werden. Gerade unnütze, mit Zeitverlust verbundene Förmlichkeiten und Plackereien der Hafen- und Zollbehörden erschweren den Umschlagverkehr in der empfindlichsten Weise und sind geeignet, das neu-geschaffene Verkehrswerk gründlichst zu schädigen. In der für 1901 zum weiteren Ausbau des Emden Außenhafens und zur Vertiefung des Fahrwassers der Unter-Ems geforderten Schluß- und Ergänzungsrate von 3547 000 Mk. ist ein Betrag von 163000 Mk. enthalten, welcher für die Abgrenzung eines im Emden Außenhafen einzurichtenden Freibezirks Verwendung finden soll, wie ein solcher in Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Stettin, Altona und Danzig auf Grund des § 107 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 vom Bundesrath genehmigt worden ist. In den Erläuterungen zu dieser Forderung heißt es:

„Die Erreichung des nationalen Zweckes der gesamten Kanal- und Hafenanlagen, den deutschen Hafen Emden an Stelle der holländischen und



belgischen Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen zum Ein- und Ausfuhrhafen für einen Theil des wichtigsten preussischen Industriegebietes zu machen, hängt nach den vor Kurzem zum Abschluß gebrachten eingehenden Erörterungen wesentlich davon ab, daß in Emden ein Freibezirk errichtet wird. Emden wird einen schweren Kampf gegen seine übermächtigen Konkurrenten mit ihren alten und gefestigten Handelsbeziehungen zu führen haben, und es ist daher unbedingt erforderlich, daß dort die gleiche Bewegungsfreiheit für den großen Seehandels-Verkehr wie in Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen dem Handel und Verkehr geboten werde. Diese Bewegungsfreiheit, welche die Einladungen und Ausladungen zugleich beschleunigt und verbilligt, ist der Natur der Sache nach, und wie die Erfahrung lehrt, nur in einem Freibezirk möglich. Die Hamburg-Amerikalinie, gewiß eine kompetente Beurtheilerin der einschlagenden Verhältnisse, hat unter Zustimmung aller theiligten Handels- und Schifffahrtskreise auf das Bestimmteste betont, daß eine der wesentlichsten Vorbedingungen, von denen die Erreichung des Ziels abhängt, Emden einem beträchtlichen überseeischen Schifffahrtsverkehr zuzuführen, die Einrichtung eines Freibezirks sei. Ueber die Angelegenheit haben eingehende Verhandlungen auch mit der landwirthschaftlichen Verwaltung stattgefunden, welche ergeben haben, daß für die Landwirthschaft aus der Errichtung des Freibezirks Nachtheile nicht zu befürchten sind. Blicke Emden diese für das Gedeihen des gesammten großen und kostspieligen Unternehmens notwendige Einrichtung versagt, so würde sich der benachbarte holländische Hafen Delfzyl zum Freihafen für die Ems und den Dortmund-Emskanal entwickeln, soweit überhaupt der Verkehr von Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen abgelenkt werden würde. Der Freibezirk soll den 1350 m langen Außenhafen, dessen westliches Ufer in einer Breite von rund 90 m bis zum inneren Böschungsfuß des Hafenschutzdeichs, und das östliche Ufer in einer Breite von 470 m umfassen. Die Kosten der Einfriedigung des Freibezirks sind unter Mitwirkung der Zollverwaltung auf 163 000 Mk. veranschlagt. Die Stadt Emden hat sich, obgleich es sich um einen lediglich fiskalischen Hafen handelt und trotz ihrer geringen Leistungsfähigkeit bereit erklärt, zu den Kosten einen Beitrag von 20 000 Mark zu zahlen.“

Seitens der Regierung sowie der Emshäfen selbst wird noch viel geschehen müssen, um dem Verkehr zu seinem vollen Aufschwung zu verhelfen, hierzu würde zunächst die Gewährung von billigen Anschlußfrachten nach Dortmund und Herne, sowie ferner die Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für solche Güter gehören, welche in der Regel auf dem Kanal befördert werden. Der Kanal-Umschlagverkehr kann sich der Mitwirkung der Eisenbahn nicht völlig entziehen, im Gegentheil wird die Letztere eine höchst nutzbringende Aushilfe und Ergänzung des Ersteren sein, namentlich wenn es sich um eine schnelle Beförderung von Gütern handelt bez. um eine rasche Ergänzung derselben. Leider hat die königliche Eisenbahn-Behörde die seitens der theiligten Körperschaften beantragte Einführung ermäßigter Eisenbahntarife nach den



Kanalumschlagplätzen bez. der Gleichstellung der Eisenbahntarife der Ems-hafenstationen mit den bestehenden Refaktien-Sätzen der Station Rotterdam abgelehnt. Ebenso ist auch der weiter beantragten Herabsetzung der für die überseeische Ausfuhr von Kohlen bestehenden Ausnahmesätze der Ems-hafenstationen um 3 M. für 10 Tonnen nicht entsprochen worden. Dagegen sind die Frachten für die zu Heizzwecken des See- und Flußschiffahrtsbetriebes nach den Ems-häfen bestimmten Kohlen auf die Sätze des Kohlenausfuhrtarifs mit Gültigkeit vom 15. November 1900 ab ermäßigt worden.

Ferner ist in Aussicht genommen, die für Emden-Stadt bestehenden Ausnahmetarife insoweit auf die neue Station Emden-Außenhafen zu übertragen, als sie im Wettbewerb gegen ausländische Häfen oder zur Unterstützung der inländischen Industrie im Wettkampfe gegen die ausländischen Erzeugnisse gerichtet sind, sowie endlich die Ems-hafenstationen in die für die Elbe- und Weserhäfen bestehenden, für die ersteren aber bisher nicht eingerichteten Ausnahmetarife aufzunehmen.

