



FEST-SCHRIFT
ZUM BESUCHE
SR. MAJESTÄT
KAISER 
WILHELM II.
IN EMDEN 
AM 30. JULI 1902.



VERLAG VON
W. SCHWALBE
IN EMDEN.

Was verdankt

EMDEN den

Hohenzollern?



BEARBEITET VON F. HELMKE,
Oberlehrer am Königl. Wilhelm-Gymnasium.



**Was verdankt Emden
den Hohenzollern?**

FEST-SCHRIFT
ZUM BESUCHE SR. MAJ.
KAISER WILHELM II.
IN EMDEN ☉ AM 30. JULI 1902.

BEARBEITET VON
F. HELMKE,
OBERLEHRER AM KÖNIGLICHEN WILHELM-GYMNASIUM.



VERLAG VON W. SCHWALBE IN EMDEN.



Ein hoher Freudentag ist heute für Emden gekommen. Blumengewinde und wehende Fahnen zieren jedes Haus, mit prächtigem Flaggenschmuck liegen alle Schiffe im Hafen, festlich geschmückt wogt die Menge in den Strafsen und in den Mienen aller liegt frohe Erwartung.

„Der Kaiser kommt zu uns!“ dieser Gedanke läßt aller Herzen höher schlagen. Viele Jahre sind verflossen, seit Emden zum letzten Male seinen Landesherrn in seinen Mauern begrüßen durfte. Aber von der Fürsorge des Herrschers für unsere Stadt erzählen alle die gewaltigen Veränderungen, die seit jener Zeit erfolgt sind, die Anlage der neuen Kanäle, der Ausbau des inneren Hafens und als Abschluß des Ganzen die Anlage des Aufsenhafens. Heute endlich haben wir die ersehnte Gelegenheit, Sr. Majestät unserem Kaiser und Könige Wilhelm II. unseren Dank abzustatten für all die Fürsorge, die unsere Stadt von ihm erfahren hat.

Von der See her naht der Kaiser auf stolzem Schiffe, um zunächst den Aufsenhafen zu besichtigen. Dann geht die Fahrt weiter zur Stadt, auf beiden Seiten des Hafens drängt sich das jubelnde Volk, um den geliebten Herrscher zu begrüßen. Hier stehen in langen Reihen die Kriegervereine, dort Ostfrieslands Innungen, dort empfängt den Herrscher der begeisterte Huldigungs-

grufs der Schuljugend, stolze Freude erfüllt die jugendlichen Herzen, daß es ihnen vergönnt ist, ihren Kaiser zu sehen. Am reichsten entfaltet sich das Bild vor dem Rathause, wo Emdens Frauen und Jungfrauen, wo die staatlichen und städtischen Behörden versammelt sind, um dem Kaiser zu huldigen.

Wie freudig aller Herzen dem Kaiser entgegenschlagen, das zeigt der begeisterte Huldigungsgruß, mit dem Emden seinen



Der Große Kurfürst
von Prof. F. Schaper, Berlin.

Herrscher empfängt. Aber wenn Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. den Platz vor dem Rathause betritt, dann zeigen ihm dort die Standbilder seiner erhabenen Vorfahren, von welcher Dankbarkeit Emden erfüllt ist für das Herrscherhaus der Hohenzollern. In der Mitte steht das stattliche Denkmal Kaiser Wilhelms I., zur Seite die Standbilder des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen.

Den grössten Herrschern aus dem Hause Hohenzollern sind die Denkmäler errichtet, sie sollen Emdens Bürger mahnen zu stetem Danke für alles das, was diese Herrscher für Emden gethan. Ein Zeichen der Dankbarkeit soll auch diese kleine Schrift sein, wenn darin kurz ausgeführt wird, wie sehr die preussischen Herrscher ihre Sorge darauf gerichtet haben, Emdens Seehandel zu heben und es zum Seehafen zu machen an der Mündung



Friedrich der Große
von Professor Uphues, Berlin.

einer schiffbaren Wasserstrafse nach dem Inneren Deutschlands.

Was die früheren Herrscher erstrebt haben, das ist verwirklicht unter der Regierung Sr. Majestät Kaiser Wilhelms II. Wie er hierin an die Pläne seiner erhabenen Vorfahren angeknüpft hat, so hat sich unser Kaiser in jeder Hinsicht als ihr würdiger

Nachfolger erwiesen durch seine rastlose Thätigkeit für das Wohl seines Volkes, durch Förderung von Kunst und Wissenschaft, Handel und Gewerbe. Ihm wollen wir daher nacheifern in vaterländischer Gesinnung, zu ihm wollen wir stehen in allem, was er



Kaiser Wilhelm I.
von F. Küsthardt, Hannover.

für des Vaterlandes Wohl für nötig erachtet, unserer Liebe und Treue zu ihm wollen wir Ausdruck geben, wenn wir mit einstimmen in den Ruf:

„Heil unserem Kaiser!“



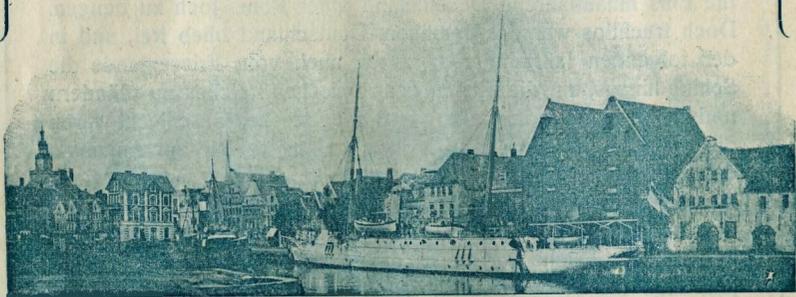
Alt-Emden.

In tiefes Dunkel ist Emdens Gründung gehüllt, vielleicht ist es jenes Amisia, bei dem zu Beginn unserer Zeitrechnung die Flotten des Drusus und Germanicus ankerten, um von hier aus die Ems hinauffahrend Deutschland unter Roms Joch zu beugen. Doch fruchtlos war das Bemühen, Deutschland blieb frei, und in den folgenden Jahrhunderten zogen auch vom Friesenlande die Schiffe hinaus, um die Küsten des römischen Reiches zu plündern und zu verheeren. Ein rauhes und kriegerisches Geschlecht waren die Friesen, erst Karl dem Großen gelang es, sie zur Annahme des Christentums zu zwingen und ihr Land mit dem Frankenreiche zu vereinigen. Wir hören aus diesen Zeiten nichts davon, daß hier schon ein Ort Emden bestand, es war wohl nur ein unbedeutendes Fischerdorf; zum ersten Male wird Emden um das Jahr 1156 als Stadt erwähnt. Aber auch damals hatte es noch keine große Bedeutung, Fischfang und Ackerbau waren die Haupterwerbszweige der Einwohner. Doch hören wir schon aus jenen Tagen von den ersten Anfängen einer weiteren Schifffahrt an den Küsten der Nordsee, nach England und Norwegen, mehr noch den Emsstrom aufwärts. Dazu war Emdens Lage vorzüglich. Es lag unmittelbar an der Ems, die hier einen weiten Bogen nach Norden machte, durch Deiche war es gegen die Ueberschwemmungen des Flusses geschützt, im Osten wurde es durch den Delft getrennt von den Dörfern Groß- und Klein-Faldern.

Aber die Zeiten waren zu unruhig, um Emden ein rasches Aufblühen zu gestatten. Die althergebrachte Selbstregierung der Friesen ging zu grunde, es kamen einheimische Machthaber auf, die Häuptlinge, welche das unglückliche Land mit ihren Fehden zerrütteten. Die schlimmste Zeit war um das Jahr 1400, als einzelne Häuptlinge Seeräubern, den Vitalienbrüdern, Zuflucht gewährten, um an ihnen Beistand gegen ihre Feinde zu haben.

Emden und Marienhafte waren die Hauptsitze derselben. Diesem Unwesen konnten die Hansestädte, deren Handel durch die Vitalienbrüder schwer geschädigt wurde, nicht länger zusehen. Sie rüsteten Flotten aus, welche die Seeräuber nach langem Kampfe besiegten. Bei diesen Kämpfen hatten die Hamburger Emdens günstige Lage für Schifffahrt und Handel kennen gelernt. Da die inneren Fehden zwischen den ostfriesischen Häuptlingen ununterbrochen fort dauerten, fanden sie leicht einen Vorwand sich einzumischen und besetzten Emden im Jahre 1433.

Von dieser Zeit an beginnt der Aufschwung Emdens. Eine Besatzung sicherte Hamburgs Herrschaft und ein Amtmann trat an die Spitze der städtischen Verwaltung. Die Hamburger schienen sich auf dauernden Besitz Emdens einzurichten und begannen



Teil des inneren Hafens am Delft.

