Die Schiffahrt einst u. jetzt

Oft gehen zwei wichtige technische Konstruktionen Hand in Hand, sind in ihrer Entwicklung voneinander abhängig. So ist die Entwicklung der Schiffahrt eine Parallele zur Entwicklung des Lichtes auf Schiffen. Die große Gefahr für den Seemann war das Feuer. Als im Jahre 1880 der deutsche Dampfer „Columbia" eine Glühlampenanlage erhielt, die erste der Welt, war der Weg geebnet, eine Wasserfahrt angenehm zu gestalten. Der Ruf: „Feuer im Schiff!" war gebannt, die Schiffahrt blühte auf, das Risiko einer großen Seefahrt wurde gering. Heute ist es fast unmöglich, daß ein moderner Ozeandampfer versinken kann. Ein Handgriff von der Kommandobrücke aus, und er ist in viele abgeschlossene Räume getrennt, deren jeder dem Wasser Widerstand entgegensetzt. Heute fahren wir auf einem Ozeandampfer wie in einem schönen Hotel.

Jahrtausendelang blieb die Schiffahrt fast auf derselben primitiven Stufe. Herodot beschreibt ägyptische Rundschiffe, die aus Fellen bestanden, und auf [illegible] auseinander genommen wurden, da sie nur flußaufwärts fahren konnten. Jedoch die alten Aegypter hatten eine höhere Schiffbaukunst. Denn schon im Jahre 3000 v. Chr. fahren sie schnelle Segelschiffe bis an die Küste Syriens. Die Phönizier, gelehrige Schüler, bilden später Kreta unsicher halten, und bis nach England gekommen sein. Die Nordmänner scheuten den offenen Ozean nicht, sie wagten sich auf ihren „Wogenrossen" auf die nördliche Nordsee hinaus. Doch alle diese Schiffe waren dunkel. Erst unter Karl dem Großen, der 810 Schiffe gegen die Seeräuber ausrüsten ließ, wurden die ersten Leuchtfeuer auf den Schiffen befestigt. Die aber ungeheuer feuergefährlich waren. Fast tausend Jahre blieb die Schiffahrt auf ihrer primitiven Stufe. Die große Stadt Venedig und die Entdeckerzeit verlangten nach größeren Schiffen, die aber auch dunkel waren. Erst die Hansekoggen, schwerbewaffnete Handelsschiffe, trugen am Bug und am Heck eine große Laterne.

Als 1750 Friedrich der Große vier Ostindienfahrer bauen ließ, in England, in Deutschland keine Werft fähig solch große Schiffe zu bauen, war wohl die Grenze der Größe für solche unbeleuchteten, schwerfälligen Segler erreicht. Da brachte Ende des achtzehnten Jahrhunderts die Konstruktion auf, die die Welt umwälzen sollte: die Dampfmaschine. Im Jahre 1845 trat der erste, durch eine Schraube angetriebene eiserne Dampfer den Weg über den Ozean an. Das neue Zeitalter für die Schiffe fing erneut. Die Beherrschung der Weltmeere war kein Stillstand mehr.

Wir müssen es wirklich nicht zu schätzen, wie heutzutage und finden wir heute eine Seereise machen können. Der Schrecken war auf diesem dunklen Schiffe, das Zwischendeck, in dem Hunderte Menschen eng zusammenhausten. Heute sieht man auch in der dritten Klasse bequem und sauber, und eine Seereise ist zum Vergnügen geworden, nachdem sie jahrtausendelang zu den Strafen der Menschheit gehörte. Heute leben wir auf den komfortablen Schiffen wie in einem Luxushotel. Das Weltmeer ist zu einem Sportsgarten geworden, dessen Schrecken die Technik überwunden hat.