Auch für die Hebung des Personenverkehrs nach Westfalen dürfte in geschäftlicher Hinsicht eine schnellere und günstiger liegende Verbindung zwischen Emden und Dortmund zu empfehlen sein. — Die Personenbeförderung nach den Nordsee-Inseln wird in anerkennenswerther Weise dadurch verbessert werden, daß man die betreffenden Dampfer nicht mehr wie früher vom Delft oder Strohdiech, — verbunden mit oft sehr lästigem Aufenthalt an der Eisenbahndrehbrücke — sondern vom Außenhafen abfahren lassen will und die Reisenden unmittelbar mit der Bahn dorthin befördert, woselbst ähnlich wie in Bremerhaven ein Empfangsgebäude errichtet werden soll.

Was die weitere Aus- und Umgestaltung des Emden Hafens zu einem Großschiffahrtshafen anbelangt, so wird man hier den Anforderungen, welche der größere Verkehr stellen wird, gerecht werden müssen. Hierzu gehört die Neueinrichtung des Hafen-Signal-Wacht- und Sanitäts-Wesens, die Vermehrung des Bootsen-Personals, Schaffung von Docks und Reparatur-Werkstätten, Errichtung einer Quarantaine-Station — die jetzige am Binnenhafen gelegene ist völlig unzureichend und sollte entweder nach dem Außenhafengebiet oder nach der Knoek verlegt werden — Einrichtung von Sturmwarnungssignalen sowie eines Bugsir-Dienstes im Außenhafen. Den Letzteren hat die Vereinigte Bugsir- und Schleppschiffahrtsgesellschaft in Hamburg übernommen. Da im Bereich des Außenhafens selbst mit seiner Breite von 120 m das Drehen von längeren Schiffen nicht möglich ist, so ist es geboten, diese rückwärts herausgehen und unmittelbar vor der Hafeneinfahrt auf dem dort hergestellten Wendepolge drehen zu lassen. Dieses Manöver ist, besonders mit langen Einschraubenschiffen, im Strom nicht ganz einfach. Man bedarf daher der Hilfe von 1—2 Schleppdampfern, und es dürfte von Wichtigkeit sein, hier alsbald eine möglichst zweckentsprechende Praxis heranzubilden, um eventuelle Havarien bez. Festkommen von Schiffen zu verhüten.

Am Schluß dieses Kapitels darf ein wichtiger Umstand, welcher auf



die Lebens- und Entwicklungsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals und der Emshäfen von der allergrößten Wichtigkeit ist, nicht unberücksichtigt bleiben: Welchen Einfluß wird die Ausföhrung der augenblicklich schon zum zweiten Male dem Landtage vorliegenden Kanalpläne, insbesondere der in Aussicht stehende Bau des Rhein=Wefer=Elbe-Kanals auf die weitere Verkehrsentwicklung des Dortmund-Ems-Kanals und gleichzeitig hiermit der Emshäfen ausüben?

Bei der Bewilligung des Dortmund-Ems-Kanals 1886 war schon im Gesetz die Voraussetzung ausgesprochen, daß es sich beim Bau desselben um das erste Glied der den Rhein mit der Wefer und Elbe verbindenden Wasserstraße handle. Damals also schon mußten die maßgebenden Behörden und Körperschaften die Einwirkungen erwogen haben, welche der weitere Ausbau des Kanalnetzes auf den Betrieb und die Lebensfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals im Gefolge haben würde. Für die Entwicklung der Emshäfen ist es von der größten Wichtigkeit gewesen, daß der Dortmund-Ems-Kanal als erstes Glied des Mittelland-Kanals geschaffen wurde und daß durch diesen die Augen der Handels- und Verkehrswelt auf Emden und die Emshäfen gelenkt wurden. Eine große Anzahl von Handels- und Verkehrsverbindungen sind im Laufe der letzten Jahre zum Vortheil für die letzteren angeknüpft worden, und man strebt mit allen Mitteln danach, dieselben zu erhalten und weiter auszudehnen. Daher die großen Anstrengungen, Emden der Großschiffahrt und zwar so bald als möglich zugänglich zu machen. Der Verkehr, welcher sich erst einmal nach der Ems hingezogen hat, wird dieser auch erhalten bleiben, vorausgesetzt allerdings, daß ihm die nöthigen Lebensbedingungen geboten werden. —

Die Ansichten, ob der Mittellandkanal dem Dortmund-Ems-Kanal Nutzen oder Schaden bringen werde, gehen nun leider, und zwar besonders in der letzten Zeit, sehr auseinander; es soll hier nicht verschwiegen werden, daß man sogar von verschiedenen Seiten der beabsichtigten Verbindung mit dem Rhein (Emscher bez. Lippe-Linie) ein großes Mißtrauen entgegenbringt. Wie man einerseits die eigentliche Mittelland-Kanalstrecke für einen nicht hoch genug zu schätzenden Zubringer des Dortmund-Ems-Kanals hält, welcher den Waaren-Austausch zwischen Emden und Hannover, Sachsen etc. vermittelt, so befürchtet man andererseits, daß der Wasserweg von Dortmund nach dem Rhein nicht nur kein Zubringer sein werde, sondern sogar den gesammten, in Betracht kommenden Güter-Verkehr des größten Theils unseres rheinisch westfälischen Industrie-Gebietes über die Rheinstrecke den holländischen Häfen, insbesondere Rotterdam, zuwenden werde, weil der hier geschaffene Verkehrsweg den Wettbewerb des Dortmund-Ems-Kanals gänzlich ausschließen werde. Hierdurch würde dem auf den rheinisch-westfälischen Güteraustausch angewiesenen Großschiffahrts-Verkehr der Emshäfen ein frühes Ende bereitet werden. Als Grund für den Rückgang des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal wird zunächst die Abgabensfreiheit des Rheins den, wenn auch niedrig gehaltenen, Kanalabgaben gegenüber angeführt, ferner die bedeutend schnellere Beförderung



