Warum Churchill statt Nelson?

Vorläufiger Bericht von Frederick Palmer über den besten Hudson Bay-Hafen.

Ottawa. — Frederick Palmer, der britische Hafeneingenieur, der von der canadischen Regierung beauftragt wurde, sein Urteil über den Wert von Port Nelson und Fort Churchill als Hafen der Hudson Bay-Bahn abzugeben, hat folgenden vorläufigen Bericht erstattet, der von Eisenbahnminister C. A. Dunning soeben der Oeffentlichkeit übergeben worden ist. Palmer hat Canada letzten Dezember und erst kürzlich wiederum besucht, wobei er in Begleitung von Minister Dunning und den Hauptbeamten des Eisenbahnministeriums Port Nelson und Fort Churchill besichtigt hat. Palmer ist nun nach London abgereist, wo er einen vollständigen und detaillirten Bericht ausarbeiten und in möglichst kurzer Zeit nach Ottawa senden wird.

Der vorläufige Bericht ist vom 24 August datiert und hat folgenden Wortlaut:

Dieser Bericht wird in der Absicht unterbreitet, damit die Regierung möglichst bald die Ergebnisse der Untersuchungen, die hinsichtlich der Wahl zwischen Nelson und Churchill als Endhafen der Hudson Bay-Bahn angestellt worden sind, kennen lerne.

Die "anfängliche Versuchsentwicklung", die im Brief des Ministers von 1927 in Aussicht genommen ist, sieht vor: 1) Arbeitsplätze für drei Schiffe von 26 Fuß; 2) Ankerplätze für drei weitere ähnliche Schiffe, mit der Vorschrift, daß der Platz für Erweiterungen geeignet sein soll. In den später angegebenen Schlüssen ist diese vorgeschlagene Anfangsentwicklung, die als genügend erachtet wird, zu Grunde gelegt und die Geeignetheit des Platzes für Erweiterungen der Anlage als grundlegende Vorbedingung angenommen worden.

Der Hafen von Nelson ist eine Reede in der Mündung des Flusses gleichen Namens. Er ist nach der Bay hin offen und den Stürmen vom Nordosten ausgesetzt, die während der Schiffahrtsperiode in ziemlich häufigen Zwischenräumen auftreten. Die bis jetzt geleistete Arbeit besteht in der Vorbereitung einer Inselstelle, auf der eine Werft erbaut werden kann, doch ist nichts von dauernder Natur vorhanden, abgesehen von dem Oberbau einer Brücke, etwa 3500 Fuß lang, die von der Westküste zu der Insel führt, die den erwähnten Platz darstellen. Es darf hier bemerkt werden, daß der für die Arbeiten ausgewählte Platz und die für die Schaffung einer Werft vorgesehene Methode einn befriedigenden Plan für seinen Hafen an diesem Flusse abgeben, soweit hier die Rede davon sein kann.

Die Insel ist 22 Meilen oberhalb der Mündung von der 30 Fuß tiefen Konture in der Bay gelegen. Eine unregelmäßige, seichte Stelle erstreckt sich von Meile 19 bis Meile 12½, deren durchschnittliche Tiefe 20½ Fuß ist. Von Meile 13 bis 7½ erstreckt sich ein tiefer Kanal mit Tiefen von 24—94 Fuß. Von Meile 7½ bis Meile 3½ ist die durchschnittliche Tiefe 18 Fuß, und von Meile 3½ bis zum stromabwärts gelegenen Ende der Werft ist ein Kanal geplant, der Tiefanlagen von 18 Fuß am unteren Ende bis zu etwa 2 Fuß an der Werft durchschneiden soll. Der geplante Kanal, der 300 Fuß breit und 20 Fuß tief sein soll, wird daher ein Ausbaggern nicht nur von der Werft bis Meile 3½, sondern ebenso bis Meile 7½ erfordern.