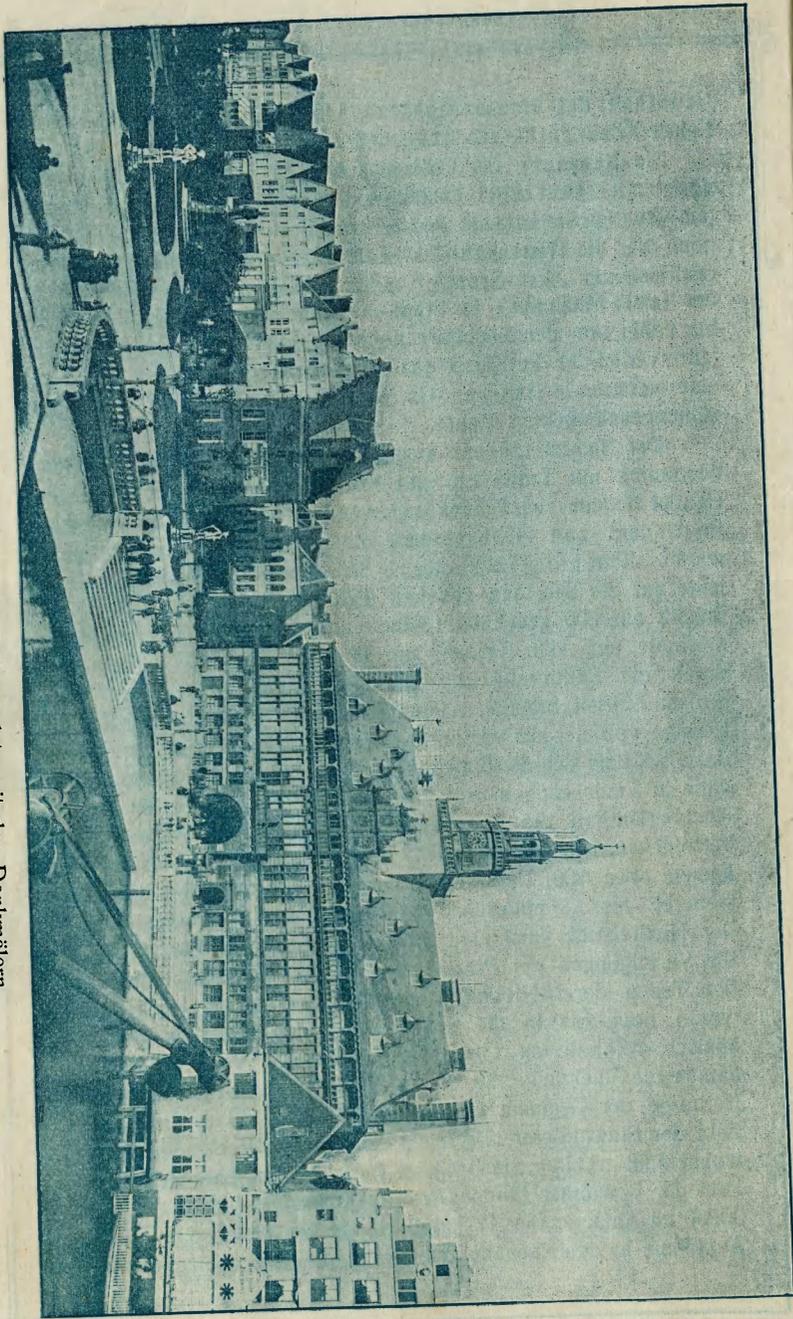
die Stadt mit starken Festungswerken zu umgeben, wozu auch die alte Emsmauer im Süden der Stadt gehörte. Als wichtigste Errungenschaft dieser Zeit ist aber die Einführung des Stapelrechtes anzusehen, wonach jedes vorbeifahrende Schiff drei Tage bei Emden verweilen und seine Ladung zum Kaufe ausbieten mußte. Diese Forderung hatte Emden zwar schon früher erhoben, doch erst die Hamburger hatten die Macht dazu, ihr auch Geltung zu verschaffen. Der Besitz Emdens wurde den Hamburgern aber verleidet durch die fort dauernden Fehden und die Feindschaft der Häuptlinge. Eine Zeit lang übertrugen sie daher den Besitz Emdens an ihren früheren Bundesgenossen Edzard Cirksena von Greetsiel, schließlichs traten sie Emden 1453 dauernd ab an Ulrich Cirksena, den Bruder Edzards, der schon 1441 kinderlos gestorben war. Mit dem Jahre 1453 beginnt die

Herrschaft des Hauses Cirksena, 1464 wurde Ostfriesland von Kaiser Friedrich III. zur Grafschaft erhoben.

Die Regierung der Cirksenas war für Emden zunächst sehr vorteilhaft. Graf Ulrich bestätigte die Rechte der Stadt, besonders das wichtige Stapelrecht, und erbaute dort seine Burg. Wichtiger noch war die Herrschaft des Grafen Edzard, den die Geschichte Ostfrieslands „den Grolsen“ nennt. 1494 erreichte dieser, daß der Kaiser Maximilian der Stadt das Stapelrecht bestätigte, welches bis dahin von den Nachbarn noch angefochten war, im folgenden Jahre verlieh ihr der Kaiser das heute noch gebräuchliche Wappen, eine wachsende Harpyie, das Wappen der Cirksenas, auf einer zinnengeschmückten Mauer.

Der Handel Emdens begann nunmehr rasch zu wachsen, besonders mit Schweden und Norwegen. Auch der englische Handel begann sich Emden zuzuwenden, namentlich als zwischen Engländern und Niederländern Zollstreitigkeiten ausgebrochen waren. Eine große Zahl eigener Schiffe sandten die Emdener Kaufleute auf die See, um das Jahr 1570 wird die Zahl der Emdener Schiffe auf 600 geschätzt. Eine andere wichtige Erwerbsquelle eröffnete sich den Emdern um die Mitte des 16. Jahrhunderts durch die Einführung der Heringsfischerei, welche der Stadt großen Vorteil brachte, namentlich nach Westfalen wurden die Heringe von hier aus versandt. Besondere Umstände trugen noch dazu bei, daß sich die Einwohnerzahl rasch hob. Die Reformation hatte in Emden schon früh Eingang gefunden, und als in den Nachbarländern die Evangelischen wegen ihres Bekenntnisses verfolgt wurden, wandten sich viele nach Emden. Aus England kamen etwa 300 Reformierte, welche das Gewerbe der Tuchweberei hier einführten. Während des Befreiungskampfes der Niederlande flüchteten viele von dort, und ebenso führten die Verfolgungen der Protestanten in den französisch-sprechenden Teilen der Niederlande viele tüchtige Bürger nach Emden, woran noch bis in die neueste Zeit das Bestehen der französisch-reformierten Gemeinde erinnerte. Von allen Seiten kamen die Flüchtlinge, so daß sich die Stadt den Ehrentitel einer Herberge der Gemeine Gades erwarb. Nur durch diese große Zahl der Einwanderer läßt sich das rasche Wachstum der Einwohnerzahl erklären, nach einem Berichte aus jener Zeit soll die Zahl der Bewohner Emdens von 6000 im Jahre 1570 auf 20 bis 30000 im Anfange des 17. Jahrhunderts gestiegen sein. Auch die Aufnahme in den Hansabund erstrebte Emden, doch diese wurde

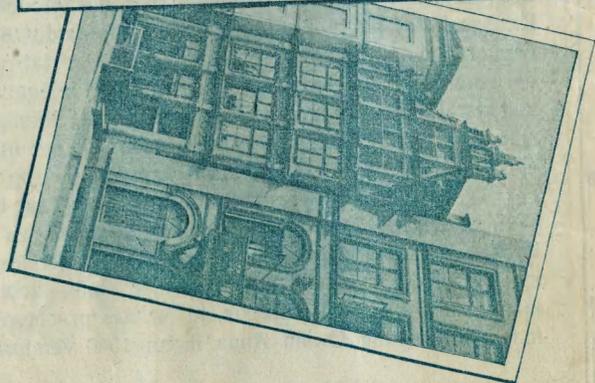
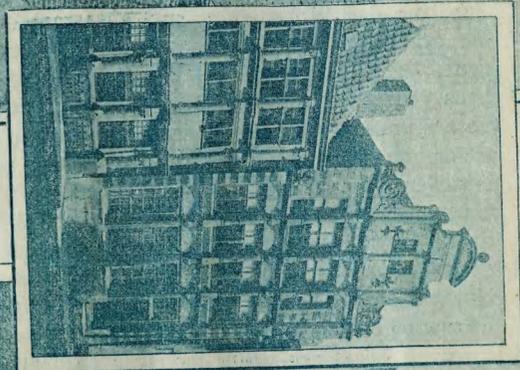
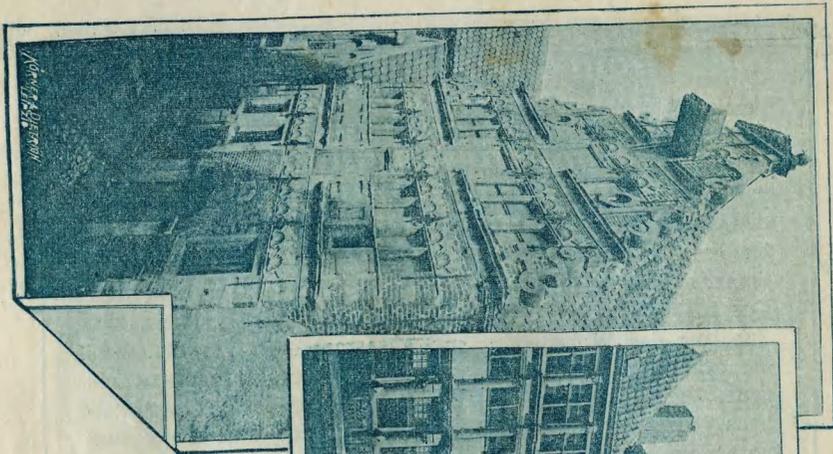
Das Rathaus und der Rathausplatz mit den Denkmälern.



vereitelt durch die Eifersucht der Hanseaten' auf den rasch auf blühenden Handelsplatz.

Ein Rundgang durch die Stadt erweckt noch viele Erinnerungen an diese Blütezeit Emdens. Noch sehen wir viele der alten Patrizierhäuser im Renaissancestil des 16. und 17. Jahrhunderts, hochragende Packhäuser mit spitzem Giebel erinnern daran, dals in ihnen einst Waren aus allen Weltgegenden lagerten. Das schönste Denkmal aus jener Zeit ist aber das Rathaus. Die Zunahme des Wohlstandes und die wachsende Einwohnerzahl der Stadt brachten die Emden 1571 zu dem Entschlusse, ein neues Rathaus zu erbauen. In den Jahren 1574—76 ist das Rathaus von niederländischen Künstlern nach dem Muster des kurz vorher vollendeten Stadthauses zu Antwerpen erbaut. Wahrlich, wenn uns keine andere Nachricht erhalten wäre von Emdens einstiger Macht und Blüte, das Rathaus allein würde uns davon zeugen, dals hier ein blühender, kräftiger Bürgerstand lebte, der darauf bedacht war, auch kommenden Geschlechtern ein Zeichen seines Wohlstandes und seiner Freude an der Vaterstadt zu hinterlassen. — Auch in seinem Inneren birgt das Rathaus viele Erinnerungen an jene Zeit. Wenige Städte dürfen sich rühmen, einen so kostbaren Besitz ihr eigen zu nennen, wie ihn Emden in seinem Siberschatz hat. Und jedes Stück beinahe erzählt dem Beschauer von Emdens Blütezeit, so der prächtige Pokal, den die Stadt 1598 von einer Gesellschaft englischer Kaufleute als Geschenk erhielt, so die silberne Trinkschale in Gestalt eines Kriegsschiffes, welche der Überlieferung nach von der Königin Maria Stuart der Stadt verehrt wurde, als Emden mit Schottland 1557 einen Handelsvertrag abgeschlossen hatte. — An der Decke des großen Ratssaales bemerken wir das Modell eines Emden Kriegsschiffes mit 60 Kanonen, es kündigt uns davon, dals Emdens Bürger auch wehrhaft waren und gewillt, ihr Hab und Gut gegen die Angriffe der Feinde zu schützen. Von kriegerischer Tüchtigkeit der Emden Bürger erzählt uns auch die Rüstkammer, in der sich viele Waffen der Emden aus jener Zeit befinden, auch viele Trophäen, die in heißer Schlacht dem Feinde abgenommen sind.