auf dem Rhein und schließlich der Umstand, daß der Dortmund-Ems-Kanal in seiner jetzigen Verfassung (mit unzureichenden, einfachen Schleusen anstatt großer Doppelschleusen) gar nicht im Stande sei, den ihm gegebenenfalls vom Rhein aus zugeführten Verkehrs-Zuwachs zu bewältigen, da er zu Zeiten starker Beanspruchung schon jetzt an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sei. Als ferneres Moment gegen die Emshäfen wird noch angeführt, daß sich, besonders für Massengüter aus Nordamerika, der überseeische Frachtfahrt nach Rotterdam erheblich niedriger stelle, wie z. B. nach Hamburg und Bremen, und naturgemäß dann auch nach Emden, da hier nicht immer auf Rückfracht gerechnet werden könne, wodurch dem holländischen Plaze mit seinen alten Handelsbeziehungen schon von vornherein ein nicht zu unterschätzender Vorsprung gesichert bliebe.

Zur Abwehr dieser drohenden Gefahr schlägt man anstatt des Dortmund-Rhein-Kanals den Bau eines für flach gehende Seedampfer sowie die größten Seeleichter befahrbaren Wasserweges vor, welcher letzterer seinen Ausgangspunkt bei Laar a./Rh. nehmend, als schleusenloser Kanal an der holländisch-westfälischen Grenze entlang geht und bei Hanekenfähr kurz oberhalb Pingen in den Dortmund-Ems-Kanal einmündet. Als Fortsetzung hierzu wird der weitere Ausbau der Kanalstrecke Hanekenfähr-Emden vorgeschlagen, um auch diese dem größeren Verkehr dienstbar zu machen. Der auf solche Weise geschaffene Wasserweg Laar-Hanekenfähr-Emden müsse mindestens 1 m tiefer gebaut werden, als die holländische Rheinmündung, um den Verkehr größerer und tiefer gehender Schiffe auf demselben zu gestatten, wie diese jetzt von Ruhrort bis zur Rheinmündung fahren können. Erst dann könne ein erfolgreicher Wettbewerb mit den holländischen Häfen aufgenommen werden, und erst dieser als Seekanal hergestellte Rhein-Ems-Kanal würde die so sehnlichst gewünschte Deutsche Rheinmündung schaffen und gleichzeitig die Verbindung mit der Mittelland-Kanalstrecke herstellen. Der Weg Bevergern-Laar sei allerdings über Hanekenfähr etwa 20 km länger, als über Münster, Henrichenburg, dieser Nachtheil werde aber durch den Zeitverlust, welchen die Benutzung der letzteren Strecke infolge Passirens einer größeren Anzahl Schleusen im Gefolge habe, völlig wieder ausgeglichen.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die angeführten Bedenken gegen die in der Kanalvorlage beabsichtigte Rhein-Verbindung manches Wahre enthalten. Die Verhältnisse liegen so, daß für das Tonnen-Kilometer nach dem:

|                                 | I. Güter-Kl. | II. Güter-Kl. | III. Güter-Kl. |
|---------------------------------|--------------|---------------|----------------|
| Tarif des Dortm.-Ems Kan. von   | 0,328 Pf.    | 0,234 Pf.     | 0,14 Pf.       |
| und dem beabsicht. Emscher-Thal |              |               |                |
| Tarif (Herne-Laar) von          | 2,00         | 1,50          | 1,00           |

z. B. für 1 Tonne (1000 kg) der I. Güter-Klasse:

|                                 |          |          |
|---------------------------------|----------|----------|
| auf der Strecke Münster-Emden   | (197 km) | 0,65 Mk. |
| " " " Münster-Rhein-(Rotterdam) | (105 km) | 1,00 "   |



Kanal-Abgaben zu entrichten sind. — Wohlbemerkt sind dies nur die reinen Kanalabgaben. Für die Kanalstrecke Herne-Emden (262 km) würde für die Tonne I. Kl. die Kanal-Abgabe 0,86 Mk., für die Strecke Herne-Laar (Rotterdam) 0,78 Mk. betragen. Für Herne bez. das Kanalgebiet etwas östlich davon würden also die durch die Kanal-Abgaben verursachten Unkosten nach der Ems-Mündung bez. nach der Rhein-Mündung die gleichen sein.

Was die Schiffsfracht selbst anbelangt, so beträgt dieselbe für die Beförderung von Massengütern von Ruhrort bez. von Duisburg nach Rotterdam ca. 1,25 Mk. pro Tonne, für die Strecke Dortmund-Emden dagegen 2—2,25 Mk. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde sich daher für Dortmund die Fracht auf dem Wasserwege nach Rotterdam erheblich billiger stellen, als nach Emden — 1,75 Mk. (?) gegen 2,25 Mk. — Für ein Kanalschiff von 600 Tonnen würde also die Fracht-Differenz von Dortmund aus schon 300 Mk. zu Ungunsten von Emden betragen. Westlich von Dortmund, in dem Haupt-Industrie-Gebiete, würde sich das Verhältniß noch ungünstiger für Emden gestalten. Hierzu kommt noch, daß die Beförderung der Güter auf dem Dortmund-Ems-Kanal eine erheblich größere Zeit beansprucht, als auf dem Rheinwege, da z. B. die Strecke Duisburg-Rotterdam  $1\frac{1}{2}$  Tage erfordert, während Emden von Dortmund aus erst in fünf bis zehn Tagen erreicht wird. Nach dem Sage: „Zeit ist Geld“ können werthvollere Güter, welche eine schnellere Beförderung erfordern, heute schon nicht ohne Schaden auf dem Dortmund-Ems-Kanal versendet werden. Sowie jedoch die Rhein-Verbindung besteht, wird man sicher dem hier gebotenen billigen und schnellen Wasserwege den Vorzug geben.