Das Steigen der Flut über den niedrigen Stand der Frühjahrsflut geht von 17 Fuß im Frühjahr bis zu 13½ Fuß bei Meile 19, während an der Werft der Unterschied zwischen 15 Fuß im Frühjahr bis 10 Fuß beträgt, und das Hochwasser bei Meile 19 vierzig Minuten früher eintritt als an der Werft. Schiffe mit 26 Fuß Tiefgang, die bei niedriger Flut in den Fluß einlaufen, müßten, um die seichten Stellen zu passieren, bei Meile 19 auf günstige Flut warten. Mit anderen Worten, die Schiffahrtsperiode zur Flutzeit ist auf zwei Stunden für die einfahrenden und auf eine Stunde für die ausfahrenden 26 Fuß-Fahrzeuge beschränkt.

Es war die Absicht, bei der Werft für eine Tiefe von 30 Fuß zu sorgen, damit die Schiffe in allen Stadien der Flut im Wasser liegen. Die Arbeiten mußten daher aus einem 30 Fuß tiefen Ankerplatz, abgesehen von 30 Fuß Tiefe in der Bay und bis 22 Meilen an der Mündung mit einem ausgebaggerten Kanal, der 7½ Meilen lang ist, bestehen. Durch starke Erweiterung der Tiefe in dem ausgebaggerten Kanal, wobei man 24 statt 20 Fuß erreichen mußte, würde es möglich sein, ein 28 Fuß-Schiff nach und von der Werft während einer Stunde herein- oder herauszubringen. Außerdem würde es unmöglich sein, ein Schiff bei niederer Flut in den Hafen zu bringen, oder man müßte ganz hohe Kosten für die Ausbaggerung aufwenden.

Da die Schiffe ferner den nordöstlichen Stürmen so sehr ausgesetzt sind, würde es absolut erforderlich sein, die im Tiefengebiet liegenden bei der Werft durch Wellenbrecher zu schützen.

Steine, Kies und Sand für Bauzwecke müßten aus Entfernungen von 30 bis 70 Meilen herbeigeschafft werden.

Die Einrichtungen der Eisenbahnendstation an der Küste würden von der Werft durch eine einzige Brücke von etwa 3500 Fuß Länge verbunden werden können, und der beschränkte Raum auf der Insel würde den Betrieb der Getreideelevatoren stark behindern.

Churchill

In Churchill hat die Natur für prachtvolle Wellenbrecher gesorgt, die aus Felsen und Klippen bis zu Höhen von 40 bis 70 Fuß bestehen, und der Hafeneingang wird durch einen schmalen Spalt mit einer niedrigen Wasserbreite von 1600 Fuß gebildet, wovon 850 Fuß 30 Fuß Tiefe und 750 Fuß über 60 Fuß Tiefe aufweisen.

Infolge der Lage des Hafenzugangs sind die einzigen Stürme, die die Bay im Innern berühren, jene von Nordosten; da die Bay nach Südosten neigt, ist der einzige von solchen Stürmen betroffene Teil ein kurzer Küstenstreifen an der Westseite des Eingangs. **Der übrige Teil** der Bay wird durch Stürme überhaupt nicht berührt.

Innerhalb des Hafeneingangs liegt ein Gebiet von etwa 140 Ackern mit Tiefen von 30 Fuß und darüber und ein weiteres Gebiet von etwa 180 Ackern mit Tiefen von 18 bis 30 Fuß. Außerdem ist ein weiteres Gebiet von geringerer Tiefe vertreten. Der geeignete Platz für eine Werft ist die vollständig geschützte Ostseite, wo sie in einer Entfernung von nicht mehr als 1½ Meilen im Tiefwasser vor dem Hafeneingange gelegen sein sollte. Die während der letzten Monate an dieser Stelle vorgenommenen Bohrungen argeben die Tatsache, daß das Bett aus Kies und Sand mit einigem Ton und einigen Rollstein besteht. Es ist von Natur aus leicht auszubaggern und der Vorschlag geht dahin, eine Tiefe von 30 Fuß bei der Werft, sowie einen kurzen Kanal von 600 Fuß Breite und der ebengenannten Tiefe zu schaffen. Auszubaggern sind, um wenigstens 30 Fuß Tiefe zu reichen, nur wenig mehr als eine Million Kubikyards.