Noch viele andere Gebäude erinnern an Emdens Blüte. Wenige Schritte östlich vom Rathause erblicken wir die Gasthauskirche, dereinst die Kirche des Franziskanerklosters im ehemaligen Faldern. Im ältesten Teile der Stadt, dicht an der Emsmauer, liegt die Grolse Kirche, in ihr das prachtvolle Grabdenkmal, welches die Gräfin Anna ihrem 1540 verstorbenen Gemahl



Alte Häuser aus Emden.

Enno II. errichtete. Unweit davon erinnert wenigstens der Name der Burg noch daran, daß hier die Grafen von Ostfriesland ihre Burg hatten, wenn diese selbst auch längst vom Erdboden verschwunden ist. Auch die Klunderburg erzählt uns von jenen Tagen, der Besitz der Grafen von Innhausen und Knyphausen. Von diesen wurde sie 1564 an Londoner Kaufleute verpachtet, die darin ihr Lager englischer Tuche hatten.

Doch Emdens Macht war zu gering, um es mit den seebeherrschenden Nachbarvölkern, den Holländern und Engländern, aufnehmen zu können. Damals zeigte es sich deutlich, daß der Handel nur gedeihen kann, wenn er geschützt wird durch eine starke Kriegsflotte, und diesen Schutz erhoffte man vom Kaiser. Graf Edzard versuchte 1584, den Kaiser Rudolf II. und die Reichsfürsten für seinen Plan zu gewinnen, eine deutsche Kriegsflotte zu schaffen mit Emden als Kriegshafen, doch leider vergeblich. Wenn der Kaiser und die Fürsten auch die Bedeutung des Planes erkannten, er mußte scheitern an der Schwäche und Zerrissenheit des Reiches. Noch einmal versuchte 1600 Edzards Sohn Graf Enno den Plan wieder aufzunehmen, aber wieder ohne Erfolg.

Auch im Inneren Ostfrieslands herrschten fortgesetzt arge Zwistigkeiten zwischen den Grafen und den Landständen, dies gab den Holländern einen willkommenen Vorwand zur Einmischung, und so kam es 1595 zum Vertrage von Delfzyl, wonach Emden eine holländische Besatzung aufnehmen mußte. In den weiteren Folgen noch nachteiliger für Emden war es aber, daß in jener Zeit die Ablenkung des Emslaufes von der Stadt begann. Unablässig hatte das Meer in den letzten Jahrhunderten westlich von der Ems ein Stück Land nach dem anderen überflutet und den Dollart gebildet, schliesslich konnte das westliche Emsufer dem Andränge der Fluten nicht mehr standhalten und die Ems bahnte sich 1583 einen neuen Weg südlich von Emden, von dem alten Flußbette getrennt durch die Insel Nesserland. Die Emdener erkannten sehr wohl die Gefahr, die ihrer Schifffahrt drohte, und versuchten durch ein gewaltiges Bauwerk, das Emdener Hölft, das sich von Pogum am linken Ufer der Ems nach dem später untergegangenen Wilgum und von da nach Nesserland erstreckte, den Strom in sein altes Bett zurückzudämmen, doch alle Mühe war vergeblich und die Kosten für die Stadt zu groß. Der obere Teil des Emsarmes bei Emden verschlickte immer mehr, aber nach der See zu blieb noch ein tieferes Fahrwasser erhalten, so

dafs wenigstens nach dieser Seite hin die Schifffahrt vorläufig keinen Schaden nahm. Der Handel blühte weiter, selbst der dreissigjährige Krieg, der so viele Gegenden Deutschlands zur Wüste machte, hat Emden nicht viel geschadet. Viel mehr Schaden erlitt Emden durch die Eifersucht der Nachbarn, schutzlos waren seine Schiffe den holländischen und spanischen Kapern preisgegeben, wie hätte das Reich sie schützen können, das nicht imstande war, den Fremden zu wehren, die auf deutschem Boden ihre Schlachten schlugen!



Der Grosse Kurfürst und Emden.

Nie ist Deutschlands Geltung zur See so gering gewesen, als im 17. Jahrhundert. Der Hansabund existierte allerdings noch, hatte aber seine alte Bedeutung eingebüsst. Fremde Völker hatten die Herrschaft zur See gewonnen, spanische, holländische und englische Schiffe brachten die Schätze der neuentdeckten Länder nach Europa, für die einst seebeherrschenden deutschen Städte war fast nur Küstenschifffahrt übrig geblieben. Verwüstet und verödet waren Deutschlands einst so blühende Fluren, seine Bevölkerung war auf die Hälfte zurückgegangen, Industrie und Handel waren gänzlich vernichtet.

Da ist es das Verdienst des Grossen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, dafs er die Deutschen wieder auf die See hingewiesen hat. Aufgewachsen in den Stürmen des dreissigjährigen Krieges, der kein Land schwerer verheert hat als die Mark Brandenburg, hatte er einen Teil seiner Jugend an dem Hofe der ihm verwandten Oranier in den Niederlanden verlebt und den blühenden Zustand des Landes gesehen. Als er dann 1640 die Regierung antrat, hatte er zuerst genug zu thun, die Wunden zu heilen, die der Krieg dem Lande geschlagen. Aber unablässig behielt er sein Ziel im Auge. Er hatte erkannt, dafs er den Handel nur heben könnte, wenn er auch für eine Kriegsflotte sorgte, und so gering die ersten Anfänge derselben auch waren, so leistete ihm dieselbe doch gute Dienste im Kriege gegen Schweden. Erst gegen das Ende seines Lebens konnte der Grosse Kurfürst seine maritimen Pläne verwirklichen, vor allem mit Hülfe seines niederländischen Admirals Raule. In Pillau wurden die ersten Schiffe ausgerüstet, die hinausfuhren und die brandenburgische Flagge an der Küste von Guinea hülsten. Aber der Kurfürst erkannte wohl, dafs die Ostseehäfen für den Zweck einer Teilnahme am Welthandel ungenügend waren, da die Fahrt



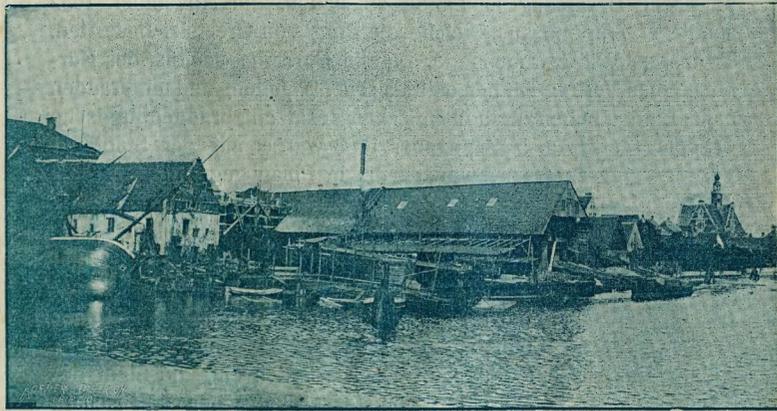
Kornvorrathaus
das ehemalige Magazin der brandenburgischen Flotte.

um Jütland gefährlich und der Überwachung durch die Dänen ausgesetzt war. Von Anfang an hatte der Kurfürst daher sein Augenmerk auf Emden gerichtet. Er bemühte sich daher beim Kaiser um die Anwartschaft auf Ostfriesland beim Erlöschen des Hauses Cirksena, doch zunächst ohne Erfolg. Erst sein Nachfolger Kurfürst Friedrich III. erlangte den Kaiserlichen Exspectanzbrief vom J. 1694, den Kaiser Karl VI. dem Könige Friedrich Wilhelm I. 1715 durch einen Lehnbrief bestätigte.

Aber bei den fortwährenden Streitigkeiten zwischen der Fürstin Christine und den ostfriesischen Ständen wurde der Große Kurfürst als Direktor des westfälischen Kreises 1681 verpflichtet, in Ostfriesland Ruhe und Frieden zu wahren und eine brandenburgische Besatzung im Lande zu halten. Im November 1682 sandte er Truppen aus, welche die Burg von Greetsiel besetzten. Trotz des Widerstrebens der Fürstin Christine schloß der Kurfürst einen Vertrag mit den ostfriesischen Ständen, und mit Freuden nahm Emden neben der holländischen Besatzung brandenburgische Truppen auf. Am 5. September 1683 wurde mit der Stadt ein Vertrag abgeschlossen, wonach die in Pillau gegründete Afrikanische Compagnie nach Emden verlegt wurde. Schon in demselben Jahre dachte der Kurfürst an den Plan, den Emslauf schiffbar zu machen, um so den Handel aus Rheinland und Westfalen über Emden zu leiten, doch scheiterte dieser Plan an dem Widerstande des Domkapitels zu Köln, welches davon eine Schmälerung der ergiebigen Rheinzölle fürchtete. Gern gingen die Bewohner Emdens auf die Pläne des Kurfürsten ein, die Stadt beteiligte sich mit 24000 Thalern an der Afrikanischen Gesellschaft. Durch einen besonderen Vertrag stellte die Stadt dem Kurfürsten ein Haus an der Großen Brückstraße, das spätere Kornvorrathaus, zur Verfügung als Magazin für die brandenburgischen Kriegsschiffe. Eine Sandsteintafel am Hause erinnert daran mit der Inschrift: „Magazin der Kur-Brandenburgischen Flotte 1683—1717“. Der Platz daneben wurde zur Errichtung eines Gebäudes für das Admiraltäts-Kollegium verwandt, welches ebenfalls von Pillau nach Emden verlegt wurde, und die dahinterliegende Schiffswerft diente zum Bau und zur Ausbesserung der brandenburgischen Schiffe. Das Admiraltäts-Gebäude ist längst abgebrochen, an seiner Stelle steht das Oltmannsche Haus, an welchem neuerdings folgende Inschrift angebracht ist: Hier stand das Haus des Kur-Brandenburgischen Admiraltäts-Kollegiums und der Afrikanischen Compagnie 1683—1717. — Auch ein Marine-Bataillon wurde in

Emden gebildet, welches wie unsere Seebataillone zur Bemannung der Schiffe und zur Besatzung der festen Plätze in den Kolonien dienen sollte. Von Emden aus traten dann die Schiffe Morian, Churprinz, Goldener Löwe und Wasserhund ihre Fahrten nach Westafrika an. Auch eine ostindische Kompagnie wollte der Kurfürst in Emden gründen, doch gelangte dieser Plan nicht zur Ausführung.