Für das Gebiet westlich von Herne wird es wohl kaum zweifelhaft sein, daß sich der Verkehr nach der Eröffnung des geplanten Dortmund-Rhein-Kanals den holländisch-belgischen Häfen zuwendet. Sollte dieser Fall für den gesammten rheinisch-westfälischen Industriebezirk eintreten, so würde damit allerdings der Boden verlassen werden, von welchem aus seinerzeit beim Bau des Dortmund-Emskanals die preußische Regierung ausging, nämlich den größten Theil des früher über die niederländischen Häfen gehenden rheinisch-westfälischen Güterverkehrs dem eigenen Lande zu erhalten, indem für denselben eine leistungsfähige Wasser-Verkehrsstraße nach der deutschen Nordsee geschaffen wurde. Sollte die Leistungsfähigkeit derselben nicht ausreichen bez. durch den Bau des Dortmund-Rhein-Kanals in Frage gestellt werden, so werden Mittel und Wege und zwar noch rechtzeitig genug gefunden werden müssen, um der hieraus für die Ems-Häfen drohenden Gefahr vorzubeugen. Man wird auf alle Fälle — und sollte dies auch noch in der ersten Stunde geschehen — vor der Ausführung der beabsichtigten Dortmund-Rhein-Verbindung noch einmal reiflich zu prüfen haben, ob man die hierfür angesetzten 50 Millionen nicht besser verwendet zum Bau des oben erwähnten Seekanals Laar-Hanekenfähr und zum entsprechenden Ausbau der Strecke Hanekenfähr-Emden, oder ob man, wie dies ebenfalls vorgeschlagen wird, den gesammten Dortmund-



Emis-Kanal durch Anlage von zweiten Schleusen mit größeren Abmessungen — 165 bez. 95 m anstatt 67 m — noch leistungsfähiger gestaltet. Im letzteren Falle wird gleichzeitig durch besondere Anlagen und billige Eisenbahnfrachten dem Dortmund-Emis-Kanal der Anschluß mit dem Herzen des westfälischen Industriegebietes erhalten werden müssen. Wenn auch ein Theil des letzteren im Falle der Nichtausführung des Dortmund-Rhein-Kanals der direkten Wasserverbindung nach dem Rhein verlustig geht, und einzelne Zechen und Industrie-Bezirke dadurch benachtheiligt werden, so kann dies doch kein Grund sein, das wirtschaftliche Wohl eines großen Theils unseres westlichen Vaterlandes in Frage zu stellen bez. zu schädigen. Wenn auch die Baukosten einer Rhein-Emis-Verbindung (Paar-Hanekensfähr) diejenigen der beabsichtigten Dortmund-Rhein-Verbindung überschreiten, so wird doch mit großer Wahrscheinlichkeit der Verkehr dem Lande und damit die Millionen erhalten bleiben, welche sonst jährlich in die Taschen der holländischen Kaufleute und Spediteure fließen würden. —

Die Frage ist offen aber brennend, der beschränkte Raum verbietet es, dieselbe hier ausführlicher zu behandeln. — Unserer Staats-Regierung und Volksvertretung wollen wir indessen das feste Vertrauen entgegenbringen, daß sie in richtiger Erkenntniß und Abwägung der in Betracht kommenden Interessen den richtigen Weg wählen werden zum Besten des Gesamt-Wohls unseres deutschen Vaterlandes.

---

## Viertes Kapitel.

### Bedeutung Emdens und der Unterems für die Kriegsmarine.

In der deutschen Marine war bis vor 10 oder 15 Jahren das nicht zehn Meilen von Wilhelmshaven entfernte Emden mehr oder weniger unbekannt. Man wußte nicht viel mehr von demselben, als daß sich dort eine Navigationschule befand, welche 1882 ihr hundertjähriges Bestehen feiern durfte, und daß dort Häringe gefangen wurden. Ein deutsches Kriegsschiff verirrte sich selten nach der Emis oder sogar bis nach Emden hinauf, nur das Vermessungsfahrzeug und später der Fischerei-Kreuzer, sowie einige Schul-Torpedoboote kamen gelegentlich in den Hafen.

In den letzten zehn Jahren hat sich dies jedoch geändert. Die Nordsee bildete das Haupt-Uebungs-Gebiet unserer Flotte, und dadurch, daß die Emis mit in das Operationsfeld der jährlichen Flotten-Manöver gezogen wurde, sowie daß mehrfach Admiralstabs-Uebungsreisen dieselbe als Ziel hatten, hat diese, sowie der Hafen von Emden auch für die Marine ein größeres Interesse gewonnen.



Emden ein deutscher Kriegshafen. Schon vor annähernd fünfzig Jahren, als Preußen die Gründung eines Kriegshafens an der Nordsee für seine junge Kriegsmarine in's Auge faßte, wurde diese Frage in Ostfriesland eifrig besprochen, und man gab damals vielfach der Hoffnung, sowie dem Wunsche Raum, das vom Großen Kurfürsten so thatkräftig begonnene Werk einer Kriegshafen-Anlage in Emden zur Fortsetzung und Vollendung gebracht zu sehen. Auch in unsern Tagen werden, besonders in der allerletzten Zeit, nicht vereinzelt Stimmen laut, welche diesem Gedanken in der nachdrücklichsten Weise Ausdruck verleihen. In der die öffentliche Meinung wiedergebenden Presse ist diese Angelegenheit mehrfach erörtert und einer Besprechung nach ihrer strategischen und politischen Seite hin unterzogen worden. So schreibt unter anderen eins der meist geleseenen Tagesblätter Mittel-Deutschlands, die „Magdeburger Zeitung“, in einem längeren, unter dem Titel „Emden und Delfzijl“ erscheinenden Artikel das Nachstehende:

„Eine Kriegshafenanlage bei Emden würde die deutsche Nordseeküste annähernd unangreifbar machen. Mit Helgoland als Vorposten, dem Ausfallsthor des Nordostseekanals, dann Wilhelmshaven und Emden gegen sich würde auch der stärkste Angreifer die Küste kaum zu halten vermögen, da er jeden Augenblick zwischen zwei und mehr Feuer gebracht werden könnte. Das deutsche Vertheidigungssystem zur See hätte dann an seiner Nordwest-Ecke einen geeigneten Abschluß gefunden.“ Es heißt dann ferner: „Die Hineinziehung Emdens in die Reihe der deutschen Seekriegshäfen würde eben jetzt eine beträchtliche internationale Tragweite haben. Gleich nach 1866 und 1870 wäre sie sicher in den Niederlanden mit dem äußersten Mißtrauen aufgenommen worden, man hätte in ihr Annektionsabsichten vermutet. Jetzt aber würde der entschieden größte Theil des niederländischen Volkes in dieser Maßregel nur eine Erhöhung der eigenen auswärtigen Sicherheit erblicken. Den Zeitungsstimmen, die das niederländische Volk für einen Eintritt in das deutsche Reich mit gesicherten Sonderrechten als gewonnen bezeichnen, ist schwerlich zu trauen, und vielleicht wollen sie auch nur eine gegentheilige Strömung erwecken; die Niederländer sind eine auf ihre geschichtliche Selbständigkeit sehr eifersüchtige Nation und neigen stark zum Mißtrauen. Indes das ist sicher, daß der südafrikanische Krieg zwischen England und der den Buren nächstverwandten europäischen Nation eine tiefe Kluft hinterlassen wird, und zwar auf Menschenalter.“ Und nachdem der politische Anschluß zwischen Deutschland und den Niederlanden noch weiter ausgeführt wird, heißt es schließlich: „Von einer staatlichen Vereinigung der Niederlande mit dem deutschen Reiche kann nicht die Rede sein. Indes die natürliche Stammes-Verwandtschaft und das gemeinsame festländische Interesse läßt jene Nation zu dem mächtigen östlichen Nachbarn hinübergravitiren, nachdem dieser sich staatlich konsolidirt hat und der Rückschlag des Mißtrauens gegen seine Absichten durch seine uneigennützigte Loyalität überwunden worden ist. Sollte Emden früher oder später ein deutscher Kriegshafen werden, dann



wüßten die Niederländer, daß dieser Hafen in keiner Weise zu ihrer Bedrohung dienen soll. Weit eher zum geraden Gegenteil.“ —

Soweit das Magdeburger Blatt. — Die Ansicht, daß bei der augenblicklichen politischen Lage die Niederländer der Errichtung eines deutschen Kriegshafens an der Ems-Mündung mit freund-nachbarlichen Gefühlen gegenüber stehen würden, läßt sich besonders auch angesichts der Verbindung ihrer jugendlichen Königin mit einem deutschen Fürsten wohl eben so wenig von der Hand weisen, wie es sicher ist, daß den westlichen Seemächten mit der aus der Anlage eines Kriegshafens hervorgehenden erheblichen Stärkung unserer Seemacht durchaus nicht gedient wäre.

Eine andere Frage ist jedoch diejenige der strategischen Nothwendigkeit. Es läßt sich gewiß nicht bezweifeln, daß durch die Anlage eines Kriegshafens im äußersten Westen die maritime Wehr Deutschlands einen nicht zu unterschätzenden Zuwachs erhalten würde. Ob sich hieraus jedoch die Nothwendigkeit ergibt, an der Ems einen solchen zu erbauen, darüber dürften die Ansichten, momentan wenigstens, doch sehr auseinandergehen. Nachdem durch das Flottengesetz die Verstärkung unserer Seemacht beschlossen, werden auch als eine weitere naturgemäße Folge unsere Kriegshäfen eine Vergrößerung erfahren müssen — Wilhelmshaven 3. Hafen-Einfahrt, Kiel namhafte Erweiterung der Werft-Anlagen —, wahrscheinlich wird auch ein neuer Kriegshafen herauswachsen. Da eine solche Anlage in Verbindung mit Werften, Depôts u. infolge der Anhäufung von Kriegs-Material aller Art ein gewaltiges Stück unseres Volksvermögens darstellt, so würden auch für den Schutz derselben, namentlich an einer so gefährdeten Stelle wie der Unter-Ems, sehr erhebliche Kosten verausgabt werden müssen. Für die Anlage eines neuen Kriegshafens dürfte auch aus strategischem Grunde eine centralere Lage, z. B. Brunsbüttel, entschieden vorzuziehen sein. — Hierzu kommt, daß Alles für einen Kriegshafen an der Ems erst geschaffen werden müßte, während man an andern Plätzen mit schon vorhandenen Einrichtungen rechnen kann. Bei den gewaltigen Anforderungen, welche gerade in der jetzigen Zeit an den Staatsfädel und die Steuerzahler gestellt werden und für die Folgezeit gestellt werden müssen, verlohnt es sich nicht, der Frage der Kriegshafen-Anlage näher zu treten, bevor die Nothwendigkeit der letzteren nachgewiesen ist. Vorläufig liegt diese strategische Nothwendigkeit meines Erachtens nicht vor. Ein Kriegshafen am Dollart würde bei Unternehmungen gegen Holland für uns allerdings eine vorzügliche Operationsbasis abgeben, dieser Fall würde indessen wohl bei der heutigen politischen Lage mit Recht in das Reich der Unwahrscheinlichkeit zu verweisen sein. Bei Unternehmungen gegen westlicher gelegene Gegner spielt der Vorsprung in der Entfernung, welchen Emden gegen Wilhelmshaven besitzt, keine so große Rolle, um daraus die Anlage eines Kriegshafens an der Ems ableiten zu können.