In der heutigen Zeit benutzt man den Seeweg nicht als notwendiges Uebel, sondern es werden geradezu Erholungsreisen zur See gemacht. Die Kenner heben mit Recht die wohltuende Wirkung, die das unendliche Meer auf Körper und Nerven ausübt. Auf den luxuriös eingerichteten Promenadendecks unserer modernen Ozeanriesen liegen die Passagiere in bequemen Liegestühlen und sehen hinaus auf die unendliche, wogende See. Das Stampfen der Schiffsmaschine trifft nicht bis an ihr Ohr, sie sind losgelöst von dem technischen Betrieb des Schiffes, höchstens, daß sie noch mit Interesse konstatieren, daß die technischen Leistungen des Schiffskochs mit seinem Stabe ausgezeichnete sind. Sie geben sich mit Genuß der Seereise hin, da sie wissen, daß ihnen nichts passieren kann. Die Schrecken von dem Untergang der „Titanic", die ja bekanntlich von einem Eisberg gerammt wurde und mit vielen Hunderten von Passagieren in wenigen Minuten von den eisigen Fluten verschlungen wurde, haben ihre Wirkung verloren. Heute kann man durch gut funktionierende Apparate das Herannahen eines Eisberges kilometerweit vorausbestimmen und seine Vorsichtsmaßregeln danach treffen. Die Hafeneinfahrten sind unter Wasser elektrisch beleuchtet, so daß das Schiff nicht Gefahr läuft, auf eine seichte Stelle zu stoßen, und da man in letzter Zeit auch dem schlimmsten Feind des Seefahrers, dem Nebel, energisch zu Leibe gerückt ist, indem man durch Radio Nebelsignale gibt, so besteht also keine Gefahr mehr für den ängstlichen Reisenden. Der Ozean hat seine Schrecken verloren, er ist überwunden durch die Technik unserer Zeit.

Aber nicht allein die Schrecken einer Seefahrt sind durch die neuesten Errungenschaften moderner Technik überwunden, nein, man hat auch der Zeit ein Schnippchen geschlagen. Zeit sparen, das ist heute die Parole. Der moderne Mensch hat nicht mehr so viel Zeit wie der Mensch des Mittelalters. Er lebt schneller und intensiver. Wer die größte Strecke in der kürzesten Zeit durchmessen hat, ist der Sieger. Was gestern noch Weltrekord war, ist heute überholt — und keiner wundert sich mehr darüber. Es ist so selbstverständlich wie Tag und Nacht.

„Schiffahrt ist Not", noch heute gilt der Ruf, trotzdem es Flugzeuge gibt. Wie lange noch und ein regelrechter Flugverkehr wird zwischen der alten und neuen Welt eingerichtet. Es heißt also für die Schiffahrt „auf dem Posten" sein, damit der Flugzeugverkehr keine ausschlaggebende Konkurrenz wird.

Der Affendieb

„Er ist ein ganz verteufelter Kerl", äußerte sich kürzlich der englische Gefängnisgeistliche Rogers über den 23-jährigen Walter Richards, als dieser abermals wegen Eisenbahnraubes in Gateshead zu einer längeren Haft eingeliefert wurde. „Er läuft an den Wagen eines fahrenden Zuges mit affenartiger Geschwindigkeit entlang und raubt sich das Gewünschte mit unglaublicher Kaltblütigkeit. Schon als Zwölfjähriger begann er seine Laufbahn als Langfinger. Sein Meisterstück verrichtete er aber doch dieses Mal. Sechs Wochen lang hauste er wie ein Affe im Balkengerüst des Gepäckraumes einer mittleren Eisenbahnstation und kletterte einfach nachts während der kurzen Abwesenheit der Beamten herunter, um ein wenig das lagernde Gepäck zu „revidieren". Eines Nachts fing man den sonst so vorsichtigen Affen-Richards, als er sich durch etliche Pullen Sherry-Brandy einen kleinen „Spitz" angelegt hatte." — Da sieht man wieder, daß Affen und Hunde sind nicht miteinander vertragen.

Lernen Sie fliegen

The Regina Flying Club

Bereitet für die Frühlingsflüge vor!

Schließt Euch heute an.

Komplettes „Ground Course", der jetzt erteilt wird, schließt ein: Die Geschichte der Aviatik; Theorie des Fliegens; Betakeln (Ausrüsten), Muster und Konstruktion; Maschinen; Luft-Navigation; Unterhalt; Flug- und Luftregeln und Regulationen.

Alle Instruktionen werden unter persönlicher Leitung von qualifizierten Piloten gegeben.

Flieger Instruktionen

Auf Flugapparaten des Clubs in dem Club-Aerodrome. Beginnen den 1. April.

Eine durchgreifende Schulung am Boden ist notwendig, wenn man in der Luft Erfolg haben will.

Schließen Sie sich den Klassen jetzt an!

The Regina Flying Club

Der Regina Flieger-Klub,
411 McCallum-Hill Bldg., Regina.

