

Große Projekte in Ostfriesland.

Wenden will die ostfriesische Hochmoore kultivieren. — Sie sollen in Weideland umgewandelt werden. — Ein deutscher Rheinabfluß geplant. — Der künftige Rhein. — Embden - Kanal und seine Ausflüsse. — Starke deutsche Seefahrten auf Ostsee und bei Emden.

Die nordwestliche Winkel Deutschlands, Ostfriesland mit der Emsmündung, hat bisher am wenigsten teilgenommen an der staatswirtschaftlichen Erhebung des Vaterlandes. Auch ist er von der preussischen Verwaltung bisher recht vernachlässigt worden. Das soll nun anders werden. Nachdem die langwierigen Untersuchungen über die beste Art der Kultivierung der Moore endlich zum Abschluß gekommen sind, hat sich der Staat entschlossen, mit großen Mitteln an die Trockenlegung der im Besitz des Fiskus befindlichen Hochmoore dieser Gegend heranzugehen. Zwölf Millionen Mark sollen bereits gestellt werden, um zunächst diese Flächen in ertragsfähige Weiden umzugestalten. Man hatte vermutet, daß auf

mit der freien Arbeit, denn es fehlt in jenen dünnbesiedelten Gebieten an Arbeitskräften. Das nötige Kapital wird durch eine Anleihe aufgebracht, welche sich jedoch, nach den in anderen Gegenden gemachten Erfahrungen, vorzüglichlich verzinst. — Man will in Ostfriesland übrigens nur den Kanalfang machen mit der planmäßigen und mit großen Geldmitteln, sowie mit Inanspruchnahme aller Mittel der modernen Technik zu betreibenden Kultivierung sämtlicher Weidelande Ostfrieslands. Allein an Hoch- und Tiefmooren sind vorhanden in Oldenburg 18 1/2 Prozent der Bodenfläche, in Hannover 14 1/2, in Preußen über 10, in Schleswig-Holstein nahezu 10 Prozent. Die Gesamtfläche allein der norddeutschen Moore beträgt über 22,000 Quadrat-Kilometer.

Nordsee Projekt bald in Angriff genommen werden könnte. Bekanntlich geht gegenwärtig fast der ganze niederdeutsche Güterverkehr über den Rhein.



Wasserin im Bourtanger Moor.

Lehr, wobei es sich um ganz ungeheure Umschläge handelt, über Holland, wesentlich über Rotterdam. Auf dem Rhein wurden 1902 nur 15 Millionen Tonnen, im Jahre 1911 aber 31 Millionen Tonnen befördert. Die Kohlenausfuhr und die Exportfuhr Deutschlands über Holland betragen im Jahre 1909 allein 13 Millionen Tonnen. Dieser Verkehr wächst rasant von Jahr zu Jahr. Weshalb sollte er einem ausländischen Hafen zu Gute kommen, wenn sich ein ganz auf deutschem Gebiete liegender Wasserweg nach der Nordsee einrichten läßt. Die Holländer brauchen man westlich nicht besonders zu berücksichtigen, außerdem wird für sie auf der alten Strecke noch genug Verkehr übrig bleiben. Nur der fabelhafte Aufschwung der deutschen Industrie gegen die den riesenhaften Verkehr nach dem holländischen Hafen geschaffen.

Auch aus nationalen Gründen ist der Bau des projektierten Rhein-Nordsee Kanals durchaus zu befürworten. Deutschland kann nur durch diesen Kanal einen dritten großen Seehafen an der Nordsee in Emden erlangen. Denn nur durch diesen neuen Seeweg wird für Emden das Hinterland erschlossen, welches notwendig ist, um den östlichen deutschen Nordseehafen lebensfähig zu machen. Nach der längst geplanten Veriefung des Ems-Johde - Kanals zwischen Emden und Wilhelmshaven würde

Ältere Plan läßt den Kanal weiter rheinwärts bei Wesel beginnen. Beiläufig sei erwähnt, daß Deutschland immer mehr das Land der großen Wasserwege wird. Es geht zwar langsam damit voran, als wünschenswert wäre, namentlich da die Frage der Erhebung einer Schiffahrtsgeldabgabe noch immer nicht entschieden und auch die justizliche Opposition gegen den großen Mittelkanal noch nicht ganz überwunden ist. Aber kommen werden diese großen Verkehrsverbesserungen doch in einigen Jahren und auch Ostfriesland wird stark daran beteiligt sein. Prinz Ludwig, der Regent von Bayern, ist einer der mächtigsten Förderer in diesen Dingen.

