"DER COURIER"
The Organ of the German-speaking People of Canada in the West.
MEMBERS OF A.B.C.
Printed and published every Wednesday by The Western Printers Association, Ltd., a joint stock company, at its office and place of business, 1836 Halifax Street, Regina, Sask., Canada.
All stock owned by the readers of the paper.
J. W. EHMANN, Managing Director.
— Advertising Rates upon Application. —

Zweiter Teil

Der Courier

und „Der Herold" — Organ der deutschsprechenden Canadier. Mittwoch, den 24. Juni 1931

„Der Courier"
Für Canada: Ein Jahr voraus, $2.00; sechs Monate, $1.00; drei Monate 50 Cents.
Für Ver. Staaten: Ein Jahr $2.00; 6 Monate $1.00.
Für übriges Ausland: Ein Jahr $3.50; sechs Monate $2.00; drei Monate $1.00.
Reklame kostet 90c per Zoll einspaltig. Bei größeren Kontrakten entsprechender Rabatt.
Kleine Anzeigen wie „zu verkaufen", „Stellen gesucht", usw.:
Für jede Anzeige 1 Zoll einspaltig, 50c für jede weitere Insertion 50c.
Für jede Anzeige 2 Zoll einspaltig $1.00 für jede weitere Insertion 90c.

Skagerrak

Fünfzehn Jahre nachher

Erinnerungen eines Teilnehmers der Schlacht

Das ist die Geschichte der ersten und einzigen Schlacht der deutschen Kriegsflotte:

In der Nacht des 30. Mai 1916 lichtet die Schlachtflotte die Anker und geht in See — den Feind zu suchen.

Kurs: Nordost zu Ost!

Schwer rollt die See und das Wetter ist diesig. Im gewaltigen Atem des Meeres schlingern bedenklich die Schiffe. Unwirsch und verdrossen versehen die Mannschaften den Dienst. Enger und fester sind die Blockaderinge geworden, bisher war nie die „Grand Fleet" zu finden.

Nacht verdeckt die Fahrt der Meerdrachen.

Wachen und Divisionen klaren die Schiffe auf und bringen sie auf Kriegsbereitschaft. Reelings werden umgelegt, Schornsteine farbig gestrichen und jegliches Gerät verstaut. Die blanken Mäuler der Geschützmündungen gähnen in den nächtlichen Himmel hinein.

Unablässig furchen indessen die Riesenschiffe das Meer.

*

Von der Brücke des Flottenflaggschiffes herab leitet Admiral Scheer die Fahrtmanöver. Scheinwerfersignale fingern von Schiff zu Schiff. In den Antennen knistern die Funken. Hell und klar dröhnt der Schlag der Unterwasserglocke von den Panzerwänden wider.

Stunden verrinnen, längst dämmerte der Morgen herauf. Da — plötzlich, ein Signal! Es springt von Mast zu Mast:

„Alarm — — —!"

Wie elektrisiert spritzen die Leckwachen an die Telephone.

„Parole — Parole — Parole!"

„Hier Friedrich der Große', Backbord Zwischendeck Spant 72 bis 80."

„Alles klar?"

Die Leckposten schreien immerzu neue Meldungen in die Mikrophone. Unaufhörlich wird die Parole abgefragt. Bootsmannspfeifen schrillen zum letztenmal durch die Kasematten:

„Alarm — Alarm — Alarm!"

Befehl von der Brücke:

„Klar Schiff zum Gefecht!"

Die harmlose Begegnung eines dänischen Frachtdampfers mit dem deutschen Kreuzer „Elbing" ist Ausgangspunkt einer großen Schlacht geworden. Die Kriegsflotte hat den Feind gestellt.

Schon liegen die Panzerkreuzer, hundert Kilometer voraus, in der Feuerlinie der Briten. Das grollende Echo der ersten Geschützsalven rollt über das Meer, gen Jüttlands Küste hin.

*

Auf allen Schiffen lösen die Gefechtsposten ab. Dumpf grollend, wie ferner Donner des heraufziehenden Stahlgewitters, so rasen die Munitionszüge durch die Kasematten. Graue, verderbenbringende Granaten jeden Kalibers, blanke Kartuschen fördern die Aufzüge aus den Leibern der Schiffe. Behutsam betten Matrosen die Geschosse neben ihre Geschütze auf Segelleinewand. Nervös peilt „Nummer Eins" durch das Zielfernrohr.

