„Der Courier"
ist die führende deutsche Zeitung Canadas.

Berichterstatter in allen größeren deutschen Ansiedlungen.

Der Courier

In unserer Druckerei sind nur Fachleute mit langjähriger Erfahrung angestellt. Wir können auch deshalb die besten Drucksachen zu niedrigsten Preisen liefern.
Man verlange Preisanschläge, Muster und Auskunft über Drucksachen von
Western Printers Association Ltd.
1885 Halifax Str. Regina, Sask.

Im fernen Ostasien.

Von Richard Schmidt - Changsha (China).

Wenn man über Sibirien nach China fährt, verläßt man bei Maziewskaya russisches und betritt in Manchuria chinesisches Gebiet. Das Umwechseln von Geld, Lösen der Fahrkarten, die Paß- und Gepäckkontrolle, alles geht schnell vor sich und klappt vorzüglich. Dann besteigt man den Expreß, der von draußen einen ebenso sauberen Eindruck macht wie von innen, das Essen im Speisewagen ist gut und auch noch billig, der Wagen selbst peinlich sauber und die Bedienung höflich und aufmerksam. Man hat den Eindruck, alles sei in schönster Ordnung, und so ist es auch wirklich. Die einen führen den musterhaften Betrieb auf die straffe Leitung des wegen verschiedener Verleumdungen verhafteten, inzwischen aber wieder freigelassenen Chefs der ostchinesischen Eisenbahn Ostroumoff zurück; die anderen behaupten, die Bolschewisten hatten die Bahn zu Propagandazwecken auf die Höhe gebracht. Was nun das Richtige ist, konnte ich leider bei der kurzen mir zur Verfügung stehenden Zeit nicht in Erfahrung bringen. Jedenfalls steht die Bahn unter gemeinsamer Leitung von Sowjetleuten und Chinesen, und auf jeder Station sieht man eine Flagge, die auf einem Stück Tuch oben die chinesischen Regenbogenfarben und unten die rote Fahne der Sowjets mit Sichel und Hammer trägt; sicherlich ein eigenartiger Anblick.

Wenn man als alter Ostasiate nach längeren Jahren wieder chinesischen Boden betritt, ist man begreiflicherweise voller Spannung, wie man alles wiedersehen wird; ganz besonders ist das bei Charbin (Harbin) der Fall, das ich bei Ausbruch des Krieges Hals über Kopf verlassen mußte, um nicht in russische Gefangenschaft zu geraten. Charbin ist schon mehr als einmal der Brennpunkt des Interesses gewesen, und sicherlich wird es eines Tages wieder die Blicke aller Welt auf sich lenken.

Pünktlich zur fahrplanmäßigen Zeit lief der Zug in Charbin ein, und vor dem Bahnhof wartete eine ziemliche Anzahl von Autodroschken der Fahrgäste. Das war mir ganz neu; als ich zum letzten Mal dort war, gab es nur ein einziges Automobil, und das war eigentlich nichts als Anschauungsmaterial, denn Fahren war damals auf dem hundsmiserablen Pflaster absolut unmöglich. Das ist inzwischen anders geworden. Die Straßen sind in gutem Zustande, und wo sie es noch nicht sind, da wird fleißig gebaut. Ueberhaupt hat nach dem Kriege eine rege Bautätigkeit eingesetzt, so daß man die Stadt kaum wieder erkennt. Ganze Viertel sowie Kolonien sind neu entstanden. Während früher Charbin unter russischer Verwaltung war, sind heute die Chinesen Herren der Lage, was Einem auch auf Schritt und Tritt auffällt. Trotzdem merkt man hier nicht das Geringste von Streiks und fremdenfeindlichen Bewegungen, wie das in den großen Städten weiter im Süden der Fall ist. Der Chinese kommt den Deutschen freundlich und mit Achtung entgegen; dennoch ist es ratsam, jede Streitmöglichkeit zu vermeiden. Das hat im vorigen Jahre der Fall Scherer in Mukden bewiesen, der vom chinesischen Gericht wegen Körperverletzung mit tötlichem Ausgang zu sieben Jahren Gefängnis verurteilt wurde. Der Fall wirbelte damals viel Staub auf und wurde von der gesamten englischen Presse Ostasiens breitgetreten. Scherer wurde täglich auf seinem Gang zum Dienst von halbwüchsigen Jungen beschimpft, und um diesem Spott ein Ende zu bereiten, verfolgte er einen der Knaben, um ihm mit seinem Stock einige Schläge zu verabreichen. Der Junge fiel unglücklich und zog sich eine Verletzung am Kopf zu, die von seiner Mutter mit einem schmutzigen Lappen verbunden wurde. Es trat eine Blutvergiftung ein und der Junge starb nach einigen Tagen. Scherer ist inzwischen begnadigt worden, aber die Engländer werden sicherlich bei den kommenden Verhandlungen über die Exterritorialität den Fall mit Vergnügen wieder aufgreifen und für ihre Zwecke dienstbar machen.