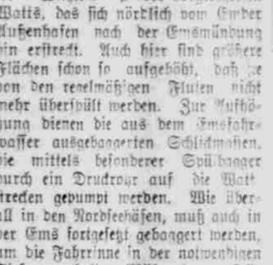
Auch auf anderen Gebieten wird im Emslande und namentlich an der Nordseeküste und auf den ostfriesischen Inseln gearbeitet. Die Emsmündung wird außerordentlich vertieft und Emden soll großartige Hafenanlagen erhalten. Nachdem das Projekt des sogenannten Friesenkanals gescheitert ist, welches für Emden das Monopol zu einem Auswandererhafen verleiht, haben sich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburger Paketfahrt dahin geeinigt, einen Teil ihres Auswandererverkehrs nach Emden zu ver-



Hafen durch das Watt bei eingetretener Ebbe.

legen, und dieser Plan hat die Zustimmung der preussischen Behörden gefunden. Das Friesienkonkurrenz hätte eine Konkurrenz gegen die beiden alten Linien geschaffen, welche bei der gegenwärtigen Lage des Auswandererverkehrs kaum wünschenswert gewesen wäre.

Die seit dem Jahre 1902 mit großem Erfolge betriebenen Landvermessungsarbeiten an den ostfriesischen Ems- und Moorflächen werden zuerst mit der dritten Etappe fortgesetzt. Nachdem die Eindeichung des über 300 Hektar großen Königs- oder -Watts bereits 1908 beendet werden konnte, begann man gleich mit der weiteren Eindeichung des dem Kaiser - Wilhelm - Poldeer vorgelagerten Wats, das sich nördlich von Emden am Emsmündung hin erstreckt. Auch hier sind größere Flächen schon so aufgeschüttet, daß sie von den regelmäßigen Fluten nicht mehr überflutet werden. Zur Aufschüttung dienen die aus dem Emswasser ausgehobenen Schlammstoffe, die mittels besonderer Spülboiler durch ein Druckrohr auf die Wattflächen gepumpt werden. Wie überall in den Nordseehäfen, muß auch in der Ems fortgesetzt gebohrt werden, um die Fahrtrinne in der notwendigen Tiefe zu erhalten. Während man früher das auf diese Weise gewonnene Baggergut an anderer Stelle unweit des Fahrwassers wieder fallen ließ, benutzt man es jetzt zur Eindeichung des Wats und gewinnt dadurch ein Gelände, das sich für spätere Hafenvergrößerungen, für Fabrikanlagen und sonstige Anlagen ganz besonders eignet. Aber wenn es auch nur landwirtschaftlich genutzt wird, ist der Ertrag ziemlich erheblich, da aus dem frucht-



Haus eines Moorcolonisten.

auch letzterer Platz, durch einen weiteren kurzen Kanal auch Fremden an die direkte Verbindung mit dem Hauptindustriallande Deutschlands in Verbindung gebracht werden. So sind die Aussichten für sehr starken Verkehr auf dem projektierten Seewege die denkbar günstigsten.