Alle Schotten und Niedergänge sind dicht geschlagen. Die Mannschaften können sich untereinander nur noch durch Sprachschläuche verständigen. In halbdunkle Stahlkammern eingesargt, von der Außenwelt völlig abgeschnitten, so fiebern sie ihr Leben, eine ungeheuerliche Fracht des Todes!

Die Kommandobrücken der Schiffe sind leer geworden. Aus sicheren Panzertürmen leiten Kommandanten die Manöver. Schwer und dicht hängen die geballten Rauchfahnen über dem Wasser. Vom Feinde ist nichts zu sehen. Fünfunddreißig Meter über dem Oberdeck, in den Krähennestern, halten die Artilleriebeobachter Ausschau. Die Briten eröffnen auf 21 Kilometer Entfernung das Feuer.

*

Tief unten, fünf Meter unter der Wasserlinie der Schiffe, in den Heizräumen ist Höllenbetrieb. Zwischen Stahlwänden und rauschendem, grünem Wasser eingekesselt, schuften Heizer: schweißig, verdreckt, — schwarze Titanen! 16 Kessel, 96 Feuerlöcher, 3200 t Kohle, das ist ihre Arbeit; unmenschlich, unfaßbar, aber — sie wird geleistet. Die Schiffe laufen „äußerste Fahrt", 270 Umdrehungen in der Minute, 24 Knoten in der Stunde bei 14 Atmosphären Kesseldruck.

In den Bunkern ist nichts zu erkennen. Kohlenstaubgeschwängerte Luft erschwert das Atmen. Die Trimmer sind nackt. Die Stahlwände über den Kesseln sind unerträglich heiß. Laufkatzen jagen mit Kohlenkörben hin und her. Dreißig-, fünfzig-, hundertmal werden sie gefüllt und geleert. Tonne um Tonne bester, feuchter Kohle wandert durch die Schütten in die Heizräume. Noch immer ist es nicht genug. An Ablösung denkt keiner. Der Durst quält. Nichts ist da, weder Kaffee noch schales Wasser, seit Stunden nicht mehr. Der Atem pfeift, die Zunge ist vom Kohlenstaub am Gaumen festgeklebt. Es muß weiter geschuftet werden. Bunker, Kessel und Maschinen sind Eingeweide des Schiffes, was vermögen die Geschütze ohne sie? Und die Heizer? — Sie sind lebendiges Mark in den stählernen Gerippen dieser Riesenherde rauchspeiender Kolosse.

*

Hart ist der Kampf. Brüllend, mit mächtiger Feuerlohe, schleudern die Geschütze ihre Geschosse in den nachtdunklen Himmel hinein. Granaten fahren heulend durch die Takelage, alles vernichtend. Haushohe Fontänen gischten auf und färben sich im Mündungsfeuer der Geschütze ziegelrot. Rechts voraus treibt die brennende „Wiesbaden". Kameraden hängen dort in den Wanten, Flammen lecken empor, aber niemand kann und darf helfen. Hilflos und verbrannt fallen sie ins Meer. Vor der feindlichen Schlachtlinie kreiselt die „Warspite". Steuerwund geschossen, tanzt das Schiff sich mit unheimlichen Kreisen in sein Wellengrab, bengalisch erleuchtet von den Flammen der eigenen, krepierenden Kartuschen. 800 Mann müssen mit zur Tiefe! Achteraus scheren Linienschiffe aus der Kampflinie. Todwund geschossen, hemmen sie nur die Bewegung der kämpfenden Geschwader, die inzwischen auf 13 Kilometer Distanz aufgelaufen sind. Meldungen häufen und kreuzen sich. Ein wirres Durcheinander. „Lützow feuert nicht mehr." „Lion brennt." „Queen Mary?" „Seydlitz Turm Cäsar ausgefallen!" Blutrote Fetzen flattern noch an einigen Raben, Reste des ersten Kampfsignals Admirals Hipper: „Feuer eröffnen!" Der stolze Sieger von Falkland „Invincible" sinkt. Nichts ist von seinem Ruhme geblieben, nur Rauch, Gase und die schwarzen, wirbelnden Flocken verbrannter Menschen. 1031 Tote. —

620,000 t Schiffsraum gegen 980,000 t. 2100 Zentner Geschoßgewicht deutscher Breitseiten gegen 4400 Zentner der Briten, so rechnen Admirale: Jellicoe, Scheer, Beatty, Hipper. Kohlen, Stahl, Nitrozellulose, Entfernungen und einhunderttausend schwitzender Kulis, das ist die Schlacht!