Steine, Kies und Sand für Bauzwecke können in fast unbeschränkten Mengen innerhalb einer Meile erreicht werden.

Eine große Landstrecke in geeigneter Höhe liegt unmittelbar neben dem Platz, wo die Endstation der Eisenbahn zu verhältnismäßig geringen Kosten erbaut werden kann.

Unter Hinweis auf diese kurzen Bemerkungen können folgende Schlüsse gezogen werden:

1) Daß Churchill ohne Zweifel der Platz für einen wirklichen Hafen ist, in dem die Schiffahrtseinrichtungen bei ruhigem Wasser und geschützt durch die umgebenden Felsenriffe, angelegt werden können.

2) Die ungefähr geschätzten Kosten für die entsprechende Herrichtung von Nelson und Churchill fallen entschieden zugunsten des letzteren aus, da sich ergibt, daß einschließlich der Zinsen für die Bauperiode die Kosten in Churchill weniger als ein Drittel von dem betragen, was für die Vollendung von Nelson notwendig wäre. Selbst wenn man die Kosten für die 87 Meilen Eisenbahnfahrt nach Churchill hinzurechnet, werden die Ausgaben für diesen Platz sich auf nur die Hälfte des Voranschlags für den Hafen von Nelson belaufen.

3) Die Zeit für die Vollendung der Hafenwerke in Churchill, d. h. drei Jahre, ist nur die Hälfte der Zeit, die für den Ausbau der Nelsonwerke benötigt würde.

4) Churchill bietet einen vollkommen geschützten Hafen, wenn die Schiffe den Eingang passiert haben, während in Nelson darauf nicht mit Zuverlässigkeit gerechnet werden kann, bis die Werft erreicht ist, und da nur bei Verwendung von Wellenbrechern.

5) Die jährlichen Ausgaben samt Verzinsung, Betrieb und Unterhaltung würden in Nelson um 1 Million größer sein als in Churchill.

6) In Nelson wie in Churchill gestattet die Lage beträchtliche Erweiterungen, aber in Churchill zu weit geringeren Kosten als in Nelson. Die Werft würde in Nelson im Anfang und auch bei Erweiterungen durch die Beschränkung ihrer Zufahrt auf Schiffe von 26 Fuß während einer kurzen Zeit zur Hochflut bei niedrigerem Flutstand unbrauchbar sein, wenn nicht noch bedeutende Ausgaben für Ausbaggerung hinzukommen sollen. Selbst nach einer solchen Ausbaggerung würden höchstens 28 Fuß erreicht, es sei denn, daß man noch größere Gelder dafür aufwenden wollte, was unwahrscheinlich ist. In Churchill ist die Anlaufemöglichkeit für 28 Fuß-Schiffe 24 Stunden lang jeden Tag in der Anfangsperiode möglich, während für weiteren Ausbau tatsächlich keine Grenze vorhanden ist.

7) Die Unterlagen für die Vereisungsverhältnisse sind unklar und ungenügend; in dieser Beziehung kann keine befriedigende oder zuverlässige Entscheidung gefällt werden. Es ist erklärt worden, daß der Fluß bei Churchill früher als der Nelsonfluß zufriere, und auch, daß das Eis in der Bay den Nelson für eine längere Zeit blockiere, als den Eingang zu Churchill; aber, da jeder Beweis hinsichtlich dieser Schiffahrtsfrage fehlt, ist es unmöglich, festzustellen, ob der eine Hafen für Ozeandampfer eine längere oder kürzere Zeit offen ist als der andere.

Auf Grund dieser Schlüsse muß stark empfohlen werden, daß Churchill der Endhafen der Hudsons Bay-Bahn werde, weil er bei weitem die besten Möglichkeiten für die Entwicklung des Handels durch die Bay bietet.