Auch ist der Weg nach der Nordsee auf der in Aussicht genommenen Wasserstraße ein beträchtlich kürzerer. Die Rheinstraße Köln - Rotterdam beträgt 208 Kilometer, diejenige Köln - Emden (Rhein - Nordsee Kanal) 279 Kilometer. Die Zeitdauer der ersten Strecke ist 102, die der letzteren nur 79 Stunden. Außerdem erproben alle Güter, welche von den Rheinplätzen nach dem deutschen Norden bestimmt sind (namentlich die gewaltigen Massen von Kohlen) die Fahrt Rotterdam - Borkum - Feuersee, 280 Kilometer und 30 Stunden Fahrzeit. Die Kohlen für die deutsche Kriegsmarine sowie der noch weit größere Bedarf für die Handelsdampfer, die Industrie und die Eisenbahnen, könnten also mit einer Fahrzeitersparnis von 53 Stunden befördert werden. England führt jetzt jährlich 12 Millionen Tonnen Kohlen im Werte von 150 Millionen Mark nach den deutschen Nordseehäfen aus. Ein großer Teil dieses Verkehrs würde durch deutsche Kohlen ersetzt werden können, wenn die neue Verbindung geschaffen wird. — Die Kosten des Rhein - Seekanals werden auf 235 - 320 Millionen Mark abgeschätzt, je nachdem der Kanal bei Wesel, oder bei Wiesdorf (etwas oberhalb von Köln) anfangen soll. Letzteres Projekt wird von dem Kölner Ingenieur Hofmeyer befürwortet. Derselbe hat einen Plan ausgearbeitet, der eine baldige 40prozentige Verzinsung des Baukapitals in Aussicht stellt. Er rechnet dabei auch auf die Gewinnung bedeutender elektrischer Kraft durch diesen Kanal und schätzt das Jahreserträgnis auf 13 1/2 Millionen Mark ab, wodurch Verwaltungsstellen, Reparaturen und Verzinsung gedeckt werden würden. Der



Schleuse im Moor Kanal.

haren Polverboden jährlich durchschnittlich 250 Mark pro Hektar gezogen werden. Das macht bei den 500 Hektar, die jetzt aufgeschüttet werden, 125,000 Mark. Der neue Kaiser - Wilhelm - Poldeer wird in der Hauptsache allerdings weder für landwirtschaftliche noch industrielle Anlagen in Frage kommen, sondern strategische Zwecken vorbehalten bleiben. Seit 1908 werden Aufschüttungsarbeiten in noch größerem Maßstabe bei der Kanal, dem am weitesten in der Ems vorstreichenden Punkte, vorgenommen. Während der Baggerzeit, die von Ebbe und Flut abhängig ist, verläuft ununterbrochen ein Schiffsverkehr seine landgewinnende Tätigkeit, umlagert von Bräuhnen, die das wertvolle Baggergut anbringen.

Schon häufiger ist der Plan einer militärischen Befestigung der Nordseehäfen, und ohne Zweifel stellen die jetzigen Arbeiten den Anfang dar für die spätere Errichtung eines Forts. Durch seine günstige natürliche Lage ist die Emsmündung verhältnismäßig ein guter Punkt für die Errichtung einer weiteren militärischen Festung aber auch ganz besonders geeignet. Auch die geographische Lage, zwischen Vortum und Emden ungefähr die Mitte haltend, muß sogar dem Laien auf den ersten Blick als außerordentlich günstig für strategische Zwecke in die Augen fallen. Auf dem geschützten Vortum sind die Festungsanlagen sowohl das offene Watt als auch die Emsmündung betreiben können. Der befestigte Knoten wird in zweiter Linie der Säug der Unruhen zufallen; vor allen Dingen aber wird es als Lukenpost für den Ems - Seehafen, in und bei dem schon nach ein paar Jahren weitere 20 Millionen Mark Nationalvermögen investiert sein werden, zu gelten haben. Die Nordsee läßt sich von Emden in etwa drei Stunden zu Fuß erreichen.