Anders steht die Angelegenheit, wenn es sich um die Frage der Anlage von Küstenbefestigungen an der Emsmündung handelt. —



Die Befestigung der Unter=Emś ist von zweierlei Gesichtspunkten zu betrachten. Zunächst kann eine solche in Frage kommen zum Zwecke des örtlichen Schutzes der Emś, der Emśhäfen und des hier mündenden Dortmund=Emś=Kanals, dann aber auch in Bezug auf ihre Eigenschaft als strategischer Stützpunkt unserer Flotte an der äußersten Westflanke unserer Nordseeküste. —

Wie verhält es sich mit dem örtlichen Schutz unserer deutschen Küstenplätze? Sieht man von den beiden Kriegshäfen ab, so ist an der Ostseeküste, von Osten anfangend, Memel durch ein wenn auch schwächeres Küstenwerk auf der Kurischen Nehrung geschützt, Königsberg und Danzig durch die Befestigungen von Pillau, bez. Neufahrwasser=Weichselmünde, Stettin durch diejenigen von Swinemünde, Stralsund, sowie die Plätze an der mecklenburgischen und ostholsteinischen Küste sind mehr oder weniger durch ihre Lage selbst, sowie durch die Nähe von Kiel gesichert. An der Nordsee ist Hamburg und der Kaiser=Wilhelm=Kanal durch die Küstenwerke von Cuxhaven und Brunsbüttel, Bremen und Bremerhaven durch die vier Unterweser=Fort's geschützt. Emden und die Emś entbehrt bis jetzt in dieser Hinsicht jeglichen Schutzes.

Man hört häufig die Ansicht, daß sich unsere Nordseeküste für den Kriegsfall durch sich selbst schütze. — Hier muß doch sehr vor Trugschlüssen gewarnt werden. — Durch sich selbst wird höchstens die Westküste Schleswig=Holsteins geschützt, woselbst infolge der vorgelagerten nordfriesischen Inseln und weitausgedehnten Wattflächen, sowie der schwer befahrbaren schmalen und flachen Wasserläufe eine Annäherung bez. Landung des Feindes fast ausgeschlossen erscheint. Dort aber, wo, wie hier auf der Emś, ein ansehnlicher Flußlauf den Linien Schiffen bis 9 m Tiefgang die unmittelbare Einfahrt in den Emder Außenhafen gestattet, bez. binnen Kurzem gestatten wird, kann es für einen Feind von nur einiger Entschlossenheit keine besonderen Schwierigkeiten verursachen, sein Ziel zu erreichen. Holländische Lootsen giebt es genug für die Emś und die Schifffahrt auf derselben bietet keine besonderen Hindernisse.

Allerdings muß ja zugegeben werden, daß Emden und die Emśhäfen bisher nicht von derartiger Wichtigkeit waren, um den Bau von immerhin recht kostspieligen Küstenbefestigungen rechtfertigen zu können. Wenn Bremen und Hamburg und besonders der Kaiser=Wilhelm=Kanal für den Feind gegenwärtig noch verlockendere Werthe darstellen, als Emden und die Emśmündung, so wird doch auch der letztere Platz nach Vollendung der neuen Hafenanlagen für feindliche Unternehmungen einen begehrenswerthen Besitz= bez. Angriffs=Gegenstand abgeben, sei es auch nur zum Zweck der Schädigung des deutschen Volks=Vermögens. Nicht allein wird Emden hierzu als Umschlaghafen und Stapelplatz von Gütern der verschiedensten Art, sowie als Kohlen=Niederlage die gewünschte Gelegenheit darbieten, sondern auch durch die Besitznahme Emdens, des Schlüssels zum Haupt=Industrie=Gebiet Deutschlands, wird der Industrie und dem Handel Deutschlands ein empfindlicher Schlag versetzt werden.

Aber auch in strategischer Beziehung dürfte die In=Besitznahme



der Ems dem Feinde nicht unerhebliche Vortheile gewähren. Schon die Römer und später die Normannen benutzten die Ems als Einfallsporte, um Germanien zu unterjochen, und wenn den Franzosen 1870 nicht jegliche Initiative verloren gegangen wäre, so wäre hier wohl mit ziemlicher Sicherheit eine Unternehmung versucht worden. Der Grund, weshalb 1870/71 die französische Flotte die Ems nicht blockirte, war allerdings der, daß die letztere die gemeinsame Zugangsstraße zu Deutschland und Holland bildet. Aus diesem Grunde durften auch von deutscher Seite die Seezeichen auf der Ems nicht entfernt werden, da Holland ein Recht auf das Vorhandensein derselben besitzt, wie es ja auch zur Unterhaltung derselben beisteuert. Wer will jedoch voraussagen, daß sich der Fall in einem künftigen Seekriege ebenso verhalten wird? Für den Feind ist die Operationsbasis am Dollart von unschätzbarem Werth, und die Linie Borkum-Emden dürfte für eine Landungs-Unternehmung in größerem Maßstabe, sowie einen sich anschließenden feindlichen Einfall augenblicklich wohl die besten Aussichten für den Feind an der deutschen Nordseeküste gewähren. Hierzu kommt, daß Emden, bez. die Ems, als End- bez. Eingangsstation unserer überseeischen Kabelverbindungen den Feind noch ganz besonders nach seinem Besitz lüstern machen wird, da Deutschland auf diese Weise mehr oder weniger von seinen Kolonien, bez. dem Auslande, abgeschnitten sein würde. —