Europa erhält 600 Millionen Dollar.

Wie aus New York gemeldet wird, wollen amerikanische Bankiers zum Herbst Anleihen herausbringen, die sich schätzungsweise auf 900 Millionen Dollar belaufen. Von dieser Summe entfallen 600 Millionen auf Europa.

Jenes Gefühl von Schwäche, Müdigkeit und Erschöpftsein morgens.

Das erste Anzeichen vom Sinken der Lebenskräfte und Verlust der Leistungsfähigkeit ist jenes Gefühl von Müdigkeit und Schwäche beim Aufstehen des morgens und ein Mangel an Energie und Eifer. Leute in diesem Zustande sind gewöhnlich von folgenden Leiden geplagt: schwachem Appetit, schlechter Verdauung, Gewichtsverlust, Nieren- und Leberstörungen, Blasenreiz, schwachen Nerven, Blähungen im Magen und in den Eingeweiden, Kopfweh, Schwindelanfällen, trockenem Husten, Verschleimung, übelriechendem Atem, belegter Zunge und ähnlichen Leiden.

Kuga-Tone ist ein wundervoller Gesundheit, Kraft und Energie, Aufbauer, wie Tausende von Männern und Frauen wissen, welche es gebrauchten. Diese Medizin macht reiches, rotes Blut, nährt die Nerven und Muskeln und kräftigt und belebt die edlen Organe von neuem in erstaunlichem Maße. Kuga-Tone ist die beste bekannte Medizin zur Mehrung des Appetits, Verbesserung der Verdauung und Versetzung des Körpers in den besten Zustand. Druggisten verkaufen es mit einer Geld zurück Garantie. Probiert eine Flasche und werdet überzeugt. Meidet Ersatzmittel, seid gewiß, daß ihr das echte Kuga-Tone bekommt.

Hat der Infanterist noch Daseinsberechtigung?

Eine englische Vierteljahrszeitschrift „Die Kampftruppe" brachte letzthin eine interessante Auslassung eines Sachverständigen über die Frage, welche Waffe in einem künftigen Kriege die Entscheidung herbeiführen werde. Von dem Gedanken ausgehend, daß die in einer englischen Infanteriedivision vorhandenen leichten Geschütze eben noch in der Lage sind, höchstens zwei Bataillone vor dem Angriff durch moderne Kampfmittel zu schützen, wirft der Berichterstatter die Frage auf, was denn die restlichen Bataillone der angegriffenen Division zu tun hätten? Da der Infanterist sich nicht mehr einmal gegen Seinesgleichen wehren kann, ohne sich durch einen Schützengraben zu decken, kann er sicher schon nicht den erfolgreichen Kampf gegen Tanks, Kampfwagen und andere kriegstechnische Fahrzeuge aufnehmen. Es bleibt den Infanteristen also weiter nicht übrig, als (wörtlich!) wegzulaufen, untätig zu sein, sich einzuschanzen oder sich zusammenschießen zu lassen. Es ist also nur noch Illusionisten möglich, daran zu glauben, daß der Infanterist im kommenden Kriege eine Entscheidung herbeiführen könne. Da der Infanterist Schutz durch einen Schützengraben brauche, der bisherige Schützengraben aber unbeweglich sei, müsse dem Fußsoldaten eben eine bewegliche Deckungsmöglichkeit durch gepanzerte Fahrzeuge usw. mitgegeben werden. Der Berichterstatter schließt mit einem sehr eindeutigen Vorwurf gegen die englische Regierung, die immer noch einem längst überlebten Phantom des schlachtenentscheidenden Infanteristen nachhänge, wodurch auf der einen Seite jährlich Millionen nutzlos ausgegeben werden, auf der anderen Seite der nächste Krieg mit einer Enttäuschung endigen könne.

Von sogenannten „Wasserköpfen".