Welche große strategische Bedeutung man der Nordsee beilegt, erhellt weiter, wenn man weiß, welche Aufgabe der Ems-Johdekanal künftig erfüllen soll. Die Vertiefung soll aber nicht in seinem ganzen Verlaufe vorgenommen werden, sondern nur bis zu dem 5 Kilometer von Emden entfernten Dorfe Ubbhusen. Von hier aus ist ein neuer Kanal in gerader Richtung nach der Nordsee projektiert, wo er in ein Fahrwasser für Schiffe jeden Tiefganges mündet. Nach der Vertiefung und Verbreiterung des Ems-Johdekanals könnten dann alle Schiffe von Wilhelmshaven über die Nordsee (ohne Emden berühren zu müssen) nach der Emsmündung gelangen und umgekehrt.

Wie erhärtet wird natürlich auch die Ansicht der Regierung, in Emden einen Kriegshafen anzulegen. Dabei handelt es sich aber zunächst wohl nur um die Errichtung eines Torpedohafens. Aus ihm ist es bekannt, und Kiel und Wilhelmshaven zeigen es, daß überall dort, wo die Kriegsmarine dominiert, der Handel sich weniger entwickelt. Irrendweise Bedenken über die Handelsentwicklung braucht die Handelswelt für Emden aber kaum zu befürchten, denn für den künftigen Kriegshafen ist ein Terrain auf dem neu gewonnenen Gelände unweit der Nordsee vorgesehen, in dessen nächster Nähe dann auch ein Marinestützpunkt untergebracht werden soll. Kriegsmarine und friedlicher Handel werden also keine Konkurrenz haben, sich gegenseitig ins Gehege zu kommen.

Ein Krankenhaus für Pflanzen.

Für Hunde gab es schon ein Hospital, auch für Vögel eine Maison de Santé. Nun hat man auch ein Krankenhaus für Pflanzen geschaffen, und zwar in England. Es ist in verschiedene Sektionen geteilt, so daß man das kranke „Subjekt“, nachdem man es bei der Ankunft untersucht, sofort in den für den Fall in Betracht kommenden Saal versetzen kann. Dann beginnt die regelrechte Kur. Kein „Patient“ wird herausgeschickt, ehe er nicht völlig geheilt ist. Die Bewunderten operiert man, indem man ihnen kranke Teile, wie Äste oder Wurzeln, entfernt, den Schwächlingen, Säfte, also an Unruhe Leidenden gibt man eine lebhafte Nahrung, während man die durch Frost Geschädigten eine „Temperaturkur“ durchmachen läßt.

Um den Besuchern des Instituts den Eindruck zu erwecken, daß sie sich in einem wirklichen Hospital befinden, tragen die Frauen, die mit der Pflege und Überwachung der leidenden Pflanzen betraut sind, weiße Gewänder. Man sieht sie auf Treppen und in den Korridoren mit „Verbandskästen“, mit Fäden, Binden und Wägen, bestimmt, die Wunden zu schließen, die das Messer der „Chirurgin“ verursacht hat. Sie verbinden zunächst die Wunden und bedecken den Verband mit Wachs oder Pech, um so zu verhindern, daß die kranke Stelle mit der Luft in Kontakt bleibt, was gefährlich für die Pflanze wäre. Es hat sich in diesem „Krankenhaus“ gezeigt, daß gewisse sehr empfindsame Personen wirkliche Angst ansprechen während der Operation, denen man ihre Lieblingspflanzen unzerstört. Sie hängen mit genau so großer Zärtlichkeit an diesen wie andere an ihren Hunden oder Katzen. Nun braucht nur noch die Mitleidenschaft in die Angelegenheit zu mischen, und man kann es erleben, daß diese sonderbare Zärtlichkeit sich verallgemeinert.

In Schönbaum an der Weichsel, nicht weit von Danzig, fand man in seinem benennenden Häuschen den 60 Jahre alten Uhrmachermeister Edward Lesdau mit eingeklemmtem Schädel und schweren anderen Verletzungen auf. Der jüngere Bruder des Ermordeten, Julius Lesdau, meldete als erster den Brand. Der Verdacht der Täterschaft lenkte sich jedoch bald auf den Bruder. Infolgedessen wurde er verhaftet.

Swakopmund.

Deutsche Hafen- und Handelsstadt am atlantischen Ozean.