Ungeheuern Fackeln gleich, leuchten die Flammen aus tausend Feuerschlünden in dieser Schicksalsstunde der deutschen Schlachtflotte. Die Geschwader manövrieren. Nach mehrstündigem Feuergefecht ist die Gefechtslinie nicht mehr zu halten. Jellicoe will mit eiserner Umklammerung die deutschen Kampfeinheiten erdrücken. Schon sinken im Feuer der Mittelartillerien ganze Flottillen schwarzer und graugrüner Torpedobooten in die Fluten. Von fünf Panzerkreuzern stehen Admiral Scheer nur noch drei zur Verfügung. Die Rechnung wird immer komplizierter: Fünf gegen sieben, drei gegen fünf, so verändert sich die Lage. Schleunigster Rückzug oder sicherer Untergang — über das Schicksal hat der Leiter der deutschen Schlachtflotte in dieser Stunde zu entscheiden die ihm durch einen Besteckfehler Sir Beattys noch gewährt wurde. Er wählte den ersteren Weg. Signale befehlen den Rückzug auf der ganzen Linie.

*

Der Kampf ist vorüber. Große Opfer forderte die Schlacht: 9526 Tote und 1181 Verwundete in sieben Stunden, und die Blockade? — wird bleiben! — Admiral Scheer muß die Bilanz dieser Schlacht ziehen. So schreibt er: . . . „eine weitere Seeschlacht ist nutzlos für die Beendigung des Krieges. Ich habe nur den Kleinkrieg zu empfehlen!" In solcher Stunde schwerster Erkenntnis entschied sich das Schicksal der deutschen Schlachtflotte in diesem Kriege.

Aus einem Entschuldigungsschreiben: „Meine Tochter Erika konnte heut nich nach Schule komme, sie brach Ungeheuer."

Eine versteinerte Leiche wird begraben

Vor rund zweieinhalb Jahrhunderten kam in einer Kupfergrube in der Nähe von Falun in Schweden ein junger Bergmann namens Matts ums Leben. Die Leiche wurde erst fünfzig Jahre später gefunden, und zwar in wunderbar erhaltenem Zustande. Der Tote schien erst vor wenigen Augenblicken sein Ende gefunden zu haben. Die Leiche hatte offenbar in dem vitriolhaltigen Wasser des Kupferbergwerks, in dem sie gelegen, eine Art von Versteinerungsprozeß durchgemacht. Derartige Fälle ereignen sich natürlich selten, und so entschloß man sich, den toten Bergmann zunächst im Bergwerksmuseum unterzubringen; später überführte man die immer noch gut erhaltene Leiche in die Kirche von Falun, schnitt aber, um sie den Neugierigen besser sichtbar zu machen, ein Glasfenster in den Sargdeckel. Diese Art der Schaustellung eines bei Ausübung seiner Pflicht Gestorbenen stieß indessen in jüngster Zeit auf immer größeren Widerspruch in der Gemeinde. Man bettete die Leiche daher in einen neuen Sarg, und kürzlich fand auf dem Friedhof des schwedischen Städtchens die feierliche Beisetzung des vor 250 Jahren Gestorbenen statt, der jetzt hoffentlich endgültig seine letzte Ruhestätte gefunden hat.

Deutsche Segelflieger wollen Alpen bezwingen

Frankfurt a. M. — Die Rhön-Rossitten Gesellschaft, die auf der Wasserkuppe die großen Segelflugunternehmen veranstaltet, hat eine Expedition für Gleitflüge über den Alpen organisiert. Führer der Expedition ist Günther Grönhoff, der bekannte Rekordinhaber für motorlosen Flug.