Charbin erlebte nach dem Kriege eine Blütezeit. Das Importbedürfnis von fremden, besonders von deutschen Waren war groß. Der Handel lebte auf, und das Geld lag sozusagen auf der Straße. Aber der Rückschlag, der immer folgt, blieb auch hier nicht aus. Die guten Zeiten sind vorbei, und die Importhäuser klagen über schlechte Zeiten. Das einzige Geschäft, das noch zu gehen scheint, ist das Sojabohnengeschäft. Die Sojabohne ist der Hauptexportartikel der Mandschurei, und man sagte mir, daß der Anbau von Sojabohnen seit vor dem Kriege sich verdoppelt hätte, was auch leicht verständlich ist, wenn man bedenkt, daß die Sojabohnen inzwischen auch bedeutend teurer und der Anbau daher lohnender geworden ist. Bei der vielseitigen Verwendungsmöglichkeit der Sojabohne bezw. des daraus gepreßten Oels ist dies leicht verständlich. Die Rückstände bei der Oelgewinnung werden zu Kuchen gepreßt und ergeben ein ausgezeichnetes Viehfutter. Ueberhaupt verdankt Charbin seine wirtschaftliche Bedeutung vornehmlich dem Umstand, daß es ein Hauptumschlagsplatz für die Sojabohnen ist. Ein anderer, zeitweilig sehr lohnender Geschäftszweig war die Spiritusbrennerei. Vor dem Kriege bestand dort nur eine einzige, allerdings sehr große Brennerei. Als dann durch den Krieg der russische Sprit ausblieb, machte diese sehr gute Geschäfte, was dann zur Nachahmung ermunterte. So gibt es jetzt in Charbin etwa fünfzehn mindestens ebenso große Brennereien, die wie Pilze aus der Erde geschossen sind. Doch die guten Zeiten sind vorbei, und es arbeitet augenblicklich von allen nur eine, die aber wahrscheinlich nach meinen Erfahrungen an die anderen Brennereien soviel Entschädigung für das Stilliegen bezahlen muß, daß sie selbst wohl auch keine günstigen Ergebnisse dabei erzielen kann.

In Charbin bekommt man ein buntes Völkergemisch zu sehen wie wohl an wenigen Plätzen der Welt. Es ist schon immer der Schlupfwinkel vieler lichtscheuer Elemente und Glücksjäger gewesen. Während des russisch-japanischen Krieges ist hier ungeheuer viel Geld verdient und auch wieder ausgegeben worden. Die Tausendrubelnoten saßen so locker wie bei uns die Fünfgroschenstücke. Wenn die verschiedenen politischen Interessen in der Mandschurei wieder einmal zu einer kriegerischen Auseinandersetzung führen werden, dann wird Charbin infolge seiner geographischen Lage und als Eisenbahnknotenpunkt erneut der Mittelpunkt sein, und die Zeit für die Abenteurer und Glücksritter ist wieder da.

Vorläufig aber macht die Stadt den Eindruck eines Platzes, der gute Jahre hinter sich hat und der zum großen Teil von der Erinnerung an vergangene Zeiten lebt. Der Weltkrieg hat auch hier im fernen Osten seine Spuren hinterlassen. Das Nachtleben, wie es der Russe liebt, ist bei oberflächlichem Hinsehen dasselbe wie einst. Bei genauer Betrachtung aber sieht man, daß nur eine ganz kleine Oberschicht sich diesen Luxus leisten kann, während der Mittelstand, der früher erst abends um 10 Uhr anfing, lebendig zu werden, heute froh ist, wenn er sein Leben fristet.