Auf der Swakopmunder Brücke herrscht bei Ansturm oder Abgang eines Dampfers stets ein reges Leben und Treiben. Man erblickt ein lautes Durcheinander von Uniformen, Zivilisten in schwarzen, weißen und Abtönungen, europäische Damen in heller Festtagskleidung. Dattos, Swambo, Kottentotten, Bengamaras in allen möglichen oder auch ohne Bekleidungen. Dagegen arbeiten die Dampftraktoren, auf den Schmalpurgelisen rollen pfeifende Lokomotiven mit Miniaturzylinder, und den Rahmen des Bildes vervollständigen überall hochaufgestürzte Kisten und Güterbullen.

Hat man endlich das Ende der 300 Meter langen Landungsbrücke erreicht, so erklmmt man in wenigen Minuten die dünnerartige Bodenverfestigung und man ist in Swakopmund. Der ganze Ort, der sich am nördlichen Swakopufer entwidelt, das etwa 2 1/2 Meilen südlich von der Emsmündung liegt, ist nach europäischen Begriffen der am weitesten vorgeschrittene Ort des ganzen Südafrikas. Er zeigt von alter und geschickter Anlage und macht den Eindruck einer kräftig emporblühenden Hafen- und Handelsstadt. Überall leuchtet dem Ankömmling schmutze, rot, rot und rot gebaute, einstufige Häuser, riesige Waren- und Lagerhäuser, prächtig ausgestattete Hotels und Gasthäuser und recht hübsche moderne Läden entgegen.

Dringt man weiter in das Innere der Stadt vor, so sieht man auf 30 bis 40 Meter breite, gradlinig verlaufende und sich recht hübsch schneidende Straßen mit allbekannten vertrauten Namen, wie Kaiser-Wilhelm-, Bismarck-, Moster-, Koon-, Poststraße usw.

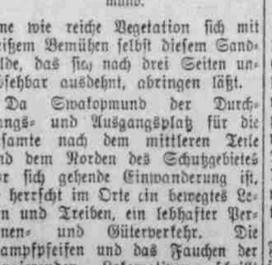
Eigenartig muten den Anblick die hellgelblichfarbten, aus altem Kalkstein hergestellten Bürgerhäuser an, die Privatsitz der Hauseigenen räumen den Straßen, die von weitem ausseh-



Das Geschäftsviertel von Swakopmund. Links im Hintergrund der Leuchtturm.

sind. Die breiten Dämme bestehen nur aus gelbem Mergelstein. Die Hauptstraßen haben schmalfurige Gassen, die Anschluß an die Ozean- und Staatsbahn haben. Auf ihnen spielt sich der ganze Güterverkehr ab, der teils durch Pferde- und Maultiergespanne, teils durch kleine Lokomotiven bewirkt wird. Jedes Hotel, jede Firma läßt ihre von den genannten Tieren gezogenen „Traktoren“ darauf laufen.

In der Hauptstraße des Ortes, der Kaiser-Wilhelmstraße, erheben sich die feinsten Gebäude und die vornehmsten Privatbauten, während sich in den Nebenstraßen die Geschäftshäuser, Hotels usw. befinden. Hier und da bemerkt man auch einige typische grüne Gärten mit künstlicher Bewässerung, die den Beweis liefern, wie reiche umgestülpte Vogelnester, die außerhalb der Stadt zu vorfälligen Niederlassungen, zu sogenannten Wärdern, bereit sind. Es steht zweifellos fest, daß Swakopmund in jeder Beziehung eine schöne, gesicherte Zukunft hat, denn die gute, allen Anforderungen entsprechende Staats- und Stadtbahn und das vielbesprochene, aber doch landwirtschaftlich sehr wertvolle Hinterland sprechen dafür.