Grönhoff wird das Gleitflugzeug benutzen, mit dem er im Mai 165 Meilen nach der Tschechoslowakei flog. Bei seinen Flügen in den Alpen wird er vom Jungfraujoch starten. Schweizer Flugverbände haben ihre Unterstützung zugesagt.

Großes englisches Unterseeboot verunglückt

London. — Das Tauchboot „Poseidon", eines der größten und neuesten britischen Unterseeboote, ist nahe Weihaiwei an der Nordküste der Halbinsel Schantung nach einer Kollision gesunken. Zwei Mann der Besatzung wurden getötet, während 18 vermißt werden.

Die Kunde von der Katastrophe kam in einer Meldung an die Admiralität nach England. In dem Bericht heißt es, daß der „Poseidon" 21 Meilen nördlich von Weihaiwei mit einem Handelsschiff zusammenstieß und versank.

Mecklenburg -- Das Land der 650 Seen

Herrliche alte Städte und Merkwürdigkeiten im Lande Fritz Reuters — Seenplatte und Frühstücksplatte, zwei Mecklenburger Spezialitäten

Von Hans Pöhlmann (Neubrandenburg)

NDB. Das Jahr des Herrn 1931 steht im Zeichen der Ostsee. Die Länder am Baltischen Meer wollen zeigen, daß sie zusammengehören, kulturell und wirtschaftlich miteinander aufs engste verbunden sind. Deutsche Archäologen forschen in Haitabu, einer der vielen Städte, aus deren Werden und Vergehen die Vineta-Sage entsprossen ist; deutsche Techniker legen das Dänenkabel, nachdem das Schwedenkabel bereits im vorigen Jahre vollendet war. Die deutsch-dänischen und deutsch-schwedischen Fährverbindungen stellen mit z. T. neuen Schiffen die bequemste und beste Verbindung her zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern. Die Ostseebäder von der dänischen bis zur litauischen Grenze haben durch Neuanlage von Strand und Brücken, durch Verbesserung der Verkehrsbedingungen, durch Ermäßigung oder Abschaffung der Kurtaxe, durch Einrichtung von Pauschalkuren durch eine Fülle von Veranstaltungen die Saison 1931 vorbereitet: An die Ostsee aber kann man nicht denken, ohne seine Blicke auch auf Mecklenburg, ein Hauptdurchgangsland des Verkehrs von und nach Skandinavien, zu lenken.

Im Zeichen der 7....

Kommen Sie z. B. einmal nach Rostock! Rostocks Wahrzeichen ist nicht nur der Goldene Greif auf blauem Grund, sondern vor allem sind es die sieben Türme der Kirchen, die einst fromme Hansekaufleute bauten. Die Zahl 7 spielt in der Baugeschichte Rostocks eine bedeutende Rolle. Ein alter Sinnspruch zählt 7 Wahrzeichen Rostocks auf: nämlich die 7 Türen der Marienkirche, die 7 Straßen vom großen Markte, die 7 Stadttore, von denen noch heute gewaltig der Kröpeliner aufragt, die 7 Kaufmannsbrücken, die 7 Türme auf dem Rathause und ihre 7 Glocken — und als siebentes Wahrzeichen die 7 Linden im Rosengarten. Zur Zeit, da die Hanse Nordlandskönige ernannte und absetzte, war Rostock neben Lübeck die einflußreichste Stadt der Hanse. Durch den bunten Farbenbummel der Couleurstudenten, durch das rege Vormittagsleben auf dem Neuen Markte wo Ostseekrabben, Ostseeteinbutte u. riesige Spickaale, hier keineswegs Delikatessen, sondern ein Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, in ungeheuren Mengen feilgehalten und verkauft werden, führt der Weg zum Hauptbahnhof, von wo man in einer Viertelstunde den Hafenplatz Rostocks, das Ostseebad Warnemünde, erreicht. Es ist mit seinem leuchtenden Sandstrand, der gepflegten breiten Kurpromenade, dem neuen Kurhaus und den Kurparkanlagen gewiß eines unserer schönsten Ostseebäder. Die Deutschen machen mit den schmucken Fährschiffen (Gjedser Dänemark-Warnemünde) gern eine kleine Seereise, ein Vergnügen, das sich jeder Badegast von Warnemünde wegen des geringen Preises von 6 RM. hin und zurück bedenkenlos leisten kann.