Dals auch die Afrikanische Handelsgesellschaft die auf sie gesetzten hohen Erwartungen nicht erfüllte, kam durch die Feindschaft der Holländer. Der Kurfürst zahlte schon 1686 den Interessenten ihre Anteile zurück und trieb den Handel ganz für



Schiffswerft

der brandenburgischen Flotte und der Asiatischen Compagnie.

eigene Rechnung. Der Neid der Holländer konnte es nicht mit ansehen, dals auch Brandenburg sich einen Anteil am Kolonialbesitz sichern wollte, daher suchten holländische Truppen die brandenburgischen Besitzungen an der Guineaküste mit Gewalt in Besitz zu nehmen. Es wäre zum Kriege mit Holland gekommen, da machte der Tod des Großen Kurfürsten am 29. April 1688 allem ein Ende. Es ist das Verdienst des Großen Kurfürsten, dals er zuerst in Deutschland weitblickende Pläne hegte, um Deutschland seinen Anteil am Welthandel und am Kolonialbesitz zu sichern, und sein besonderes Verdienst ist auch die Erkenntnis, dals eine starke Kriegsflotte unumgänglich nötig ist, um der Handelsflotte eine ruhige Entwicklung zu gestatten.

Dals ein ausreichender Schutz durch eine starke Kriegsmarine fehlte, wurde den kolonialen Bestrebungen Brandenburgs verhängnisvoll unter den Nachfolgern des Großen Kurfürsten. Zunächst zwar lielsen sich die Handelsgeschäfte weiter günstig an und die Zahl der Schiffe wurde noch vermehrt, aber während der Kriege mit Frankreich vergriffen sich die Kaper aller Nationen an den brandenburgischen Schiffen. Dazu kamen Streitigkeiten unter den Teilhabern, so dals König Friedrich I. die Gesellschaft 1711 aufhob, ihre afrikanischen Besitzungen gingen auf den Staat über. Sein Nachfolger Friedrich Wilhelm I. hatte wenig Sinn für so kostspielige Unternehmungen, wie es die Erhaltung des Kolonialbesitzes war, sein Ziel war, Preußen zunächst durch ein tüchtiges Heer zu Lande stark zu machen, und so verkaufte er 1717 die Besitzungen an die holländisch-westindische Kompagnie. Im Jahre 1725 wurden dann auf Befehl des Königs die Mobilien der afrikanischen Kompagnie für 5982 Thaler verkauft, das bereits aufällig gewordene Haus für 528 Thaler 12 St.

Das war das Ende des mit so großen Hoffnungen begonnenen Unternehmens, und Emden wurde von diesem Wechsel schwer betroffen. Der überseeische Handel hörte ganz auf, nur die Küstenschiffahrt brachte noch einigen Gewinn. Aber allerlei Plagen suchten Ostfriesland in dieser Zeit heim, vor allem die entsetzliche Sturmflut am Weihnachtstage 1717, welche einen großen Teil der Deiche zerstörte und das unglückliche Land weithin überschwemmte. Es fehlte der Stadt Emden an Mitteln, die zerstörten Deiche wieder herzustellen, und das Land war wiederholten Überschwemmungen ausgesetzt. Erst 1725 gelang es der Stadt unter großen Opfern, die Deiche wiederherzustellen, aber wie sehr der Wohlstand Emdens gesunken war, läßt sich daraus erkennen, dals der Wiederaufbau nur durch eine in Holland aufgenommene Anleihe von drei Millionen Gulden möglich war, während die Stadt 100 Jahre früher ein so gewaltiges Werk wie das Emdener Höft aus eigenen Mitteln zu unternehmen gewagt hatte.





Friedrich der Große und Emden.

Immer mehr hatten die Bedrängnisse der Stadt zugenommen unter dem Fürsten Georg Albrecht (1708—34). Die ostfriesischen Stände suchten ihre alten Rechte zu wahren, über die sich der fürstliche Kanzler Brenneisen hinwegsetzte. Die Emdener protestierten gegen die willkürlichen Mafsregeln desselben, die Folge davon war, dafs sie von dem allgemeinen Landtage ausgeschlossen wurden, dafs der in früheren Jahrhunderten erworbene Güterbesitz Emdens sequestriert wurde und dafs der Fürst noch eine dänische Besatzung ins Land kommen liefs zu den schon vorhandenen kaiserlichen, holländischen und preussischen Truppen. Unter dem letzten Fürsten aus dem Hause Cirksena, Karl Edzard, wurde das Verhältnis nicht besser, nicht ein einziges Mal hat dieser in den 10 Jahren seiner Regierung Emden besucht.

Aber das Erlöschen des Hauses Cirksena war in kurzem zu erwarten, und eine Reihe verschiedener Fürsten trat auf, um ihre Ansprüche auf das Land geltend zu machen. Die gegründetsten Ansprüche besafs Preussen durch die oben erwähnten kaiserlichen Urkunden, und schon mehrere Jahre vor dem Tode des letzten Cirksena begannen Unterhandlungen zwischen der Stadt Emden und Bevollmächtigten der preussischen Regierung. Diese führten am 14. März 1744 zum Abschluss eines Vertrages, der zunächst noch geheim gehalten wurde. Die Stadt erklärte sich danach bereit, sofort nach dem Aussterben des Hauses Cirksena dem Könige zu huldigen und das preussische Wappen anschlagen zu lassen. Ein grofser Teil des Vertrages betrifft Erneuerung der Bestimmungen, wie sie dereinst im Jahre 1683 mit dem Grofsen Kurfürsten vereinbart waren. Der König versprach den Emdener Handel zu schützen und gewährte besondere Vorteile für die Fahrt nach den preussischen Ostseehäfen. Interessant ist auch, dafs in diesem ersten Vertrage schon der Plan eines Kanals nach

der Ems in Aussicht genommen ist, um den Handel Emdens mit den westfälischen Besitzungen Preussens zu erleichtern.

So hatten die Emdener gute Vorsorge getroffen. Am 25. Mai 1744 starb Fürst Karl Edzard, und Friedrich der Große ergriff sogleich Besitz von der Stadt. Die Besitzergreifung erfolgte in aller Ruhe, und Ostfriesland blieb so vor den Wirren bewahrt, in die es der Wettbewerb der verschiedenen Prätendenten sonst unfehlbar gestürzt hätte. Emden jubelte seinem neuen Herrscher begeistert zu, war es doch jetzt verbunden mit einem mächtigen Staate, der imstande war, ihm den nötigen Schutz zu gewähren, woran es früher so oft gefehlt hatte. Die holländische Besatzung zog sogleich ab, nachdem sie 150 Jahre in Emden gelegen hatte.

Erst wenige Jahre vorher hatte Friedrich der Große die Regierung seines Landes übernommen, aber in kurzer Zeit hatte er es verstanden, sich die ausschlaggebende Stellung in Deutschland zu erringen. Es war ihm gelungen, Schlesien zu erwerben, und in zwei blutigen Kriegen hatte er es behauptet gegen die Übermacht Österreichs und seiner Verbündeten. Als nach dem zweiten schlesischen Kriege eine Zeit der Ruhe für Preussen gekommen war, widmete er sich mit Eifer der Förderung von Handel und Gewerbe, vor allem aber suchte er seinem Lande wieder die Teilnahme am Welthandel zu sichern. Die Verhältnisse lagen jetzt wesentlich günstiger als zur Zeit des Grofsen Kurfürsten. Stettin und die Odermündung waren inzwischen in den Besitz Preussens gekommen, und mit grofsen Opfern begann der König die Swine für den Verkehr grofser Schiffe zu eröffnen, es entstand dort der Ort Swinemünde. Wenn hier also der gegebene Mittelpunkt für den preussischen Ostseehandel war, so war für den Welthandel noch wichtiger der neuerworbenen Nordseehafen Emden. Um den dortigen Handelsverkehr zu fördern, erklärte der König Emden 1751 zu einem Freihafen, in dem darüber ausgestellten Patente vom 15. November 1751 heifst es: „Demnach Unsere Landesväterliche allergnädigste Vorsorge zu aller Zeit unermüdet dahin gerichtet ist, dafs der Wohlstand und das Aufnehmen Unserer sämtlichen Unterthanen auf alle mögliche Art befördert und zu dem Ende das Commercium in Unserem Königreich als die eigentliche und wesentliche Quelle, wodurch einem Lande und dessen Einwohnern Seegen, Reichtum und Überflufs zugeführt wird, immer mehr verbessert werden möge; so haben Wir in solcher Absicht, besonders aber, um das wahre Beste Unserer Stadt Emden und derselben Commercium um so viel

stärker zu befördern und florisanter zu machen, aus allerhöchst-eigner Bewegung resolviret und zuträglich erachtet, den Hafen zu Emden zu einem Porto franco zu declarieren“. Alle in Emden eingeführten Waren wurden danach von allen Abgaben befreit, wenn sie nicht im Lande selbst verbraucht, sondern wieder weiter befördert werden sollten.