Handelsvertrag zwischen Deutschland und Canada?

Der canadische Finanzminister plant Deutschlandreise.

Nach einer Mitteilung aus Ottawa beabsichtigt der canadische Finanzminister Hon. J. A. Robb, diesen Sommer eine Reise nach Europa zu unternehmen. Zwar wird der Minister sich in erster Linie zur Erholung dorthin begeben, aber er wird sich auch mit dem geplanten Handelsvertrag zwischen Canada und Deutschland dabei befassen. Schon vor einigen Monaten ist ein diesbezüglicher Vorschlag unterbreitet worden, worauf Vertreter der beiden Regierungen in Unterhandlungen eintraten, die aber nicht sehr weit gediehen sind. Canada wünscht besonders einen niedrigen deutschen Zolltarif für die Einfuhr von Weizenmehl. Von deutscher Seite ist man dazu wohl im Prinzip bereit, doch wurde das Maß der Zollermäßigungen nicht als genügend erachtet. In der Sache ist kein weiterer Fortschritt zu verzeichnen, aber die Angelegenheit ist nicht aufgegeben worden.

* * *

Den Lesern des „Courier" dürfte die Frage eines deutsch-canadischen Handelsvertrages nicht neu sein, da wir schon in früheren Jahren dieses Thema ausführlicher erörtert haben. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß Deutschland der zweitbeste Käufer des canadischen Weizens und namentlich des canadischen Weizenmehls ist. Der deutsche Einfuhrzoll ist jedoch so hoch, daß die canadische Regierung alle Ursache hat, sich zu weitgehenden Zugeständnissen bereit zu erklären, um eine Herabsetzung des deutschen Zolles für canadische Produkte zu erzielen. Das käme der canadischen Farmwirtschaft in besonderer Weise zu Gute.

Die Arche der Neger

Aus den Ver. Staaten wird berichtet, daß eine Negergemeinde in der Nähe von Parken, Ark., beim Herannahen der Wasserfluten auf Anraten ihres Predigers eine Arche baute, um sich und ihre Habseligkeiten in Sicherheit zu bringen. Sie wollten dabei das Beispiel Noahs nachahmen, konnten aber ihr hohes Vorbild nicht erreichen. Mit Hühnern, Hunden, Katzen und Mauleseln und ihrem übrigen Hab und Gut ließen sie sich getrost in ihrer Arche nieder. Unter Beten und Singen erwarteten sie die Ueberschwemmungsflut. Diese kam, aber die Arche wollte nicht schwimmen; denn man hatte vergessen, sie durch Pech wasserdicht zu machen. So strömte denn das nasse Element zu allen Ritzen und Fugen herein. Den Negern aber blieb nichts anderes übrig, als sich in aller Eile auf einen in der Nähe gelegenen Bahndamm zu flüchten, um andere Hilfe zu erwarten.

Ein gutes Beispiel.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß bei den sogenannten Wohltätigkeitsveranstaltungen, bei denen man zum Besten der Armen ißt, trinkt und tanzt, die Ueberschüsse meist recht gering sind. Wie berichtet wird, hat eine englische Gesellschaft die Angelegenheit einmal von der anderen Seite angefaßt. Sie lud in Kairo (Aegypten) eine Anzahl von Damen und Herren der besten Gesellschaft zu einem Essen und erhob für jedes Gedeck eine bedeutende Summe. Dafür gab es dann eine Gemüsesuppe, Bohnen, Käse und Brot und als Getränk nur Wasser. Der Zentralverein der Gesellschaft in London erhielt den Reingewinn dieser Veranstaltung und konnte dafür ein Festessen für eine gleiche Anzahl Bedürftiger mit Roastbeaf, Pudding, Obst, Wein usw. veranstalten.

Das rauchende Rußland.