Neben Warnemünde hat vor allem das Ostseebad Heiligendamm weit über Mecklenburgs Grenzen hinaus einen guten Ruf. Es wurde schon 1793 gegründet und ist damit das älteste deutsche Seebad. Seine leuchtend weißen Villen und Hotels, mit dem schönen dichten Laubwald dahinter, verleihen ihm landschaftlich einen besonders starken Reiz. Heiligendamm hat aristokratische Tradition; denn es war und ist noch das Seebad der früheren mecklenburgischen Großherzöge u. anderer Fürstlichkeiten.

Zwischen Heiligendamm und Doberan liegt der große Rennplatz, auf dem im Juni rotbefrackte Herrenreiter um die „Goldene Peitsche" des Großherzogs ringen und das Publikum bei Bauernreiten und Kinder-Ponnyrennen köstliches Vergnügen findet. Die Ostseebäder, die auf der Strecke von Doberan über Heiligendamm liegen, Brunshaupten, Arendsee und Boltenhagen, sind vor allem Familienbäder mit prachtvollem Walde hinter den Dünen.

Schwedische Stadt in Deutschland

Und nun nach Wismar! Wismar ist — ein wenig bekanntes Kuriosum — vom 30jährigen Kriege bis 1903(!) eine schwedische Stadt in Deutschland gewesen. Erst 1903 war es nach einem freundschaftlichen Uebereinkommen mit der schwedischen Regierung möglich, Wismar deutsch zu machen. Feierlich hielt der Großherzog von Mecklenburg damals in Wismar Einzug als Landesherr. Reich ist die Zahl der Erinnerungen an Wismars große Hansezeit. Den Markt umsäumen Bürgerhäuser mit eigenartigen gotischen Giebeln. Besonders fällt der „Alte Schwede" auf, ein Gasthaus, an dessen Decke es von Nachbildungen alter Hansekoggen und Orlogschiffe wimmelt. Die Kirchen sind ragende Zeugen jener stolzen Tage der Hanse, wie von Riesen für Riesen gebaut. Prachtvoll im Innern der St. Nicolaikirche die marinernen Epitaphien schwedischer Feldmarschälle und Wismarscher Bürgermeister! Sehr lohnend ist eine Fahrt nach der langgestreckten Insel Poel und ein Abstecher nach der kleinen Vogelschutzinsel Langenwerder. Schwarze Schwäne, Rottgänse, riesige Seeadler sieht hier das entzückte Auge.

In den letzten Jahren sind auch die Schönheiten des Hinterlandes der Ostsee, der mecklenburgischen Seenplatte mit ihren 650 leuchtenden Augen der Landschaft, mehr und mehr entdeckt worden. Wirklich, es gibt nichts Schöneres, als an einem stillen Abend zuzusehen, wie Fischer aus ihrem Schlepptzug mit vereinten kräftigen Welle von Mannesgröße und Mannesgewicht und rauberische Hechte im Alter bis zu 100 Jahren und 35 Pfund Lebendgewicht herausholen, oder am frühen Morgen den Netzefischern zu begleiten und mit ihm seine Körbe zu revidieren.

Am 22 Kilometer langen „Großen See" liegt die Landeshauptstadt Schwerin. In der klaren Flut des Pfaffenteiches spiegelt sich der gewaltige gotische Dom mit dem 120 Meter hohen Turm. Herzog Heinrich der Löwe von Bayern und Sachsen, der Kolonisator Mecklenburgs, hat ihn gegründet und verlieh Schwerin das Stadtrecht. Das ehemalige Residenzschloß der Großherzöge von Mecklenburg — man nennt es das

(Fortsetzung auf Seite 11)

Rußland auch Konkurrent auf dem Tabakmarkt

Die türkische Zeitung „Millett" schreibt, daß russischer Tabak den türkischen vom deutschen Markte verdrängt, weil die Sowjets ihr Produkt zu Preisen, die 30 bis 40 Prozent unter den türkischen liegen, auf den Markt werfen. Die Zeitung betrachtet dies als einen schweren Schlag für die Türkei, da Tabak ein Drittel des ganzen Jahresexport des Landes ausmacht. Für die Zukunft sind die Aussichten noch trüber, da Rußland seine Tabakernte im nächsten Jahr noch verdoppeln will.