Ich nehme Interesse am Fliegen. Bitte, senden Sie mir sofort alle Eingeschriebenen Führer Kurse.

Name .....

Adresse .....

411 McCallum-Hill Bldg.

Per A. ALLAN FISHER, Secretary-Treasurer

Hindenburg und die Pionierglimmstengel

Eine hübsche Hindenburg-Anekdote aus dem Kriege wird von einem Mündener 11er Pionieroffizier berichtet. Zur Hindenburg-Zeit im Osten war es. Die Russenheere befanden sich auf dem Rückzug und brannten hinter sich alle Brücken nieder, um dem Gegner die Verfolgung zu erschweren. Für die deutschen Pioniere gab es da harte Arbeit. Drei kaum erst über den K.-Fluß erbaute russische Brücken waren zerstört und hinderten den Uebergang. Unter den Augen seines Divisionärs leitete ein junger Mündener Pionieroffizier den Bau der neuen Behelfsbrücken, zu denen man Material aus der Nähe heranschleppte und im Schweiße des Angesichts verarbeitete: Zäune, Tore, Dächer und wer weiß was noch. Am Flusse standen die deutschen Kameraden voll Ungeduld und sahen den Pionieren beim Brückenschlag zu. Als die erste und nach einer halben Stunde die zweite Brücke zum Uebergang bereit war, gab es eine verdiente Ruhepause für die schwarzen Kragen und das alte gute Pionierlied erklang: „Doch wo die Pioniere steh'n, da gibt's kein Rückwärtsgeh'n!" Der Divisionskommandeur aber überreichte dem bauleitenden Leutnant in Anerkennung seiner und seiner wackeren Leute Arbeit eine von seinen guten Havanazigarren, die der Offizier sich schmecken ließ. Da plötzlich taucht an den neuen Uebergängen die mächtige Gestalt Hindenburgs aus dem Nebel auf. Alles reckt die Hälse, der Pionieroffizier meldet und muß dabei seine — köstliche und wohlverdiente Havana aus den Händen gleiten lassen. Ein freundlicher Gruß und der Feldmarschall ist vorüber. Der Divisionär hat die Szene bemerkt und sieht die krampfhafte Anstrengungen des Pionieroffiziers, die Zigarre soweit als möglich zu retten. Verlorene Liebesmüh' — Hindenburgs Pferd hat sie völlig zertreten, die Freude ist dahin. Einige Tage später wird der Leutnant zum Kommandeur des Regiments befohlen, unter dem seine Kompagnie arbeitet. Im Auftrag des Generalfeldmarschalls überreichte ihm dieser ein Päckchen und einen Brief Hindenburgs. Inhalt: ein Kistchen Zigarren von feiner Sorte, dazu das freundliche Schreiben, er habe vom Mißgeschick der wohlverdienten Havana gehört und halte sich verpflichtet, den Schaden wieder gutzumachen. Im übrigen wünsche er, daß der Empfänger weiter so rasch und gut Brücken baue und sich die Pionierglimmstengel gut schmecken lasse.

Sind wir vorwärts gekommen?

Man schreibt uns:

Zur Beantwortung dieser nicht leichten Frage muß von vornherein der Maßstab der Vorkriegszeit ausgeschaltet werden. Denn der Krieg und der Kriegsausgang haben Deutschland seiner militärischen und politischen Macht beraubt und es wirtschaftlich ungeheuer geschwächt. Die deutsche Politik kann nicht mehr auf der Grundlage einer gesicherten Machtstellung arbeiten, sondern hat die ungeheuer schwere Aufgabe vor sich, erst wieder mühsam eine Gleichberechtigung unter den Völkern zu erringen. Von diesem Gesichtspunkte aus sind doch einige Schritte vorwärts zu verzeichnen. Mit dem Rapallo-Vertrag 1922 bekundete Deutschland zum ersten Mal wieder den Willen zu einer selbständigen Politik, der Locarnovertrag hat die Aufnahme Deutschlands mit seiner formellen Anerkennung als Großmacht zur Folge gehabt. Das furchtbare Chaos von 1918/19 und 1923/24 ist überwunden worden. Die Urheber des Versailler Diktates sehen sich einem Volk gegenüber, das nicht in dauernder Ohnmacht und Unterdrückung zu halten ist. Freilich, das Versailler Diktat, da sein Instrument zur dauernden Niederhaltung des deutschen Volkes sein sollte, besteht noch und mit ihm die Hemmnisse zu einer wirklichen Befriedung Europas, zur Herstellung eines gerechten Zustandes, den zu schaffen auch der Völkerbund bisher kaum versucht hat. Am wenigsten ist die Abrüstungsfrage vorwärts gekommen und mit ihr die Ausgleichung der ungeheuerlichen Kluft zwischen dem völlig entwaffneten Deutschland und den in Waffen starrenden Nachbarn. Nach wie vor ist das Verhältnis zu Frankreich außerordentlich schwierig. Politisch wie psychologisch bestehen die schwersten Hemmungen einer deutsch-französischen Verständigung auf französischer Seite. Der Krieg von 1870/71 entstand aus dem französischen Widerwillen gegen die deutsche Einheit, der Drang nach dem Rhein ist das Erbe französischer Politik seit Jahrhunderten. Frankreich hat den Frankfurter Frieden niemals anerkannt, und es hat 1918/19 den „Frieden" und seine „Sicherheit" aufgebaut und gesucht durch die schärfsten Druckmittel, die stärksten militärischen Sicherungen und fühlt sich dennoch nicht sicher. Die falschen, aber um so stärker eingewurzelten Vorstellungen der drei deutschen „Ueberfälle" auf Frankreich, die Furcht vor der größeren Bevölkerungszahl und Lebenskraft des deutschen Volkes sind Faktoren, die in dem französischen Sicherheitsgeschrei, das zum anderen Teil nur Maske des Strebens nach Vorherrschaft bedeutet, mitsprechen. Frankreich wird jedoch begreifen müssen, daß seine Angstpsychose grundlos ist, sowie es sich dazu verstehen kann; die Lebensrechte des deutschen Volkes zu achten und mit einem kühnen Entschluß durch Entgegenkommen in der Räumung der besetzten Gebiete, im Aufgeben seiner auf Gewalt und Unterdrückung beruhenden Sicherungsmethoden, in Wahrheit für den Frieden und die Sicherheit etwas Entscheidendes zu tun. Deutschland wird dann kein Hindernis der Versöhnung bilden.

Der Präsident des Arbeitsausschusses Deutscher Verbände Dr. Heinrich Schnee und das Geschäftsführende Vorstandsmitglied Hans Draeger eröffnen mit solchen Gedankengängen den neuen Jahrgang der von ihnen herausgegebenen Zeitschrift „Der Weg zur Freiheit". Das gleiche Heft bringt noch einen Aufsatz von Reichsminister a. D. Dr. Peter Reinhold über das Reparationsproblem und die Aufstellung der deutschen Zahlungen im dritten Dawesjahr auf Grund des Berichtes des Generalagenten. Die zweimal monatlich erscheinende Zeitschrift ist zum Preis von 1 Mk. monatlich (Einzelheft 0.60 Mk.) durch den Arbeitsausschuß Deutscher Verbände, Berlin N.W. 7, Schadowstraße 2, zu beziehen.

Bayern, ein beliebtes Reiseziel

Auch Harz, Berlin und Tannenberg-Denkmal stark besucht.

Das Bayerische Statistische Landesamt berichtet, daß nach vorläufiger Zusammenstellung für das Berichtsjahr 1927 (1. Okt. 1926 bis 1. Okt. 1927) eine recht günstige Entwicklung für den Fremdenverkehr Bayerns festzustellen ist. Die Zahl der Fremden, die mindestens einmal in einem bayerischen Fremdenverkehrsort übernachteten, ist von 3,507,000 auf 3,932,000 gestiegen, d. h. um rund 12 Prozent; die Uebernachtungen haben über die Besuchersteigerung hinaus zugenommen, und zwar sind sie um 21 Prozent gestiegen, von 9,536,000 auf 11,574,000. An der günstigen Entwicklung sind auffallend stark die kleineren Plätze beteiligt. Steigerungen um hundert und sogar mehrere hundert Prozent sind hier verschiedentlich beobachtet worden.

Von den größeren Städten Bayerns hatte München im Sommerhalbjahr 1926: 136,168 übernachtende Fremde, 1927: 555,286; Nürnberg 150,667 Besucher 1927 gegenüber 135,263 im Jahre 1926; Rothenburg o. d. Tauber im Sommerhalbjahr 1927 32,548 gegenüber 24,368 im Jahre zuvor.