Die jüngsten blutigen Unruhen in Wien haben die Blicke der ganzen Welt erneut auf diese einst so anmutige und gemütliche Stadt gelenkt. Als bedenklichste Erscheinung bei diesen Vorkommnissen ist wohl die zu werten, daß das Hauptstadtproletariat einem ganzen Lande von durchaus anderem wirtschaftlichen Aufbau und anderen Lebensinteressen seinen Willen aufzwingen konnte. Diese Möglichkeit dürfte nicht zuletzt mit darin begründet sein, daß die Bevölkerungszahl Wiens im Verhältnis zu der des ganzen Staates ungewöhnlich groß ist, wohnen doch von den etwas mehr als 6,5 Millionen Seelen Deutsch-Oesterreichs über 1,8 Millionen in Wien, also 27,7 Prozent.

Sehen wir uns nach ähnlichen „Wasserköpfen" um, so finden wir zunächst Stadt und Staat Braunschweig. Hier ist der Anteil der 146,700 Bewohner der Hauptstadt an der 501,700 Seelen zählenden Bevölkerung des Landes sogar noch größer, nämlich 29,2 Prozent. Wer denkt in diesem Zusammenhange nicht an die verhängnisvolle Rolle, die diese Verhältnisse bei und nach dem Umsturz 1918 gespielt haben, als dieses Land der überwiegend kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Betriebe eine Beute der Kommunisten vom Schlage des Merges und der Faßhauer wurde?

Ein weiteres Beispiel finden wir jenseits des atlantischen Ozeans. Buenos Aires beherbergt mit 1,926,000 Einwohnern 19,1 Prozent der 10,100,000 Seelen zählenden Bevölkerung Argentiniens. Hier dürfte allerdings das politische Uebergewicht der Hauptstadt etwas berechtigter sein als in vorgenannten Fällen, da ja auch die wirtschaftliche und kulturelle Führung des Landes der Stadt Buenos Aires zufällt.

Zum Vergleich seien hier noch die betr. Zahlen aus einigen anderen Ländern genannt. Es wohnen in Berlin als Hauptstadt Preußens 10,5 Prozent, als Hauptstadt des Deutschen Reiches 6,4 Prozent der Landeseinwohner, in London 10,5 Prozent der Bevölkerung Großbritanniens ohne Irland. Für Paris beträgt der Anteil an der Landesbevölkerung 7,1 Prozent, für Madrid 3,5 Prozent und für Rom 1,9 Prozent.

Ein eigenartiger Schmugglertrick.

Im allgemeinen trinkt man Wein oder Bier aus Gläsern, Pokalen und dergl. Natürlich werden verschiedentlich auch kostbare Gefäße bevorzugt; der alte Goethe z. B. trank seinen Wein häufig aus einem silbernen Becher. Unsere Vorfahren, die Germanen, bevorzugten für ihren Biertrunk große Hörner, die oftmals künstvoll verziert wären. Unangenehm wirkt ein „Gefäß", das gelegentlich im frühen Mittelalter anzutreffen war: der Brauch, den Schädel des erschlagenen Feindes mit Wein zu füllen, um so die Kraft des Besiegten mit dem Gehalt des Traubensaftes gemischt und gesteigert der eigenen Weisenheit einzuverleiben. Ebenso eigenartig wie diese Unsitte, jedoch angenehmer und verständlicher erscheint ein Brauch, der jüngst in den Vereinigten Staaten, nämlich im Staate Ohio, aufgedeckt wurde; dort hat bekanntlich die verhängnisvolle Trockenlegung — zumal verbotene Früchte begehrter als erlaubte sind — zu den größten Schiebungen Anlaß gegeben, gegen die selbst die vielen Prohibitionsbeamten machtlos sind. Denn sobald letztere irgend einem Schlich auf die Spur kommen, entstehen einige neue Schmugglertricks. Die hierzu eigens angefertigten, mit Alkohol gefüllten Spazierstöcke, Bücherattrappen, Parfümfläschchen usw. sind längst bekannt. Ein findiger Kopf zog daher mit seinem Lastkraftwagen in den weniger belebten Gegenden von Ort zu Ort und verkaufte massenweise zwar sehr einfache, aber ziemlich kostspielige Porzellangegenstände, z. B. Vasen, Kaffeekannen und Töpfe (auch die nachts gebräuchlichen). Alle hatten doppelten Boden, um zugleich als — Alkoholbehälter zu dienen. Die Alkoholbeigabe förderte nämlich den Absatz der Ware . . .