Wie aus Moskau berichtet wird, sind im Laufe des letzten Jahres mehr als 34 Milliarden Zigaretten in Rußland geraucht worden. Die Sowjetregierung hat beschlossen, dies Jahr 40 Milliarden Zigaretten fabrizieren zu lassen, um die Kundschaft zu befriedigen. Der große Tabakkonsum soll zum Teil den schlechten Existenzbedingungen, den Sorgen, Entbehrungen und der Entkräftung zu danken sein, wie sie der russischen Revolution gefolgt sind. Eine große Anzahl Personen haben in dieser Epoche die Gewohnheit, viel zu rauchen, angenommen, um ihren Hunger zu stillen.

„Sie scheinen mir auch einer von den Leuten zu sein, die ihr Werkzeug fallen lassen, sobald es Mittag pfeift."

„Im Gegenteil, Herr Baumeister! Wie oft habe ich noch fünf Minuten warten müssen, nachdem ich das Werkzeug fortgelegt hatte, bis es gepfiffen hat."

Das deutsche Verkehrswesen der Zukunft.

Von Anton Lübke, Münster i. W.

Wie alles in der Technik nach dem Kriege in umsturzlerischer Wandlung begriffen ist, hat auch der Verkehr in all seinen Formen in den letzten Jahren weitgehende Verbesserungen erfahren und wird in der Zukunft noch viel größere Wandlungen durchmachen als bisher. Am nachhaltigsten von dieser Wandlung wurden Flugzeug und Automobil ergriffen. Am stiefmütterlichsten bei der Wandlung aller Dinge kam aber die Eisenbahn weg. Abgesehen von vielen Neuerungen an Fahrzeugen und dem inneren Mechanismus des Eisenbahnverkehrs, die dem Laien wenig in die Augen springen und von denen wenig Aufsehen gemacht wurde, hat die Eisenbahn ihre Entwicklung auf den alten Grundlagen fortgesetzt. Wohl wurde die Lokomotive in den letzten Jahrzehnten zu einem komplizierten Wunderwerk entwickelt, aber sie blieb im Grunde genommen immer noch dieselbe Lokomotive, wie zu Stephensons Zeiten, wo man die Kohle in ihr in rohem Zustande verbrannte. Signale und Weichen sind immer noch von derselben Art, wie sie vor Jahrzehnten eingeführt wurden. All dieses wird aber in der Zukunft eine vollkommene Wandlung erfahren, wie sie der Verkehr nie sah.

Die außerordentliche Bedeutung, welche die Umwandlung der Kohle in Oel durch die Erfindung von Fischer und Bergius in der letzten Zeit bekam, läßt die Zeit nicht mehr allzu fern erscheinen, wo sich auch unser gesamtes Verkehrswesen gerade diesen Erfindungen anpassen muß. Die Rentabilität dieser Erfindung ist heute so weit gediehen, daß man Kohlenöl den Liter für 15 bis 20 Pfennig herstellen und dadurch das ausländische Oel vollkommen aus dem Felde schlagen kann. Bekannt ist, daß in unserem Wirtschaftsleben neben den Stubenöfen und der Eisenindustrie besonders die Lokomotiven große Kohlenfresser sind, welche die Kohlen, die in ihnen verbrannt werden, kaum zu 15 Prozent ausnützen. Um diesen Umstand zu beseitigen, arbeitet die Eisenbahn in den letzten Jahren in zwei Richtungen. Einmal durch die Elektrifizierung der Eisenbahnen, dann durch die Umstellung auf Oelbetrieb.

Die Einführung von elektrischen Lokomotiven ist aber nur in einem beschränkten Maße möglich, und zwar nur dort, wo Wasserkräfte vorhanden sind. Mehr noch wie die Elektrizität wird in Zukunft das Kohlenöl unseren Verkehr umstellen, und zwar dort, wo nicht genügend Wasserkräfte wie in Bayern und der Schweiz vorhanden sind. Bisher scheiterte die Umstellung auf Oel einmal an dem Mangel an Oel, und zweitens an einer geeigneten Oellokomotive. Beides wird in Zukunft überwunden sein. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo sich die Kohlenwirtschaft vollkommen auf Oelfabrikation umstellen wird, so daß es dann nicht mehr heißt, die Kohle wandert zur Industrie, sondern die Industrie wandert zur Kohle. Auch sind die heutigen Diesellokomotiven, in denen Schweröl verbrannt werden kann, derart verbessert, daß sie mit ihren Leistungen schon die besten Schnellzuglokomotiven übertreffen.— Die im Jahre 1912 zum ersten Male konstruierte Diesellokomotive hatte nur eine Zugkraft von 300 Kg., während die von der Hohenzollern A.-G. Düsseldorf erprobte Diesellokomotive für den Eisenbahnverkehr 1200 PS besitzt. Diese Lokomotiven übertreffen die bisherigen alten Dampflokomotiven nicht nur um 10 Prozent an Leistung, sondern sie sind auch imstande, die Kohle durch Verbrennung der aus ihr gewonnenen Schweröle um das dreifache besser auszunützen.