Aehnliche Beobachtungen, wie sie die Statistik Bayerns für das letzte Jahr ergibt, lassen sich auch der vom Harzer Verkehrsverband aufgestellten Statistik der Uebernachtungszahlen in den Harzorten entnehmen. Fast ausnahmslos haben die Kurorte des Harzes eine Zunahme der Uebernachtungsziffer erzielt.

Stellt man diesen Statistiken wichtiger deutscher Reisegebiete die Schlußbilanz der deutschen Reichshauptstadt gegenüber, so zeigt sich auch hier ein steigender Fremdenbesuch im Jahre 1927. Die Gesamtzahl hat sich um ca. 9 Prozent gegenüber 1926 erhöht, und zwar waren in Berlin nach den jetzt vorliegenden genauen Ziffern insgesamt 1,746,110 Uebernachtungsfremde, davon 1,520,544 Deutsche und 225,566 Ausländer. Während der Anteil der Deutschen um 7.8 Prozent gestiegen ist, hat sich der Anteil der Ausländer um 15.3 Prozent erhöht. Am stärksten ist der Besuch der Amerikaner gestiegen: Unter den Ausländern wurden 35,522 Amerikaner gezählt, d. h. 20 Prozent mehr als im Vorjahre.

Das Tannenberg-Nationaldenkmal, das von Osterode oder Allenstein in Ostpreußen aus bequem zu erreichen ist, hatte in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits sehr lebhaften Besuch. Vom 1. Oktober bis zum Ende des Jahres sind etwa 125,000 Eintrittsausweise ausgegeben worden. Der Besuch dieses Denkmals, für den sich der „Verkehrsverband für das südliche Ostpreußen" mit großer Energie einsetzt, bringt dem vom Reiche abgeschnittenen Gebiete neuen Verkehr.

— Irrtum ist auch ein Lehrer der Menschheit.

"Crow's Nest"

COKE

NUT, STOVE AND EGG SIZES

Clean, Hot, Economical

NOTHING BETTER

Sole Agents

WHITMORE BROS. LIMITED

Phones 3226-7-8

Große deutsche Auto-Ausstellung

Zur großen Leipziger Technischen Messe vom 4. bis 14. März 1928 werden die führenden Autofirmen aus Amerika und Europa wieder in großer Zahl ausstellen. Die kommende Messe wird zweifellos von keiner anderen ähnlichen Musterschau übertroffen werden. Die Ausstellung umfaßt alle Arten Lastkraftwagen für den Personen- und Güterverkehr, für Industrie, Handel und Landwirtschaft; außerdem Verkehrs-Autobusse für Stadt- und Ueberlandverkehr, Kraftfahrzeuge für kommunale Betriebe, wie Straßenreinigungs- und Feuerwehrwagen usw., ferner Motorpflüge, Trecker und Schlepper.

Die Ausstellung für Kraftwagen und Kraftwagenzubehör wird diesmal in der für diesen Zweck erweiterten und großzügig umgebauten Halle 7 auf dem Gelände der Technischen Messe ausgestellt werden.

Die Ausstellungshalle hat eine Innenfläche von 170.000 Quadratfuß, d. h. sie ist etwa zweimal so groß wie der neue Madison Square Garden in New York. Die Halle wird trotz der großen Ausmaße ohne jede Säulenstützung mit einem wagerechten Dach frei überspannt. Die Belichtung erfolgt durch sechs Raupenoberlichter, die über die ganze Hallenbreite verlaufen und eine für Ausstellungen vorzügliche geeignete Lichtquelle bilden. Der Hallenbau liegt an dominierender Stelle, so daß die Autoschau besonders zur Geltung kommen wird.

Die deutsche Autoindustrie hat in den letzten Jahren sehr gute Fortschritte gemacht u. es wird erwartet, daß die deutschen Wagen bald auf dem ausländischen Markt zu sehen sind, nachdem sie auf der Leipziger Messe ausgestellt waren.

Auf der letzten Autoausstellung in Leipzig spielten die amerikanischen Wagen eine große Rolle. Deutschland war bisher wohl der aufnahmefähigste Markt für Autos, da der Bedarf ständig größer wurde, und die einheimische Industrie erst im Aufstieg begriffen war. Die amerikanischen Fabrikanten zeigen großes Interesse für die Messe, die ihnen ermöglicht, ihre Erzeugnisse einer großen Zahl von Einkäufern aus allen Wettteilen vorzuführen und auf diese Weise sehr schnell Handelsbeziehungen mit anderen Ländern anzuknüpfen. Im nächsten Frühjahr werden zur Messe gegen 2500 Amerikaner aus allen Zweigen der Industrie und des Handels erwartet.