Von verschiedenen Seiten wurden dem König Vorschläge gemacht zu überseeischen Unternehmungen, die von Emden ausgehen sollte; der König prüfte alle diese Vorschläge gewissenhaft, doch waren sie meist nicht durchführbar. Am meisten Aussicht auf Erfolg schien dem Könige ein von dem Amsterdamer Stuart eingereichtes Gesuch zu bieten, in Emden eine Handelsgesellschaft begründen zu dürfen, um von dort aus Handel nach China zu treiben und Schiffe unter preussischer Flagge dorthin zu senden. Das Gesuch wurde zunächst auf 10 Jahre bewilligt. Diese Asiatische Compagnie begann unter den günstigsten Ausichten, an einer ihrer Sitzungen nahm der König selbst teil, als er 1751 der neuerworbenen Provinz seinen ersten Besuch abstattete. Mit Jubel wurde der Landesherr in ganz Ostfriesland begrüßt, in jedem Dorfe, durch welches er kam, waren Ehrenpforten errichtet, deren Inschriften Kunde gaben von der Freude der Einwohner, daß sie ihren Landesherrn begrüßen durften. Am 13. Juni 1751 kam der König nach Emden und nahm seine Wohnung in dem dazu hergerichteten Logement van Stork, dem jetzigen Gasthaus „zur Börse“; eine jetzt daran angebrachte Marmortafel erinnert an den ersten Besuch eines preussischen Königs in Emden, ihre Inschrift lautet: Hier wohnte Friedrich der Große 1751, 13.—15. Juni.

Die Asiatische Gesellschaft gab Aktien aus zu je 500 Thaler, welche bald untergebracht wurden. Die ersten Schiffe wurden im Auslande gekauft, und am 15. Februar 1752 segelte das erste Schiff, der „König von Preussen“, nach China. Im Juli 1753 kehrte es zurück, beladen mit Gewürzen, Thee, Porzellan und Seide. Die Versteigerung der Ladung wurde bekannt gemacht, aus allen großen Handelsplätzen strömten die Kaufleute zusammen, und der Erlös der Versteigerung betrug 440000 Thaler, mehr als das Doppelte der Einkaufskosten. Im Oktober 1752 war das zweite Schiff ausgefahren, die „Burg von Emden“, nach seiner Rückkehr im Sommer 1754 stiegen die Aktien von 500 auf 600 Thaler. Die weitgehendsten Hoffnungen knüpften sich an den günstigen Anfang des Unternehmens, der König erließ den Befehl, daß Thee

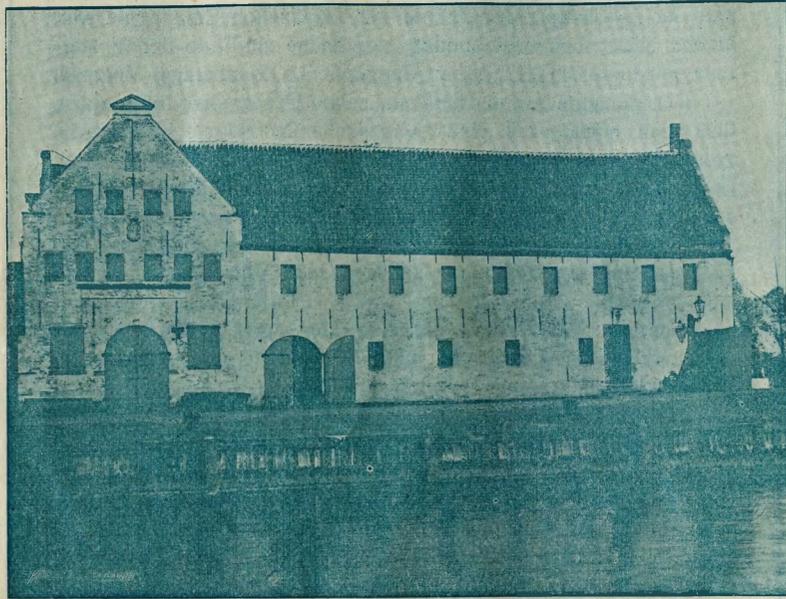
und Porzellan nur von der Emdener Gesellschaft bezogen werden dürften. Noch mehrere Schiffe wurden angekauft und ausgesandt und kehrten mit reicher Ladung zurück. Der König kam noch einmal nach Emden am 14. Juni 1755, bei diesem Besuche wohnte der König auch dem Stapellaufe eines Schiffes auf der Schiffszimmerwerft bei. Schon zur Zeit des Großen Kurfürsten waren hier die brandenburgischen Schiffe erbaut, noch jetzt erinnert der Name der Schiffsbauerei „zum preussischen Adler“ daran, daß hier zur Zeit Friedrichs des Großen der Schauplatz des Baues und der Ausrüstung der Schiffe der Asiatischen Compagnie war. In dem jetzt noch bestehenden Lagerhause am Ende der Westerbütvenne hatte die Asiatische Compagnie ihr Kommerzien-Magazin.

Der günstige Anfang der Asiatischen Gesellschaft führte dazu, daß sich auch noch eine bengalische Compagnie bildete, die von dem durch den Feldmarschall Keith empfohlenen Schotten Harris 1753 in Emden gegründet wurde. Doch die neue Gesellschaft wurde vom Unglück verfolgt, das größere der ausgesandten Schiffe scheiterte auf einer Sandbank an der Mündung des Ganges, nur ein kleineres kehrte zurück und die Gesellschaft löste sich auf.

Auch die Blüte der Asiatischen Compagnie sollte leider nur von kurzer Dauer sein. Im Juli 1756 kehrten die beiden ersten Schiffe der Compagnie, „König von Preussen“ und „Burg von Emden“ nach glücklicher Fahrt wieder nach Emden zurück, das ist die letzte erfreuliche Nachricht, die wir von der Gesellschaft vernehmen. Zwischen den Teilhabern brachen Zwistigkeiten aus, einer der Direktoren machte Bankrott und schädigte die Gesellschaft sehr, der Neid der Holländer brachte es fertig, daß die Offiziere und die besten Mannschaften der Compagnie abspenstig gemacht wurden. Doch dies alles war vorübergehend und die Compagnie hätte es ertragen können, aber in den Stürmen des siebenjährigen Krieges ist sie zugrunde gegangen. Sobald der Krieg ausgebrochen war, bestand die Gefahr, daß die Schiffe mit ihrer wertvollen Ladung den feindlichen Kaperschiffen in die Hände fielen, daher wurde in der Generalversammlung beantragt, kein Schiff mehr auszurüsten und die Gesellschaft aufzulösen. Das war ein harter Schlag für die Stadt Emden; in einem Briefe stellt sie dem Könige vor, werde kein Schiff mehr gerüstet und die Compagnie aufgelöst, so bedeute das „den totalen Untergang dieses großen Werkes und den Verfall unserer Stadt.“ — Im Juni 1757 wurde Emden von den Franzosen besetzt, ein Schiff

der Kompagnie, „Prinz Ferdinand“, war noch unterwegs und konnte jederzeit zurückkommen. Am September 1757 landete der „Ferdinand“ in Plymouth, Schiff und Ladung wurden in England verkauft. Nach dem Frieden erfolgte die Auflösung der Gesellschaft.

Vergebens hatte Friedrich der Große nach dem zweiten schlesischen Kriege gehofft, daß er Schlesien nunmehr ruhig



Commerzien-Magazin der Asiatischen Compagnie.

besitzen würde, die Kaiserin Maria Theresia konnte den Verlust nicht verschmerzen und wußte halb Europa zum Bündnis gegen Friedrich zu gewinnen. Der König sah die Wetterwolken sich drohend zusammenziehen, er wußte, daß es einen Kampf galt um die Existenz des Staates, daher mußte er vorläufig alle Pläne aufgeben, mit den seefahrenden Nationen in der Teilnahme am Welthandel zu wetteifern.

Wegen der Gefahren, die zu Lande drohten, konnte der König auch nicht daran denken, eine Kriegsflotte zu schaffen,

die den Handelsverkehr in fernen Ländern geschützt hätte; daneben war er aber auch der Ansicht, daß die Machtstellung Preussens zu Lande stark genug sei, seiner Flotte einen ausreichenden Schutz zu gewähren. Darin stand der König also auf einem anderen Standpunkte als der Große Kurfürst, bei dem der Ausbau der Handelsflotte und die Schaffung einer Kriegsmarine Hand in Hand ging. An Aufforderungen zur Schaffung einer Kriegsflotte hat es nicht gefehlt. Schon bald nach der Eroberung Ostfrieslands hatte der König die Emdener Kaufleute befragt, was er für die Belebung ihres Seehandels thun könne, und ihre Antwort lautete dahin: „Es möge seiner Majestät Allergnädigst gefallen, sich formidabel zu machen zur See.“ Noch einmal wurde dem König der Gedanke nahe gelegt, eine preussische Kriegsmarine zu schaffen. Der französische Admiral Mahé de Labourdonnais, der als die bedeutendste Autorität Frankreichs im Seewesen galt, hatte in seinem Vaterlande nur Undank erfahren und war 1751 in die Bastille gesperrt. Er bot Friedrich dem Großen an, in preussische Dienste zu treten und eine Kriegsflotte zu schaffen, indem er in einer Denkschrift nachwies, für einen gesicherten Handelsverkehr sei der Schutz durch eine starke Kriegsmarine durchaus notwendig. Der aus dem genossenschaftlichen Handel erübrigte Gewinn könne dazu verwandt werden, eine Seemacht zu schaffen, die imstande wäre, den Handel zu schützen. — So verlockend der Vorschlag auch war, der König mußte ihn leider ablehnen, da er nicht die Mittel dazu habe.