Das Kottentottenviertel von Swakopmund.

eine wie reiche Vegetation sich mit heiligem Bemühen selbst diesem Sandfeld, das sie nach drei Seiten unerschließbar umschließt, abringen läßt. Da Swakopmund der Durchgang- und Ausgangspunkt für die gesamte nach dem mittleren Teile und dem Norden des Südafrikas vor sich gehende Einwanderung ist, so herrscht im Orte ein bewegtes Leben und Treiben, ein lebhafter Personen- und Güterverkehr. Die Dampftraktoren und das Fahren der rangierenden Lokomotiven schreitet durch die Luft, dahinschreitend ist das metallische Klirren der zusammenstößenden Räder und das Rufen der Bremser. Lastwagen und Karren, die sich nur schwerfällig, knarrend und ächzend, durch die sandigen

Strassen bewegen, Reisende, die mit der Bahn aus dem Innern kommen und mit dem Dampfer nach Lüderitz, Kapstadt oder der Heimat nach, Pferde, die vor dem Tor oder dem Wirtshaus ihres Reiters harren, Reiter, die im Trab oder im



Ansiedlung an der Bahn zwischen Swakopmund und Windhoek.

Galopp durch die Straßen jagen, eingeborene Männer und Frauen, die leere und volle Kisten oder andere Gefäße in gleich majestätischer Ruhe und unnahehaltlicher Faulheit auf dem Kopfe durch die Straßen tragen, sieht man zu jeder Tageszeit im Ort. Ganz besonders belebt sich aber das Straßenbild, wenn um 12 Uhr mittags die Diensträume der Behörden und der übrigen Bureau's geschlossen werden und die zahlreichen Beamten und Privatangestellten zum Mittagessen eilen.

Frühmorgens ist die regle Zeit; dann kommen die Eingeborenen in ihren abgeschliffenen, schmutzigen Kleidern träge und schwabend zur Arbeit. Sie wohnen nachts nicht etwa bei ihrer Dienstherrschaft, sondern in unmittelbarer Nähe des primitiven, großen Vientkörben gleichen Hütten, die von weitem ausseh-



Das Geschäftsviertel von Swakopmund. Links im Hintergrund der Leuchtturm.

Wie reiche umgestülpte Vogelnester, die außerhalb der Stadt zu vorfälligen Niederlassungen, zu sogenannten Wärdern, bereit sind. Es steht zweifellos fest, daß Swakopmund in jeder Beziehung eine schöne, gesicherte Zukunft hat, denn die gute, allen Anforderungen entsprechende Staats- und Stadtbahn und das vielbesprochene, aber doch landwirtschaftlich sehr wertvolle Hinterland sprechen dafür.

Großkörniger Samen.

In der landwirtschaftlichen Versuchsanstalt der Provinz Ontario in Kanada hat Prof. Javitz zwölf getrennte, vergleichende Anbauversuche gemacht, um die größere bzw. geringere Ertragsfähigkeit größerer bzw. kleinerer Samenforter nachgemessen festzustellen. Beim Winterweizen erzielt er durch die Verwendung großer, schwerer Samenforter pro Acre 8,8 Bushels mehr, als wenn kleine, leichtere Samenforter ausgelegt wurden. Große, schwere Samenforter brachten pro Acre 7,8 Bushels Weizen mehr als geschwächte Samenforter. Gesunde Samenforter ergaben pro Acre 35,6 Bushels Weizen mehr als gebrochene, beschädigte. Die Samen der Saatweizen grünlich aufstreifen, bevor er gemäht wurde, so brachte er Erträge nicht nur größere Korn- und Stroherträge, sondern vor allen Dingen auch ein Korn mit viel größerem Puffelgewicht; je früher der Saatweizen gemäht worden war, um so mangelhaftere Ernten brachte er nachher in der erwähnten Hinsicht.

Ein schwerer Unfall hat sich auf der Landstraße nach Chabern ereignet. Dort fuhr in der Dunkelheit ein Automobil in eine von einer Leubing heimkehrenden Truppenabteilung. Jein Soldaten wurden verletzt, mehrere von ihnen schwer. Der Chauffeur, der sich wegen des Unglücks, das er angerichtet, wie maßlos gebärdete, wurde verhaftet.