Aber wozu haben wir unsere Flotte? wird man andererseits, und zwar mit großer Berechtigung, einwenden. — Wir haben, bez. werden eine starke Flotte besitzen, welche hoffentlich im Stande sein wird, die deutsche Nordseeküste auch einer Seemacht I. Ranges gegenüber zu schützen und die Seegewalt zu erringen und zu behaupten. Hierzu gehören jedoch auch für die eigene Flotte Stützpunkte, je mehr desto besser. Man würde sonst z. B. in England nicht immer wieder die Frage der Küstenbefestigung auf die Tagesordnung setzen und den örtlichen Schutz der einzelnen Seeplätze verstärken. Und hier, im äußersten Westen unserer Nordseeküste, fehlt ein solcher Stützpunkt, wie z. B. Danzig im Osten des Reichs, das kann nicht bestritten werden. Vor Borkum, Terselling resp. im westlichen Theile der Nordsee befindliche deutsche Seestreitkräfte würden, von einem übermächtigen Feinde bedroht, sich in die Ems zurückziehen können, anstatt zu dem, bei einem schnelleren Gegner nicht ungefährlichen, langen Rückzug nach der Jade, bez. Helgoland, gezwungen zu sein. Welche Vortheile es für einzelne, von Westen kommende Schiffe oder Flotten-Theile hat, im Schutz der Kanonen von Borkum, bez. im Randjel oder Duse-Gat, ihre Kohlenvorräthe aufzufüllen, sowie für beschädigte Schiffe, sich in die Ems zu bergen und in Emden ihre Beschädigungen auszubessern, Alles das läßt sich nicht gut von der Hand weisen.

Hierzu kommt noch für uns der Vortheil, daß die Blockade bez. die Bewachung der Ems-Mündung mit ihren drei Ausgängen für den Feind, namentlich in der Nacht, seine Schwierigkeiten hat und daher einen größeren Aufwand von Blockadeschiffen erfordern wird.



Der Nothwendigkeit, an der Unter=Emś Küstenbefestigungen anzulegen, wird man sich meines Erachtens jetzt, wo hier ein neuer Hafen für die Großschiffahrt im Entstehen begriffen ist, nicht mehr lange verschließen können.

Bezüglich der örtlichen Auswahl einer solchen Anlage wird man sich für eine äußere oder innere Vertheidigungslinie oder am Besten für Beide zu entscheiden haben. Die äußere Vertheidigung wäre durch die Linie Vorkum=Rottum, die innere durch diejenige Delfzyl=Knock, bez. Paap=Sand=Rijssumer Raken, gegeben. Will man Vorkum befestigen, was wohl sicher am Zweckmäßigsten wäre, so kann dies nur durch sehr starke Küstenforts mit schwerster, weittragender Artillerie bewirkt werden, da das Fahrwasser hier über eine Seemeile Breite hat und den hereinkommenden Schiffen gestattet, fast auf 2000 m von der Insel zu passiren. — Die ca. 5 Seemeilen vom Emden Außenhafen gelegene Knock=Spitze ist schon wiederholt zur Anlage von Küstenbefestigungen — allerdings immer nur vorübergehenden Charakters — verwendet worden, so 1806 gegen eine befürchtete englische Landung und zuletzt 1866 gegen die preußische Flotte. Ein dort errichtetes Küstenwerk würde das ostfriesische Gatte, sowie das Fahrwasser südlich davon gut unter Feuer halten können. Wenn indessen die hinter der Knockspitze liegende Wijsbelsumer Bucht für etwaige Hafen=, Werft= oder sonstige Anlagen ausgenutzt werden soll, so müßte die Vertheidigungslinie noch weiter nach außen gerückt werden und es kämen hierfür alsdann die beiden westlich und östlich des Ostfriesischen Gatte liegenden Sände — der Paap=Sand und der Rijssumer Raken — in Frage. Von der Beschaffenheit der Letzteren würde die Anlage von Küstenforts auf denselben abhängig sein. Zwei starke Thurm=Fort, bez. Panzerbatterien, welche hereinkommende Schiffe unter Kreuzfeuer nehmen können, würden in Verbindung mit Minensperren hier eine vorzügliche Vertheidigungs=Anlage abgeben.

Es wird darauf ankommen, auf der Emś mindestens dieselben Verhältnisse zu schaffen, wie sie auf der Unter=Weser zum Schutz von Bremen bestehen. Die Weser= und Elb=Mündungen werden sich ihrer centraleren Lage wegen in einem Seekriege mehr oder weniger des Schutzes unserer Seestreitkräfte bez. von Helgoland erfreuen, während die Emś, zu weit abwärts liegend, auf eine örtliche Vertheidigung einen größeren Anspruch hat, wie z. B. die Weser.

Ich möchte dieses Kapitel nicht schließen, ohne vorher noch eines Punktes Erwähnung gethan zu haben. Wenn man die Emś als noch fehlendes Glied in den Vertheidigungsgürtel unserer Nordseeküste durch die Anlage von Küstenbefestigungen einreicht, und wenn man an derselben Staatswerften, sei es für Ausbesserungs= oder Neubau=Zwecke, Kohlen=Niederlagen u. für die Kaiserliche Marine anlegt, so erhält hierdurch Emden und der Emś=Jahde=Kanal eine erhöhte Bedeutung in strategischer Hinsicht. Die Vortheile, welche dem Vertheidiger durch die Kanal=Verbindung mit Wilhelmshaven erwachsen, sind so in die Augen springend, daß ich sie nicht weiter auszuführen brauche. Voraussetzung



würde allerdings die Erweiterung des Kanals in seinen bisherigen Abmessungen sein. Vom militärisch-seemännischen Standpunkte würde es selbstredend den größten Werth haben, hier dieselben Verhältnisse zu schaffen, wie beim Kaiser-Wilhelm-Kanal, man wäre alsdann in der Lage, den weitestgehenden Gebrauch von den in Wilhelmshaven liegenden See-  
streitkräften zu machen. Als geringste Forderung muß es indessen bezeichnet werden, wenn man den Torpedobooten, kleinen Kreuzern, sowie den zur lokalen Küsten-Vertheidigung dienenden Panzer-Kanonenbooten bis zum Tiefgange von 5 m das Befahren des Kanals ermöglichte. Das Interesse der Handels-Schiffahrt, welches schon seit längerer Zeit die Erweiterung des Ems-Jahde-Kanals erstrebt, würde hier mit dem militärischen Interesse völlig übereinstimmen.