Nach Beendigung des siebenjährigen Krieges ist kein größerer Versuch zur Wiederbelebung des überseeischen Handels mehr gemacht worden. Wiederholt wurden dem Könige allerdings Vorschläge dazu unterbreitet, davon ist besonders bemerkenswert die am 7. Dezember 1762 von dem Regierungs-Präsidenten von Derschau zu Aurich eingereichte Denkschrift, durch welche er den König zur Gründung einer Afrikanischen Compagnie und zur Kolonisation in Afrika zu bestimmen suchte. Noch andere Vorschläge wurden gemacht, zum Teil sehr abenteuerlicher Art. Unausgesetzt war der König bemüht, neue überseeische Unternehmungen ins Leben zu rufen, aber die Schwierigkeiten waren zu groß. Dem Präsidenten der ostfriesischen Kammer, Peter Colomb, wurde wiederholt nahe gelegt, eine Wiederbelebung der Asiatischen Compagnie zu versuchen, da der Plan dem Könige sehr am Herzen liege. Der Versuch wurde gemacht, aber es fanden sich nicht genug Teilnehmer, die bereit waren, sich an

dem Unternehmen zu beteiligen. Die Schifffahrt von Emden aus war sonst durchaus nicht ungünstig in dieser Zeit, namentlich während des amerikanisch-englischen Krieges. Die Erfolge in den europäischen Gewässern waren so günstig, daß Emders Kaufleute um das Jahr 1780 noch mehrere Handelsfahrten nach Indien und China ausführten. Aber zur Gründung einer Handelscompagnie ist es nicht mehr gekommen, es bildeten sich wohl Gesellschaften für eine einzelne Fahrt, aber nach Beendigung derselben löste sich die Vereinigung wieder auf. Nach dem Friedensschlusse im amerikanischen Unabhängigkeitskriege 1783 trat ein starker Rückgang des Seeverkehrs ein und bei der Menge der vorhandenen Schiffe waren die Reeder genötigt, einen Teil derselben mit Verlust zu verkaufen.

Doch eine andere Gründung erfolgte in Emden, die sich gut anliefs. Schon in früherer Zeit hatten Emders Schiffe mit Erfolg Heringsfang betrieben, 1769 errichtete der König in Emden eine Heringsfischerei-Gesellschaft mit den weitgehendsten Privilegien. Diese Gründung hatte Erfolg, über 500 Seeleute fanden dadurch lohnenden Erwerb. Auch sonst ist unter der Regierung Friedrich des Großen viel für Emden geschehen. Die Hafenanlagen wurden wesentlich verbessert. Der obere Teil des an Emden vorüberfließenden Emsarmes war für die Schifffahrt nicht mehr zu benutzen, dagegen war man wenigstens bemüht, das Fahrwasser stromabwärts zu verbessern. 1768 und in den folgenden Jahren ließ der Magistrat ein neues, kürzeres Fahrwasser anlegen, welches an der Westseite der Insel Nesserland vorüberführte und bei Pogum in die Ems mündete. Zur Förderung der Schifffahrt wurde auch 1782 die Navigationsschule gegründet und das Lotsenwesen neu geordnet.

So stand am Ende der Regierungszeit des großen Königs Emden in größerem Wohlstande als lange vorher. Waren auch die Unternehmungen des Königs nicht von Erfolg gekrönt gewesen, so hatten doch seine Unterthanen erfahren, wie sehr der König persönlich an den kolonialen Bestrebungen Anteil nahm und durch überseeische Handelsunternehmungen seinen Staat zu fördern suchte. Für Ostfriesland insbesondere ist diese Zeit denkwürdig wie keine andere. Statt eines kleinen Fürsten war jetzt ein mächtiger König Herr des Landes, und in seinem sicheren Schutze blühten Handel und Gewerbe.

* * *

Auch unter den Nachfolgern Friedrichs des Großen lagen die Verhältnisse Emdens durchaus günstig. Als Preußen sich 1795 durch den Baseler Frieden vom Kriege gegen Frankreich zurückgezogen hatte, dehnte sich die Schifffahrt Emdens immer mehr aus, denn der Handel unter der neutralen preussischen Flagge brachte reichen Gewinn. Eine interessante Erinnerung an diese Zeit ist es, daß der damalige Stadtkommandant der General von Blücher war, der später dazu berufen war, Preußens Heere zu führen im Befreiungskampfe gegen Frankreich. Seine Wohnung befand sich in dem jetzigen van Jindelt'schen Hause in der Lilienstraße, eine daran angebrachte Marmortafel verkündet uns: „Hier wohnte 1795—1806 General Gebh. Lebr. v. Blücher als Stadtkommandant.“ Je höher Emdens Wohlstand in dieser Zeit gestiegen war, desto furchtbarer war der Sturz. Durch den Pariser Vertrag vom 15. Februar 1806 wurde Hannover an Preußen abgetreten, die Folge davon war der Krieg mit England. Viele Emders Schiffe waren mit wertvoller Ladung unterwegs, die größte Zahl davon fiel englischen Kapern zur Beute oder wurde in englischen Häfen mit Beschlag belegt. Einer Anzahl Emders Schiffe war es gelungen, in französischen Häfen Schutz zu finden, doch als noch in demselben Jahre der Krieg zwischen Preußen und Frankreich ausbrach, fielen diese in die Hände der Franzosen. 278 Schiffe gingen samt der Ladung verloren, auf über 4 Millionen Gulden schätzte man den Verlust der Stadt Emden. Trübe Zeiten folgten für Emden, es wurde erst mit Holland, dann mit Frankreich vereinigt; der Seehandel hörte in dieser Zeit gänzlich auf wegen der Kontinentalsperre, 1811 löste sich auch die Heringsfischerei-Gesellschaft auf.

Nach den Befreiungskriegen wurde Ostfriesland mit Hannover vereinigt, sehr gegen den Wunsch seiner Bewohner, die mit ganzem Herzen an Preußen hingen. Bei der Abtretung Ostfrieslands hatte Preußen die Bedingung gestellt, daß die hannoversche Regierung für die Schiffbarmachung der Ems Sorge tragen sollte. Es wurde allerdings damit begonnen, aber in durchaus ungenügender Weise, der beabsichtigte Zweck, den aufblühenden Industriegebieten Rheinlands und Westfalens einen Zugang zur Nordsee zu schaffen, wurde also nicht erreicht. Erst sehr spät wurde auch durch die Westbahn Ostfriesland mit dem deutschen Schienennetze in Verbindung gebracht. Handel und Schifffahrt in Emden sanken immer mehr, aus der blühenden Handelsstadt war eine unbedeutende Landstadt geworden. Das zur Zeit

Friedrichs des Großen angelegte neue Fahrwasser war immer mehr zugeschlückt, um den Zugang zur See nicht ganz zu verlieren, mußte die Stadt notgedrungen ein neues Fahrwasser anlegen. Von 1846 bis 1849 ist das Werk mit Hilfe der hannoverschen Regierung erbaut. Im Anschluß an die Mündung der beiden Delfte wurde der Kanal in südlicher Richtung zur Südostspitze der Insel Nesserland geführt und hier mit einer Schleuse versehen, an welche sich ein Außenfahrwasser anschloß. Gleichzeitig wurde das Watt zwischen Nesserland und Borssum ein-



Kaiserliches Post- und Telegraphenamt.

gedeicht, der Königspolder. An der anderen Seite des Fahrwassers zog sich ein Deich hin, der mit dem Mitteldeich verbunden war. Erst in den Jahren 1874 bis 1876 wurde auch der Anwachs an dieser Seite zwischen Nesserland und Larrelt eingedeicht, der Kaiser Wilhelms-Polder. So ist jetzt die Stelle festes Land geworden, wo einst die Kriegsflotte des Großen Kurfürsten und die Schiffe der Asiatischen Compagnie Friedrichs des Großen auf den Wellen schaukelten.

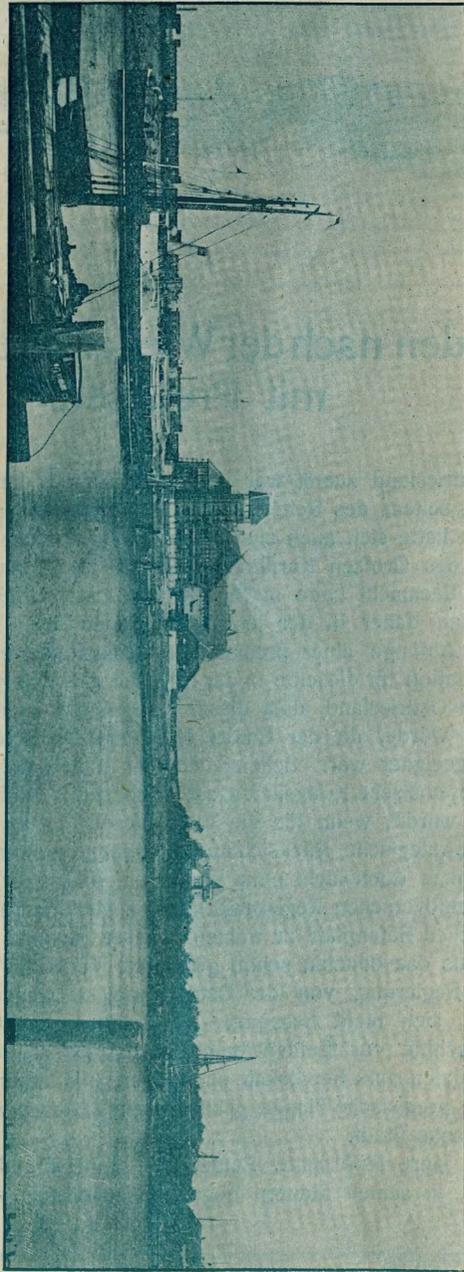


Emden nach der Wiedervereinigung mit Preussen.

In Ostfriesland zuerst war von Graf Edzard der Gedanke angeregt, seitens des Reiches eine Kriegsflotte zu schaffen, und in Emden hatte sich auch eine lebendige Erinnerung erhalten an die Pläne des Großen Kurfürsten, der die Stadt zum Stützpunkte seiner Seemacht hatte machen wollen. Mit lebhaftem Interesse sah man daher in der jetzt so unbedeutenden Stadt, wie die ersten Anfänge einer preussischen Kriegsflotte entstanden. Da eine Station für dieselbe in der Nordsee notwendig war, so hoffte man in Ostfriesland, daß dieser Kriegshafen an der Knock entstehen würde, da der Emdener Hafen für größere Schiffe nicht mehr geeignet war. Schmerzlich war man enttäuscht, als der neue preussische Kriegshafen am Jadebusen in Wilhelmshaven angelegt wurde; wenn für die Wahl dieses Platzes auch in erster Linie strategische Rücksichten maßgebend gewesen waren, so nahm man doch nicht ohne Grund an, daß auch die Eifersucht der hannoverschen Regierung Preußen gehindert hatte, einen ostfriesischen Hafenplatz zu wählen. Dieser Umstand trug auch dazu bei, daß das ohnehin schon gespannte Verhältnis zur hannoverschen Regierung, von der Ostfriesland so wenig Fürsorge erfahren, sich nicht besserte. Als dann i. J. 1866 preussische Kriegsschiffe vor Emden erschienen, wurden die preussischen Seesoldaten aufs herzlichste empfangen, und lauter Jubel erscholl, als die preussische Flagge gehißt wurde, Emden war wieder eine preussische Stadt.