Deutsche Merkwürdigkeiten

Das älteste Theater Deutschlands besitzt Trier in den Ruinen des römischen Amphitheaters.

Das Urbild von Goethes „Faust" — also der „Urfaust" — war ein Landsmann und guter Bekannter Melanchtons, Dr. Georg Faust, der zu Ende des 15. Jahrhunderts im schwäbischen Dorf Knittlingen (nahe der Zisterzienser Abtei Maulbronn) geboren wurde und als Nekromant, Zauberer und Goldmacher großen Ruf hatte. In Knittlingen wird sein Geburtshaus noch jetzt gezeigt.

In der Augsburger Fuggerei, der ältesten sozialen Siedlung Deutschlands, wohnen dank der Stiftung der Fugger noch heute 106 Familien zu einem Mietpreis von jährlich 4 Mark und 21 Pfennigen.

Die älteste und jetzt auch letzte hölzerne Zugbrücke Berlins ist die „Jungfernbrücke", die demnächst abgebrochen werden soll. Sie hat ihren eigenartigen Namen von den „Jungfern" (den Töchtern der im benachbarten „Französischen Hof" wohnenden Emigrantenfamilien), die ihre selbstgefertigten Spitzen — die „Knötgens" sagte man dazumal — in hölzernen Buden an der Brücke feilhielten.

Ein geradezu phänomenales Echo findet sich auf dem Mellensee bei Lychen in der Uckermark. In dem südwestlichen Zipfel dieses Sees ist das Echo am schönsten. Es spricht aus dem westlich gelegenen Hochland selbst leise ausgesprochene Worte mit einer beinahe unheimlichen Deutlichkeit nach.

Mehr deutsche Männer gebraucht

Löhne $25.00 bis $50.00 die Woche

Landsleute! Warum spendet Ihr Euer sauerverdientes Geld in kurzer Zeit in den Städten? Lernt bei uns für billiges Geld ein Handwerk, wie Auto Traktor-Arbeit, Mechanikerarbeit, Garage- und elektrische Arbeit, Barbier und Haarbehandlung, auch Maurerarbeit und Pflastern. Wir bringen Euch in geschickte Positionen. Große Löhne und leichte Arbeit für solche, welche bei uns gelernt haben. Benötigt nur einige Wochen. Freier Arbeitsnachweis. Schreibt in Eurer Muttersprache oder kommt in unseren Sprechstunden in unsere Office.

Deutsch-Französische Abteilung: Max Ziegler.

HEMPHILL TRADE SCHOOLS, LTD.

580 Main Str., Winnipeg, Man.

Filialen: Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver, Toronto und Montreal. Auch in Städten in den Ver. Staaten.

Petroleum auf dem Meeresgrunde?

Der immer zunehmende Weltbedarf an Erdöl veranlaßt die interessierten Kreise, alle Winkel der Erde auf etwaige Lagerstätten dieses wertvollen Stoffes zu durchforschen. Dies ist bei der Bedeutung, die dem Erdöl und den aus ihm gewonnenen Produkten für die moderne Wirtschaft zukommt, durchaus verständlich. Wenn man jedoch hört, daß diese Nachforschungen jetzt auch auf den Grund der Weltmeere ausgedehnt werden und untersucht wird, wieviel Petroleum der Schlamm am Boden der Ozeane enthält, so wird man zunächst nur ungläubig darüber lächeln. Und doch ist die Sache durchaus ernst zu nehmen. Dr. Parker D. Track vom amerikanischen Petroleum-Institut hat den Boden des Stillen Ozeans an der niederkalifornischen Küste auf seinen Gehalt an Erdöl untersucht und vielversprechende Erfolge erzielt. In den Schlammproben, die vom Meeresboden bis zu einer Tiefe von mehreren Metern herangeholt wurden, befand sich ein bestimmter Gehalt an Petroleum. Der Zweck der Untersuchungen, die bezeichnenderweise von John D. Rockefeller finanziert werden, besteht nicht darin, diese Schlammschichten als unmittelbare Quelle für Erdölgewinnung in größerem Umfange zu benutzen. Man will in erster Linie die Bedingungen studieren, unter denen sich die verschiedenen Ablagerungsschichten der Erde zu erdölhaltigen Lagerungen umbilden. Von den heute bekannten Erdölvorkommen weiß man, daß sie sich hauptsächlich in Schichten finden, die zur Zeit ihrer Entstehung vom Weltmeer bedeckt waren. Auf Grund der jetzt gewonnenen Erfahrungen hoffen nun die Geologen auf die Spur noch unentdeckter Petroleumlager zu kommen.