Das Flugzeug wurde bisher für den Transport einer großen Zahl Personen nicht verwendet. Die Hemmungen, die der deutschen Flugzeugindustrie durch den Friedensvertrag bei der Erbauung von Großflugzeugen auferlegt waren, sind jetzt überwunden. Das Hauptinteresse der deutschen Flugzeugindustrie geht denn heute auch auf die Erbauung von Großflugzeugen. Dr. Ing. Rumpler hielt auf der Tagung der wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt in Düsseldorf einen aufsehenerregenden Vortrag, der sich mit der Idee eines riesenhaften Ozeanflugzeuges beschäftigte. Rumpler knüpft bei seiner Konstruktion an die der Firma Junker patentierte Unterbringung der Passagiere in den beiden Flügeln, während bisher die Hauptnutzlast, Motor und Passagiere, im Rumpfe untergebracht waren. Auch die Motoren sind parallel zu der Unterbringung der Fluggäste in den Tragflächen verteilt die wiederum unterstützt werden durch eine Anzahl Schwimmer, um auf dem Wasser landen zu können. Das geplante Flugzeug soll eine Spannweite von 95 Metern, ein Gewicht von 2500 Zentnern haben und eine Nutzlast von 400 Zentnern fortbewegen können. Insgesamt können 135 Passagiere damit transportiert werden.

Die zehn Motore sollen eine Kraft von 10,000 PS entwickeln, die imstande wären, acht Eisenbahnzüge fortzubewegen. Die größte Geschwindigkeit des Flugzeuges wäre 375 Kilometer in der Stunde. Die Strecke Azoren-New York könnte bei Volleistung dann in 11½ Stunden zurückgelegt werden. Die Ueberwindung dieser Strecke wäre in der Hälfte der Zeit möglich, wenn die Fahrt in sehr großen Höhen, wo der Luftwiderstand sehr gering ist, vor sich gehen würde. Auch mit diesem Problem beschäftigt man sich in der deutschen Erfinderwelt sehr eingehend.