Im Jahre 1869 hatte Emden die hohe Freude, König Wilhelm I. in seinen Mauern begrüßen zu dürfen, am 18. und 19.

Bahnofsgebäude im Aussenhafen
Abfahrtsstelle der Passagierdampfer nach den Nordseeinseln.



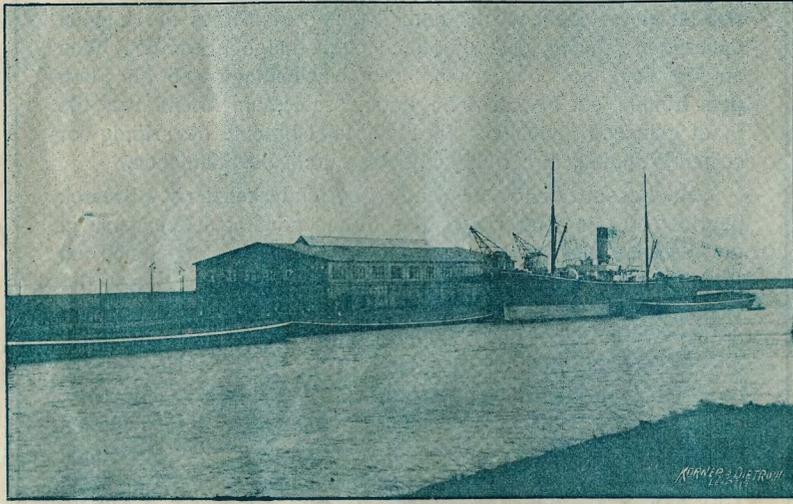
Juli weilte der Herrscher dort. Die Stadt prangte in herrlichem Festschmuck, Tausende von Menschen wogten in den Strafsen. Gegen Mittag kam der König von Aurich her am Neuen Thore an, in einer langen Wagenreihe schlofs sich das Gefolge an, und unter dem Geläute aller Glocken hielt der König seinen Einzug in die Stadt, an deren Thore ihm von dem Bürgermeister Hantelmann die Stadtschlüssel überreicht wurden. Der König wohnte in dem Hause des Kommerzienrates Brons am Alten Markte, dort liefs er sich die Spitzen der Behörden vorstellen. Bemerkenswert sind besonders die Worte, die er zu den Vertretern der Handelskammer sprach: „Es ist Mein innigster Wunsch, dafs der Handel dieser Stadt wieder aufblühe, und kann dies durch einen dauernden Frieden, der zu hoffen steht, ermöglicht werden. Was an Mir liegt, soll geschehen.“ Am Nachmittage gab die Stadt dem Könige ein Festmahl im Rathaussaale, am Abend war die Stadt glänzend illuminiert, die Liedertafel brachte dem König vor seiner Wohnung ihre Huldigung dar durch ein Ständchen.

Mit besonderer Freude wurde der Bundeskanzler v. Bismarck begrüfst, der in dem Hause des Kommerzienrates Reemtsma in der jetzigen Bismarckstrafse wohnte. Jubelnd drängte sich am Abend während der Illumination die Menge vor dem Hause, der Gefeierte gab seiner Freude über den herzlichen Empfang Ausdruck. „Wir freuen uns,“ sagte er, „dafs Sie die Anhänglichkeit, die Sie schon Friedrich dem Grofsen und seinen Nachfolgern bewiesen, nun auch unserem Herrn bewahrt haben. Gebe Gott, dafs eine so deutsche Gesinnung, wie wir sie hier gefunden haben, bald in ganz Deutschland herrschen möge!“ Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den König schlofs er seine Ansprache. Am folgenden Morgen trat der König mit der Bahn die Rückreise an, er hatte gesehen, wie lebendig noch die Erinnerung war an die Fürsorge, die die früheren preussischen Herrscher für Emden gezeigt hatten, und der Eindruck, den dies alles auf den König machte, läfst sich wohl nicht besser zusammenfassen als in die Worte, die derselbe nach Beendigung des Ständchens zu dem Vorstande der Liedertafel sagte: „Ich fühle mich hier so wohl wie unter alten Bekannten.“

Von der Hoffnung auf dauernden Frieden hatte der König in Emden gesprochen, aber schon im folgenden Jahre galt es, das Land zu schützen gegen den fränkischen Nachbar. Auch Ostfrieslands Söhne haben tapfer mitgestritten, das zeigt die Tafel

in der lutherischen Kirche mit den Namen derer, die den Helden-
tod für das Vaterland gestorben sind.

In den ersten Jahren nach der Wiederaufrichtung des
deutschen Reiches begann für den Handel Emdens ein kurzer
Aufschwung, der sich aber bald in einen beständigen Niedergang
verwandelte. Die Hafenanlagen stellten sich immer mehr als un-
genügend heraus für grössere Schiffe, aber die preussische Staats-
regierung hat Emden ihre Hilfe nicht versagt. Das erste grössere
Werk, welches hier ausgeführt wurde, war der Ems-Jahde-Kanal, der
Emden mit Wilhelmshaven verbindet und an der Stelle des ehe-



Zungenquai,
(Umladehafen des Dortmund-Ems-Kanals.)

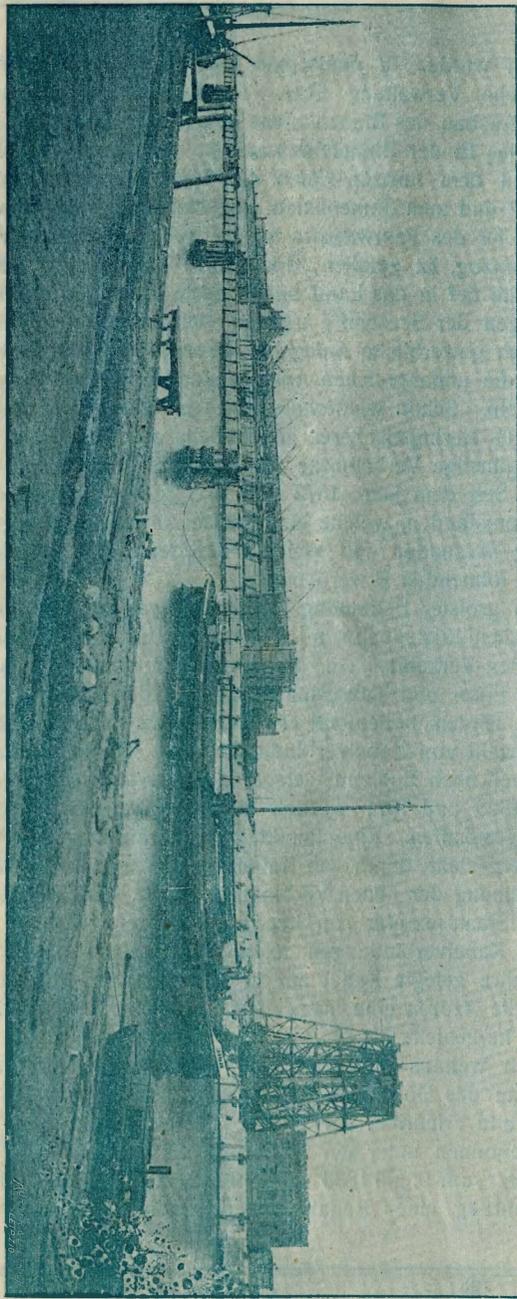
maligen „roten Siels“ in den inneren Hafen der Stadt einmündet.
Wenn der Kanal auch nur für kleine Schifffahrt bestimmt ist, so ist er
doch von der grössten Bedeutung für die Erschliessung der Hoch-
moorflächen Ostfrieslands. Gleichzeitig wurde der innere Hafen
Emdens in einen Hochwasserhafen verwandelt, zu diesem Zwecke
war aber der Bau einer neuen Schleuse erforderlich, die in der
hannoverschen Zeit erbaute Schleuse genügte nicht mehr. Schon
1879 war der Entwurf für die Herstellung des neuen Hochwasser-
hafens genehmigt, Anfang der 80er Jahre wurde mit dem Bau der
neuen Seeschleuse begonnen, welche am 5. Juni 1888 dem Verkehr

übergeben wurde. In demselben Jahre ging der Emdener Hafen
in staatliche Verwaltung über. Rastlos ist seitdem an dem
weiteren Ausbau des Binnenhafens gearbeitet. Das umfangreiche
Becken des Emdener Binnenfahrwassers, welches bisher nur als
Zufahrt zu dem inneren Hafen der Stadt diente, ist bedeutend
verbreitert und zum Binnenhafen umgestaltet. Der Deich, welcher
sich am Ufer des Fahrwassers an der Seite des Kaiser-Wilhelm-
Polders hinzog, ist gefallen, drei grosse Hafenbecken führen an
dieser Seite tief in das Land hinein, feste Kayungen ermöglichen
das Anlegen der Seeschiffe und an vielen Stellen des Ufers er-
heben sich gewerbliche Anlagen. Einen grossen Raum nehmen
darunter die umfangreichen Anlagen der Heringsfischerei-Gesell-
schaften ein. Schon wiederholt waren ja Versuche gemacht, von
Emden aus Heringsfischerei zu treiben, aber dieselben hatten
durch ungünstige Verhältnisse immer wieder aufgegeben werden
müssen. Seit dem Jahre 1872 sind drei grosse Fischerei-Gesell-
schaften entstanden, welche eine grosse Anzahl von Loggern auf
den Fang aussenden und vielen Hunderten von Seeleuten und
Arbeitern lohnenden Erwerb bieten.

Von grösster Bedeutung für Emden war auch der Bau der
ostfriesischen Küstenbahn, noch mehr die Entwicklung des See-
Telegraphen-Verkehrs. An der grossen Brückstrasse steht das
stattliche Post- und Telegraphenamtsgebäude, welches 1879 er-
baut und seitdem bedeutend erweitert wurde. Von hier geht eine
grosse Anzahl von Kabelverbindungen aus. Schon 1858 war das
erste Kabel nach England gelegt, welches sich aber nicht be-
währte, 1866 und 1871 wurden andere Kabelverbindungen mit
England geschaffen. Eine unmittelbare Verbindung mit Amerika
wurde hergestellt durch ein Kabel nach Valenzia in Irland, zu
der Einweihung der neuen Verbindung am 22. April 1882 erschien
auch der Staatssekretär von Stephan in Emden. Seitdem ist die
Zahl der Kabelverbindungen allein mit England durch das in
diesem Jahre gelegte Kabel auf 20 gestiegen, seit vorigem Jahre
ist über die Azoren eine ausschliesslich deutsche Kabellinie nach
Newyork hergestellt.