---

## Schlußwort.

Die maritime Geschichte von Emden ist von hohem kulturgeschichtlichen Interesse. Durch seine Lage und seine die Seefahrt liebende Bevölkerung dazu außersehen, das natürliche Seethor Westdeutschlands zu sein, gelangte es im 16. Jahrhundert, dem Zeitalter der Reformation, zu hoher Blüthe. Der Zwiespalt mit seinen Landesfürsten, der Mangel einer deutschen Kriegsflotte, sowie die äußeren politischen Verhältnisse, welche Ostfriesland gewissermaßen zu einem Pufferstaat zwischen Deutschland und seinen zur See mächtigen westlichen Nachbarn machten, haben Emdens weitere Entwicklung gehemmt. Der Vereinigung Ostfrieslands mit Brandenburg-Preußen, sowie der Fürsorge und dem Schutze des mächtigen Hohenzollernhauses verdankte Emden alsdann seine Wiederaufrichtung aus langjähriger Ohnmacht. Im Verein hiermit war es dann die Lage der äußeren Politik, welche während der großen Seekriege Europas im 17. und 18. Jahrhundert die Entwicklung des Seehandels und der Schiffahrt in Emden begünstigte und hier Verhältnisse schuf, wie sie seit der Glanzperiode der Stadt im 16. Jahrhundert nicht bestanden hatten. — Dann wurde im Anfange des 19. Jahrhunderts durch die rauhe Hand der politischen Umwälzungen der Wohlstand Emdens mit einem Schlage geknickt, Schiffahrt und Seehandel gestört und die Beziehungen zu seinem natürlichen Hinterlande gewaltsam zerrissen. — Bei ihrer politischen Wiederanknüpfung im Jahre 1866 war mit den damals vorhandenen Mitteln Vieles nicht mehr rückgängig zu machen. Trotzdem geschah Manches, und es entwickelte sich auch besonders nach dem deutsch-französischen Kriege zuerst ein ganz lebhafter Verkehr, welcher zu größeren Hoffnungen berechtigte.

Gegen die Macht der Verhältnisse jedoch konnten Emden und die anderen Emshäfen nicht ankommen. Der tiefe Emsstrom, welcher in der Blüthezeit Emdens die Stadtmauer umspülte, hatte im Laufe der Jahrhunderte sein Bett verlegt und der Stadt hierdurch seine Eigenschaft als Seehafen genommen. Politische Grenzen, ungenügende Verkehrswege, der mächtige Wettstreit der Niederlande und der mehr begünstigten, gewaltig aufstrebenden deutschen Seehandelsplätze an der Nordseeküste, sowie der Niedergang der Segelschiffahrt und schließlich für die Emshäfen ungünstige Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik bildeten die unüberwindlichen Hindernisse einer entsprechenden Verkehrs-Entwicklung. — Das Jahrhundert schloß dann nach seinem für Emden so traurigen Verlauf mit einem Lichtblick, der Eröffnung des Dortmund-Emskanals, der neuen Wasserverkehrsstraße in unser westliches Deutschland. Ueberall regt sich jetzt neues Leben und frische Unternehmungslust, weitgehende Pläne werden erwogen und mit froher Zuversicht und den berechtigten Hoffnungen sieht Emden der ferneren Zukunft entgegen. Die neugeschaffene Wasserstraße, im Verein mit dem, in seiner Entstehung begriffenen Emden Großschiffahrts-Hafen, bietet bei einer sorgfamen Pflege die Gewähr gegen die Wiederkehr solcher Verhältnisse, wie sie den Verkehr der Emshäfen mit dem Hinterlande seit den 80er Jahren unterbunden hatten. Wenn auch die Bedingungen für den Weltverkehr augenblicklich noch nicht erfüllt sind, so ist für die Zukunft doch die sichere Aussicht vorhanden, daß Emden dasjenige erreicht, wozu es durch seine Lage und seine geschichtliche Ueberlieferung bestimmt ist, nämlich das Seethor zu sein unseres westlichen Vaterlandes.

Hannover, Dezember 1900.

Der Verfasser.





## Benutzte Quellen.

---

Wiarda. Ostfriesische Geschichte.

Klopp. Geschichte Ostfrieslands.

Perizonius. Geschichte Ostfrieslands.

Freeze. Ostfriesland und Harlingerland.

Möhlmann. Kritik der friesischen Geschichtsschreibung.

Friedländer. Ostfriesisches Urkundenbuch.

Drohsen. Geschichte der preussischen Politik.

Brandenburg=Preußen, auf der Westküste von Afrika 1681—1721.

Versaßt vom Großen Generalstab.

Fürbringer. Die Stadt Emden (1892).

Hofmeister. Die maritimen und kolonialen Bestrebungen des Großen Kurfürsten 1640—1688.

Berger. Ueberseeische Handelsbestrebungen und koloniale Pläne unter Friedrich dem Großen.

Jahresberichte der Ostfriesischen Handelskammer von 1869—1900.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.

---







# Übersichts-Plan des Emdener Hafens.

















S. 61







WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

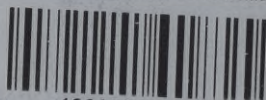
BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

5552

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299228