Zu den interessantesten Ergebnissen auf flugtechnischem Gebiete gehört das führerlose Flugzeug. Drahtlose Fernlenkung von Flug- und anderen Fahrzeugen erfand schon vor einigen Jahren Anton Flettner, der Erfinder des Flettnerrotors. Er meldete schon vor dem Kriege gemeinsam mit den Felten Guilleaumer Lahmeyer-Werken in Frankfurt a. M. ein diesbezügliches Patent an. Kein geringerer als Zeppelin interessierte sich lebhaft dafür. Er trug sich mit der Idee, seine Luftschiffe durch Fernlenkung von der Erde zu steuern und durch sie auch eine Waffe in Tätigkeit zu setzen. Flettner wandte seine Idee auch noch auf andere Waffen an. Im Sommer 1915 bewegte sich durch die Straßen Berlins ein Tank, der ferngelenkt wurde, über Schützengräben hinwegsetzte und mittels einer Vorrichtung Drahtverhaue zerschnitt. Die Berlin-Anhaltische Maschinenbau A.-G. und das Ingenieur-Komitee des Kriegsministeriums wurden für die Erfindung gewonnen, diese aber leider von den militärischen Sachverständigen abgelehnt. Später wurde Flettner wieder in die Inspektion der Fliegertruppe berufen, um seine Erfahrung bei der Erbauung eines ferngelenkten Flugzeuges zur Verfügung zu stellen. Die Versuche, ferngelenkte Flugzeuge zu schaffen, wurden nach dem Kriege weiter fortgesetzt. Amerika widmete sich dieser Aufgabe mit besonderem Ernste. Bald nach dem Kriege veröffentlichte ein Wiener Schriftsteller ein Buch, in dem er schildert, wie kleine führerlose Flugzeuge Gasbomben abwerfen können. Dieses Flugzeug ist nun zur Tatsache geworden. Im französischen Luftdienst wurde zum ersten Male ein führerloses Postflugzeug eingestellt. Das Flugzeug, das nicht bemannt ist, wird von einer Sendestation aus gelenkt und durch Fernwirkung die Post an einer bestimmten Stelle abgeworfen. Deutschland ist der Bau dieser Flugzeuge untersagt. Obwohl die deutschen Unterhändler bei dem letzten Luftabkommen darauf hindrängten, die Erlaubnis zum Bau führerloser Flugzeuge zu bekommen, wiesen die Franzosen darauf hin, daß führerlose Flugzeuge nur militärischen Charakter hätten. Wenige Wochen darauf bewies Frankreich das Gegenteil, und vor allem, daß es kein Mittel unversucht läßt, seine Rüstungen zu vervollständigen. Man wird es der Zukunft überlassen müssen, wenn Deutschland wieder volle Freiheit in der Erbauung von Flugzeugen hat, daß auch bei uns der Entwicklung des führerlosen Flugzeuges, das ohne Zweifel eine Zukunft hat, eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Eine unerschrockene Braut.

Aus New York wurde berichtet, daß ein Mann, der 78 Jahre alt war und sich von seiner fünften Frau hatte scheiden lassen, kurz darauf wieder mit einer sechsten Braut, die 65 Jahre alt war, vor dem Standesbeamten erschien. Der Beamte machte der Dame freundliche Vorstellungen und fragte: „Wie können Sie hoffen, mit einem Manne glücklich zu werden, dessen erste Frau gestorben ist, dessen zweite Frau ihrem Kummer ein Ende machte, indem sie sich das Leben nahm, dessen dritte Frau dem Elend entging, indem sie den Verstand verlor, und dessen beide letzten Frauen sich von ihm scheiden ließen?" — „Was tut das," erwiderte die unerschrockene Braut, „ich kenne ihn seit einem Jahr und werde ihn meinem Charakter gemäß umzuformen wissen!"

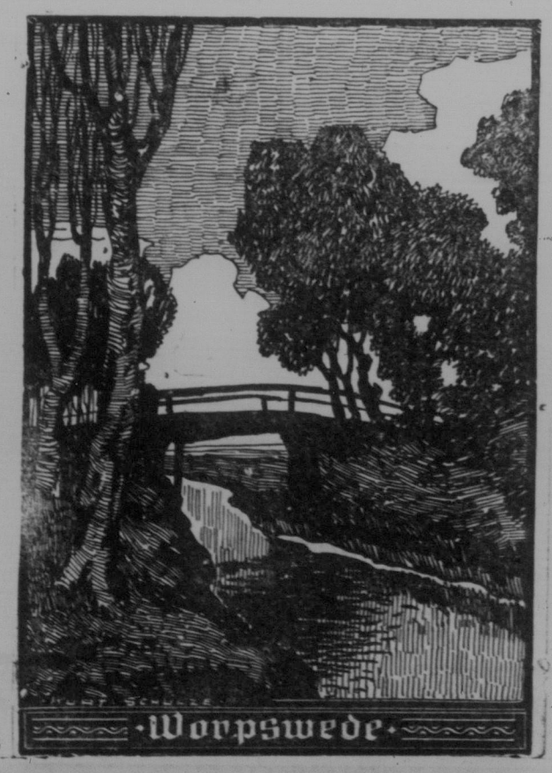
Der kleine Fritz wird zu Verwandten mitgenommen, die einen jungen Hund haben. Dieser versucht Freundschaft mit Fritz zu schließen und beschnuppert ihn von allen Seiten, worauf Fritzchen ängstlich fragte:

„Tante, der Hund riecht wohl, daß ich aus Fleisch bin?"