Turret fein geschnittener Virginia Tabak

Volga German Agency, Inc.,
4787 Milwaukee Ave.,
Chicago, Ill.

Vertritt die Interessen aller in den Vereinigten Staaten und Canada lebenden Deutsch-Rußländer.

Geldsendungen nach allen Teilen Rußlands und anderen Ländern.

Schiffskarten für alle Linien.

Ausfuhr landwirtschaftlicher Maschinen nach Rußland.

Verlangt Auskunft.

Kaufman State Bank
124-126 No. La Salle St., Chicago, Ill.
Erste deutsch-amerikanische Staatsbank
Specialisten in
Immigration, Bank-Bonds-Mortgages
Investments-Schiffskarten
Internationale Wertpapiere, Kollektionen,
Kauf-Verkaufvertraege, Erbschaften,
Vollmachten, Dokumente fachgemaess
prompt preiswert ausgefertigt
50,000 langjaehrige
deutsche Kunden nebst 36 jaehriger
Geschaeftserfahrung unsere beste Empfehlung
Notice Verlangen Sie unsere
Englisch-deutsche Hauszeitung
Jedermann gratis franko zugesandt
Enthaelt viele interessante wissenswerte
Neuigkeiten fuer Sie
Alle Anfragen werden in Deutscher Sprache beantwortet.

Wollen Sie Ihre Verwandten nach Canada kommen lassen?

Benützt die White Star-Red Star Linien, weil:
Wir Ihnen behilflich sein werden im Erlangen der Einreiseerlaubnis nach Canada, und
Ihren Verwandten alle Hilfe kostenfrei zuteil werden lassen, die Pässe und andere notwendige Dokumente in Europa zu erhalten.
Unsere Dampfer sind die größten die in Montreal anfahren und segeln regelmäßig jede Woche.
In Europa haben wir Büros und Agenturen in allen wichtigen Punkten, wo Beamten angestellt sind, die Ihre Sprache sprechen.
Deshalb kauft Schiffskarten über die White Star-Red Star Linien.

Senden Sie Geld an Ihre Verwandten in Europa?

Ueberweiset es durch die White Star-Red Star Linien, weil:
Das Geld dann prompt in dem nähesten Postamt ausgezahlt wird.
Zahlungen werden in amerikanischen Dollars gemacht.
Sie können entweder per Post oder per Kabel schicken.
Sprecht vor oder schreibt an irgend einen unserer Agenten um weitere Auskunft oder freien Rat über Briefe oder Geldsendungen.
L. Sikevych, Foreign Dept., 224 Portage Ave., Winnipeg.
Zweig-Büros:
D. Ferguson, Land Building, Calgary, Alta. — G. J. Drohen, 10275—101. Str., Edmonton, Alta. — J. Belivan, Canada Bldg., Saskatoon, Sask.
RED STAR LINE
WHITE STAR LINE CANADIAN SERVICE

Nach und Von Deutschland
Hamburg-Amerika Linie
in der
ZWEITEN KLASSE
Grosse Kabinen
Geraeumige Gesellschaftszimmer und Promenadendecks.
Weltberühmte Küche und Bedienung.
Musik, Unterhaltungen, Gemütlichkeit.
Zweiter Klasse nach HAMBURG
$145
und aufwaerts. Zuzügl. Steuer
Einwanderer schnellstens befördert.
Wiedereinreise-Certifikate besorgt.
Auskünfte bei Lokalagenten oder
HAMBURG-AMERIKA LINIE
United American Lines, Inc., General-Agenten
177 No. Michigan Ave., Chicago

Sind Sie Bruchleidend?