Die Sowjets „dumpen" Holz in Syrien, Aegypten und Griechenland und vertreiben die Türken aus diesen Feldern. Auch die Weizenausfuhr der Türkei nach Griechenland hat unter der russischen Konkurrenz schweren Schaden erlitten.

Das Kröpeliner Tor in Rostock.

Qualität gewinnt und hält den Markt

In einem kürzlichen Artikel versuchten wir zu erklären, weshalb der canadische Weizen seinen Rang auf dem Liverpool Markt verlor. Aus demselben Grunde können wir unseren Viehmarkt mit seinen Produkten nicht halten. Nicht genügende Qualität im Großen und Ganzen.

Daß die feinste Qualität an Vieh im canadischen Westen erzeugt werden kann, ist von vielen Farmern bewiesen worden, die nicht nur wissen, wie es anzufangen, sondern **es auch tun.** Aber diese wunderbaren Rekorde dieser Männer sind überhaupt insoweit der Ausfuhrmarkt in Betracht kommt, bei der Menge gleichmäßiger Qualität die niemals auf einem Ausfuhr Markt verlangt wird.

Unsere Viehzucht-Industrie benötigt **Konzentrierung.** Sie hat keinen Zusammenhalt — das Schlimmste das einem Geschäft oder Unternehmen passieren kann. Es ist zuviel minderwertiges Vieh und schrecklich wenig Rindvieh und Schweine vorhanden, **die der Markt verlangt.**

Canadas Schicksal hängt von seinem Ausfuhrmarkte ab. Dänemark und die Irischen Freistaaten haben seit längerer Zeit den britischen Markt für Speck und Butter in die Enge getrieben. Canada hat verschiedentlich Butter und Speck an England gesandt, wie dänische und irische Produkte, aber nur mit Angst und Bangen und jedesmal in geringer Quantität.

Die durchschnittliche Milchproduzierung der dänischen Kühe beläuft sich auf ungefähr 6000 Pfund jährlich, oder **mehr denn eindrittel des Durchschnitts von ganz Canada.**

Die Dänen und die Irländer haben ausgefunden, und sich darauf konzentriert, was die Leute wollen, und danach gehandelt, es zu produzieren. Alle exportierten Produkte sind von gleicher Qualität gegenüber des besten gemischten Grades welcher von Canada nach London gesandt wurde.

Es ist unnütz hinzuzufügen, was canadische Produzenten tun **sollen,** jeder weiß es, **die Hauptsache ist, es zu tun.** Es kostet nicht mehr, manchmal weniger wertvolles Rindvieh zu füttern und zu züchten, größere Qualität zu erzeugen, als Tiere großzuziehen deren Preis etwas höher ist, als die rohe Haut.

Wir wollen keine Vorschriften machen. Wir führen nur einige Tatsachen und Erfahrungen an, die wir vom ersten Tage bei der Erzeugung unserer hier angeführten Produkte gemacht haben; daß Qualität gewinnt und den Markt hält. Zu diesem, aufmerksame Beachtung was die Leute verlangen, haben wir enormen ständig zunehmenden Erfolg.

Unsere Produkte:

„Western Bud"
„White Horse Ale"
„White Horse Beer"
„White Horse Stout"
„Old Tavern Ale"
„Standard Lager and Stout"
„Drewry's Dry Ginger Ale"

Western Breweries Limited

In which are Incorporated,
THE AMERICAN BREWING CO., Moose Jaw.
WESTERN CANADA BREWING CO. LTD. (Saskatoon)
PREMIER BREWING CO., Brandon.
THE DREWRY'S LIMITED, Winnipeg.
DREWRY'S DRY GINGER ALE CO., CANADA LTD., Winnipeg

President

Wir kaufen nichts auf fremden Märkten, was zu Hause erhältlich ist. Wir tragen gewiß unser Teil zur Unterstützung der heimischen Industrien bei. Wir verbrennen keine einzige Tonne Kohle unter den vielen Tausenden, die wir verbrauchen, die nicht von Mitbürgern in den Minen unserer Heimatprovinz gegraben worden wäre! Die Souris-Kohle ist der einzige Brennstoff, der in unsere Oefen kommt.