Die Malerkolonie Worpswede.

Der Name Worpswede ist heute allen vertraut, die Liebe und Sinn für Kunst haben. Eine kleine Reihe von Künstlern trat zum ersten Mal geschlossen 1895 im Münchener Glaspalast auf. Sie nannten sich die Worpsweder. Mit einem Schlag war der Ruf jenes entlegenen Dorfes mit dem eigen klangvollen Namen begründet. Worpswede ist aber trotzdem heute noch ein Winkel abseits der großen Straße. Im stillen, moorigen Land, ganz nahe der großen Stadt Bremen, liegt das Dorf. Es gibt unendlich viel kleine Orte im deutschen Land mit malerischem Liebreiz, aber kein Dorf hat für die Kunst solche Bedeutung gewonnen wie Worpswede. Der Maler Fritz Mackensen hat es entdeckt. Beim Anblick des stillen Dorfes soll er gejubelt haben. Die tiefe Erkenntnis kam ihm sofort, daß dies Fleckchen Erde ihm die Tiefen seiner Kunst offenbaren werde. Aber er war so erfüllt von seinem Glück, daß er anderen davon mitteilen mußte, und seine Freunde Modersohn und Hans am Ende fanden das bestätigt. Diese drei Künstler entschlossen sich, zuerst nach Worpswede zu gehen. Ihnen gesellten sich bald zwei Bremer Maler, Heinrich Vogler und Fritz Overbeck, zu. Junge, schaffensfrohe Menschen taten sich zusammen und gaben ihr Bestes. Und wir sehen nun ihre Bilder. Wir sehen darauf ein Stück urdeutscher Heimat. Da liegt vor uns der Wenerberg, die einzige Anhöhe in diesem flachen Moorland, soweit das Auge reicht. Nur niedrige Kiefern und üppig wucherndes Heidekraut bedecken ihn. An seine Westseite lehnt sich das Dörfchen, behaglich und friedevoll. Unregelmäßig stehen die niedersächsischen Bauernhäuser umher. Sie sind meistens aus roten Backsteinen gebaut, von grünem Gebälk durchadert, oder auch weiß getüncht mit Fachwerk aus schwarzer Farbe. Oft sieht man über den Giebeln die heidnischen, gekreuzten Pferdeköpfe. Auf den fast bis zur Erde reichenden Strohdächern wächst dichtes Moos und Gras. Manche alte Hütte ist dem Verfall nahe. Und dann sehen wir auf der Radierung von Modersohn den unebenen Platz mit dem roten Gasthaus, wohl mit der malerischste Flecken in Worpswede. Ein breiter Sandweg führt vom unteren Dorf ins obere. Hier steht das Kirchlein mit dem dicken Kirchturm. Zwischen diesem und jenem Bauernhof liegt ein Gärtlein, bunt und verwildert, oder alte deutsche Eichen breiten ihre Kronen weit über die bemoosten Dächer. Nun steigen wir hinauf auf die Höhe des Wenerberges und schauen um uns weit über das ganze Land. Ein buntes Bild. Golden ragt das Getreide, dazwischen grüne Kartoffeläcker, violette Streifen Heidelandes und die langhörnigen, schwarzweißen Ziegen dieser Gegend. Das ganze Gebiet ist von unendlichen Wasserstraßen durchzogen, langsam dahinfließend, mit flachen Ufern. Die Hauptflüsse sind die Hamme, Wümme und Worpe. Zwischen ihnen ist ein Netz schmaler Kanäle. Lange, schwarze Kähne, mit Torf beladen, treiben auf ihnen. Die braunen Segel ragen hoch über das Land; überall unterbrechen schwarze Moorlachen die Gegend. Aus dem Moor steigt feuchte, schwere Luft und legt einen dunstigen Schleier über die Landschaft. Seht sie euch an, die Bilder der Worpsweder, und ihr werdet nicht ruhen, bis ihr selbst geschaut habt, was sie euch nur in Bildern zeigen konnten!

Hilde Kraushaar.



There are
50 YEARS EXPERIENCE
in making
DREWRYS
"STANDARD
LAGER"

Etwas Neues—und etwas Besseres
von
The Drewrys Limited
Winnipeg