Herr Stuart, Erfinder der berühmten Stuart's Adhesive Plapao-Pads - Bruchbehandlungs - Methode, offeriert jedem Bruchleidenden Plapao auf Probe und illustriertes Buch über Bruchbehandlung völlig umsonst zu senden.

Alle Bruchleidenden sollten uns sofort bezüglich dieser großmütigen Offerte schreiben. Das Wunder des Zeitalters, im Gebrauch von tausenden Bruchleidenden. Mit Gold-Me- und ehrenvoller Anerkennung auf der Panama-Pacific-Ausstellung ausgezeichnet. Keine Schnallen, Riemen oder Stahlfedern daran befestigt. Weich wie Sammet, leicht anzubringen, vernünftig.

Hört auf, den Bruch mit Stahl- oder Gummibändern zu verschlimmern. Vermeidet gefährliche Operation. Schließt die Bruchöffnung auf natürliche Weise. Sendet den nachstehenden Kupon for Plapao auf Probe und illustriertes Buch über Bruchheilung. Alles völlig umsonst, senden Sie also kein Geld, nur Name und Adresse. Benachrichtigen Sie Ihre Freunde von diesem außergewöhnlichen Angebot.

Senden Sie heute diesen Kupon an
Plapao Laboratories, Inc.:
2883 Stuart Bldg., St. Louis, Mo.
Schicken Sie mir Plapao auf Probe und Buch über Bruchheilung ob igumsonst.
Name .....
Adresse .....

Radikalheilung d. Nervenschwäche

Schwache, nervöse Personen, geplagt von Hoffnungslosigkeit und schlechten Träumen, erschöpfenden Ausflüssen, Brust-, Rücken- und Kopfschmerzen, Haar-Ausfall, Abnahme des Gehörs und Sehkraft, Katarrh, Magendrücken, Stuhlverstopfung, Müdigkeit, Erröten, Zittern, Herzklopfen, Brustbeklemmung, Aengstlichkeit und Trübsinn — erfahren aus dem „Jugendfreund" wie alle Folgen jugendlicher Verirrungen gründlich in kürzester Zeit und Strikturen, Samenfluß, Phimosis, Krampfader- und Wasserbruch nach einer völlig neuen Methode auf einen König geheilt werden.

Dieses unterhaltende und lehrreiche Buch (neueste deutsche Auflage), welches Jung und Alt, Mann und Frau lesen sollte, wird gegen Einsendung von 25 Cents in Briefmarken versandt von

Private Clinic, 149 East 36. St. (Dept. 33) New York.

CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS
Weihnachts-Exkursionen nach dem alten Lande

Wenn Sie zu Weihnachten und Neujahr heimfahren wollen, so ist jetzt die Zeit, die Vorbereitungen dafür zu treffen.

Besondere Reisepartien nach dem Kontinent von Europa werden jetzt organisiert.

Wir sind gerne bereit, ausländische Pässe für Sie zu besorgen und andere Formalitäten zu erledigen.

Unsere drei wundervollen Oel brennenden „Empresses" sind die größten und schnellsten Schiffe von und nach Canada. Unsere Schiffe haben Kabinen, dritte Klasse-Kabinen für Touristen und dritte Klasse Unterkunftsräume mit 2, 4, 6 und 8 Betten. Oefters Fahrten direkt nach Cherbourg und anderen europäischen Häfen.

Vorbezahlte Fahrkarten (prepaids) für Einwanderer, die von Europa kommen, zu niedrigen Preisen.

Einreise-Erlaubnisscheine und Affidavits werden kostenlos beschafft.

Wegen weiterer Auskunft wende man sich an den nächsten C.P.R. Agenten, oder man schreibe in seiner eigenen Muttersprache an

W. C. Casey, General Agent
372 Main Street Winnipeg, Man.