Ein Biederermann. — Fremder: „Sie sind, wie ich mich überzeugt habe, der einzige Wirt in der Stadt, der trotz der Bierpreissteigerung noch keine kleineren Gläser eingeführt hat!“ Wirt: „Das müßt mir auch einfallen — lieber schenkt ich's bloß halb voll!“



Ein Damm im Teufelsmoor (bei Worpdeede).

diesem Gebiete später Kolonisten angelegt werden würden, nach Art der in Hofen und Westpreußen seit vielen Jahren betriebenen Kolonisation. Dieser Plan wird jedoch nicht ausgeführt, sondern es ist beabsichtigt, die Hochmoore in gewaltige Wiesenflächen umzugestalten und sie ausschließlich für Zwecke der Viehzucht einzurichten. Als Arbeitskräfte will man zum Teil Sträflinge anstellen. Dieses System hat sich im Rehlinger Moore bei Stade an der Elbe, wo es schon längere Zeit erprobt worden ist,

meter. Außerdem gibt es dort aber noch weit größere Flächen Weideland anderer Art, namentlich Heide, welche ebenfalls nach einem großartigen und lange vorbereiteten Plane nach und nach in Kultur genommen werden sollen.

Gleichzeitig ist das ältere Projekt der Erhaltung eines Rhein - Seekanals, der von einem nicht ganz festbestimmten Punkte vom Niederrhein bis nach Emden führen soll, wieder aufgetaucht. Zwar heißt man ja schon eine Wasserstraße, welche von Dortmund nach Emden führt, den Dortmund - Ems Kanal, aber dieser Kanal ist nur für Schiffe geringen Tonnages berechnet und kommt für den großen Zweck, welchen man jetzt ins Auge gefaßt hat, gar nicht in Betracht. Bei dem neuen Plane handelt es sich um nichts anderes als um eine deutsche Rheinmündung. Der projektierte Kanal soll 7 - 8 Meter Tiefe und eine Spriegelbreite von 70 Metern haben, also auch für die meisten größeren Seeschiffe sich eignen. Auf diese Weise könnten die großen Industriehäfen Deutschlands, vielleicht sogar mit Einschluß Kölns (durch Anschlußkanäle) zu Seehäfen gemacht werden. Die längste Strecke dieses Werkes der Zukunft — denn kommen wird dieser Kanal doch einmal — führt auf dem Landstrasse zwischen der Ems und der holländischen Grenze. Dort aber liegt das größte Moor Deutschlands, das Bourtanger Moor, von welchem der größere Teil übrigens schon zu Holzland gehört. Es erstreckt sich von Süden nach Norden in einer Länge von über hundert Kilometer von dem Punkte, wo die Ems in den Dollart eintritt, also wo das Flußwasser mit der Nordsee Verbindung erhält. Kanalbauten durch Moorgebiete sind verhältnismäßig leicht durchzuführen, denn man kann da wesentlich mit



Kathhaus in Wilhelmshaven.

sehr gut bewährt. Die Sträflinge haben sich bei der Arbeit in der freien Luft nicht allein als zuverlässig bewiesen — es sind nur wenige Fluchtversuche unternommen worden — sondern auch ihre Gesundheitszustand hat sich wesentlich gebessert. Auch haben sie Gelegenheit gefunden, ein nicht unbedeutendes Kapital anzusammeln, so daß sie nach Ablauf der Strafzeit



Die Moore Nordwest - Deutschlands.

besser ausgerüstet sind, um ein neues Leben zu beginnen. Auch zeit die Arbeit der Sträflinge in den Moor - Bourtanger Moore's nötigen Arbeiten spielen weit weniger in Wettbewerb würde wegfallen, wenn das Rhein-

starken Baggen arbeiten. Ein großer Teil der für die Kultivierung des Bourtanger Moore's nötigen Arbeiten spielen weit weniger in Wettbewerb würde wegfallen, wenn das Rhein-