Doch weitaus das Wichtigste, was für Emden geschehen,
ist der Bau des Dortmund-Ems-Kanals. Was schon der Grosse
Kurfürst und Friedrich der Grosse geplant, das ist in unsern
Tagen begonnen unter der Regierung Kaiser Wilhelm I. Durch
das Gesetz vom 9. Juli 1886 wurde die Staatsregierung ermächtigt
zur Ausführung eines Kanals von Dortmund nach der unteren

Emder Aussenhafen mit Kohlenkipper.

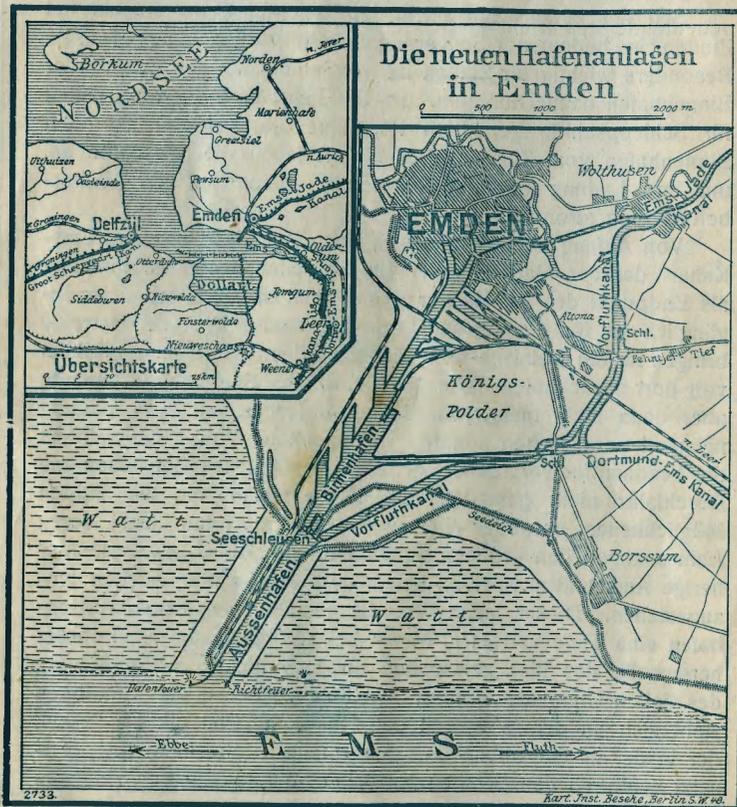


Ems einschliesslich eines Seitenkanals von Oldersum nach dem Emden Binnenhafen. Doch die Schwierigkeiten, die sich der Ausführung eines so gewaltigen Werkes entgegenstellten, waren nicht gering, der greise Kaiser sollte die Vollendung desselben nicht mehr erleben, erst am 11. August 1899 hat die feierliche Eröffnung durch Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. in Dortmund stattgefunden.

Seit der kurzen Zeit nach der Vollendung des Kanals hat Emden eine bedeutende Steigerung des Schiffsverkehrs aufzuweisen. Besonders wichtig für Emden ist der Seitenkanal aus dem Emden Binnenhafen nach Oldersum. Da die Fahrt im Dollart zu Zeiten für Schlepsschiffe gefährlich ist, führt dieser Kanal aus dem Binnenhafen vom Zungenkai aus, dort legen die Seeschiffe an, um ihre Ladung an die Kanalschiffe abzugeben zur Weiterbeförderung stromaufwärts.

Von Anfang an war man sich beim Bau des Dortmund-Ems-Kanals darüber klar, daß der Emden Hafen seiner Bestimmung als Endpunkt des Kanals nur dann genügen kann, wenn er zugänglich ist für die grossen Dampfer, welche Erz und Getreide bringen für die rheinisch-westfälischen Industriebezirke und Kohlen von dort zurückholen. Die 1888 eröffnete Seeschleuse genügte aber dann nicht mehr, was 10 Jahre vorher bei der Erbauung niemand voraussehen konnte. In ungeahnter Weise sind seitdem die Seedampfer vergrößert, so daß die Schleuse denselben die Durchfahrt nicht gestattet. Es blieben also nur die beiden Möglichkeiten, entweder eine neue Seeschleuse zu bauen, deren Abmessungen den grössten Schiffen Raum boten, oder das bisherige Aufsenfahrwasser zu einem geräumigen Hafenbecken umzugestalten. Dieser letzte Weg ist gewählt. Es ist im Aufsenhafen eine Tiefe von $11\frac{1}{2}$ Meter bei gewöhnlichem Hochwasser hergestellt, das hier gewonnene Erdreich diente zur Aufhöhung des linken Ufers des Hafens, zum Schutze gegen die Sturmfluten zieht sich an der Westseite dem Hafen parallel ein Deich hin, der in der in die offene Ems auslaufenden Westmole sich fortsetzt, wodurch den Schiffen ein sicheres Einlaufen in den Hafen ermöglicht wird. Ein grosses Areal ist an dieser Seite geschaffen, welches zum Teil schon ausgefüllt ist durch stattliche Güterschuppen, Kohlenlagerplätze, elektrische Kräne und Eisenbahnanlagen, nahe der Schleuse erhebt sich der stattliche in norwegischem Stile erbaute Bahnhof. Während man anfangs vielfach angenommen hatte, daß die Einfuhr sich im wesentlichen auf

Eisenerze für die Industriegebiete, die Ausfuhr auf Kohlen beschränken würde, ist man nach der Vergrößerung der Hafenanlagen darüber anderer Ansicht geworden. Welches Vertrauen der neuen Anlage seitens der großen Schiffahrtsgesellschaften entgegengebracht wird, zeigt wohl am besten die Thatsache, daß ein großer Teil der Lagerplätze bereits von der Hamburg-



Amerika-Linie gemietet ist, ein anderer von der Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft. Ein wesentlicher Umstand aber, um den neuen Hafen gegenüber den alten Häfen konkurrenzfähig zu machen, ist die Errichtung eines Freibezirks, in welchen die Waren zollfrei eingeführt werden und von wo sie ohne Zollkontrolle

wieder ausgeführt werden können. Das ist im vorigen Jahre geschehen, das westliche Ufer des Aussenhafens bis zum Schutzdeich und das östliche Ufer in einer Breite von 470 Metern sind eingefriedigt und als Freibeizirk bestimmt.

Wie in alter Zeit reicht Emden jetzt wieder mit seinen Hafengebäuden bis an die offene Ems, weithin stehen dicht am Ufer große Landstrecken zu Handelsniederlassungen und gewerblichen Anlagen zur Verfügung, durch den Kanal nach Dortmund hat Emden ein Hinterland von der größten wirtschaftlichen Bedeutung gewonnen. Überall regt sich wieder neues Leben und frische Unternehmungslust, endlich ist Emden das geworden, wozu es seiner Lage nach bestimmt ist, das Seethor des nordwestlichen Deutschlands.

Am 7. August 1901 sind die neuen Hafenanlagen dem Verkehr übergeben, Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. wollte der feierlichen Eröffnung beiwohnen. Doch das Geschick fügte es anders, der Kaiser mußte an das Sterbelager seiner Mutter eilen, ganz Deutschland nahm teil an seiner Trauer. In aller Stille erfolgte daher die Eröffnung des Aussenhafens, auch die Denkmäler des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen, deren feierliche Enthüllung im Beisein Sr. Majestät des Kaisers erfolgen sollte, wurden bald darauf in stiller Feier enthüllt.

Groß waren die Hoffnungen, die man an die Vollendung der neuen Hafenanlagen anknüpfte, doch es scheint, als sollten sich dieselben erfüllen. Der Schiffsverkehr hat sich seit jener Zeit nicht unwesentlich gehoben, wir haben viele Schiffe seitdem in unserem Hafen gesehen, denen es vorher nicht möglich gewesen wäre, Emden zu erreichen, vor allem die gewaltigen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Wiederholt haben wir auch Gelegenheit gehabt, Schiffe der deutschen Kriegsflotte in unserem Hafen zu sehen. Mit Freude erfüllte uns der Anblick der deutschen Kriegsflagge, wissen wir doch, dass jetzt die deutschen Schiffe, die hinausfahren nach fernen Ländern, nicht mehr schutzlos sind wie in früheren Zeiten. Die kolonialen Unternehmungen des Großen Kurfürsten mußten zugrunde gehen, die Handelspläne Friedrichs des Großen mußten erfolglos bleiben, weil es an dem nötigen Schutze fehlte durch eine starke Kriegsflotte. Damals war Deutschland uneinig und ohnmächtig, dringendere Sorgen hinderten jene Herrscher, eine Kriegsflotte zu schaffen, die imstande gewesen wäre den Forderungen Brandenburgs und

In meinem Verlage erschien soeben:

Emden.

**Ein Führer durch seine Baugeschichte,
Sehenswürdigkeiten und Hafenanlagen.**

10 Bogen stark auf Kunstdruckpapier
mit einem Plane der Stadt und Hafenanlagen, sowie
25 Emdr Ansichten.

Bearbeitet von **Oberbürgermeister Fürbringer.**
Preis 1 Mark.

Diesen vorzüglich ausgestatteten Führer von Alt- und Neu-Emden, der in Topographie, Baugeschichte, Sammlungen, Hafen- und Schiffartsanlagen für Einheimische und Fremde gleich interessant ist, empfehle ich zur Anschaffung bestens.

W. Schwalbe, Emden,
Alter Markt 12.]

Gleichzeitig empfehe ich meine sehr grosse Auswahl

Emder

Ansichts-Postkarten

Stadt — Aussenhafen und Alt-Emden in den
verschiedensten Ausführungen.

W. Schwalbe's Buchhandlung,
Emden, Alter Markt 12.