Haben Sie schon den „Courier" für Ihre Lieben in der alten Heimat bestellt? Sie können ihnen damit eine große Freude bereiten. Ein Auslandsabonnement kostet $3.50 pro Jahr.

Erfinder!

Ich arbeite Ihre Erfindung aus und mache die zur Patent-Anmeldung erforderlichen Zeichnungen sowie auch Werkstatt-Zeichnungen, wenn erwünscht. Ich besorge für Sie die Patent-Anmeldung und alles, was dazu notwendig ist. Schicken Sie Beschreibung Ihrer Erfindung oder Idee. Strengste Diskretion. Gebühren mäßig. Schreiben Sie um Einzelheiten.

E. Weisse

718 McIntyre Block, Winnipeg.

Kirchliche Anzeigen

Katholische

Katholische Gottesdienste in der St. Marienkirche, Regina, Sask.

An Sonntagen: vormittags 7 und 8 Uhr hl. Messen, 9 Uhr Kindergottesdienst, ½11 Uhr Hochamt mit Predigt; abends ½8 Uhr Abendandacht mit Segen.

An Werktagen: 7 Uhr und 8¼ Uhr hl. Messen. Jeden Mittwoch und Freitag abends ½8 Uhr Abendandacht.

Gemeinschaftliche Kommunionen: erster Sonntag eines jeden Monats für Jungfrauen, zweiter Sonntag für Frauen, dritter Sonntag für Jünglinge, vierter Sonntag für Männer, stets in der 8 Uhr Messe.

Vereine: Ortsgruppe des Katholischen C.M.B.A., Katholischer Gegenseitiger Unterstützungsverein, Jungfrauenverein, Frauenverein, Jünglingsverein.

Alle neu zuwandernden Katholiken mögen sich anmelden im Pfarrhaus, 2059 Scarth Straße (neben der Kirche). Telephon 3361.

Protestantische

Ohio-Synode (Regina)

Ev.-Lutherische Dreieinigkeitsgemeinde
J. Fritz, Pastor, Tel. 2791.
Regina

Gottesdienste jeden Sonntag Morgen um halb elf Uhr und abends um halb acht Uhr.

Sonntagsschule um 2 Uhr nachmittags.

Frauenverein: Jeden ersten Mittwoch im Monat.

Unterstützungsverein: Jeden ersten Dienstag im Monat.

Jedermann ist herzlich zu den Gottesdiensten eingeladen, wie auch ersucht, die Kinder in die Sonntagsschule zu senden.

Missouri-Synode (Regina)

Ev. Lutherische Gnaden-Gemeinde.
1035 Victoria Ave., Regina.
G. T. Bieystein, Pastor. Telephon 7557.

Gottesdienste jeden Sonntag morgen um 10.45 Uhr.

Sonntagsschule um 1.45 nachmittags.

Religionsschule Samstags 9 bis 12 vorm. und 1.30 bis 3.30 nachmittags. Während den Ferien — täglich von 9 bis 12 vormittags.

Moose Jaw-Central Butte Parochie

Moose Jaw: Jeden ersten und dritten Sonntag im Monat, vorm. 10 Uhr Sonntagsschule, 11 Uhr deutschen Gottesdienst. Abends 7 Uhr englischen Gottesdienst.

Jeden Mittwoch Abend 7 Uhr Konfirmanten-Unterricht.

Central Butte: Jeden zweiten und vierten Sonntag im Monat, Vorm. ½11 Uhr Gottesdienst. Nachm. 3 Uhr Gottesdienst in Secretan.

Sonnabends deutsche Schule und Konfirmanten-Unterricht.

Wm. Kupfer, Pastor.
1707 Fifth N.E.
Moose Jaw, Sask.

Erste Deutsche Baptisten-Kirche, Regina.
Ecke Victoria Ave. und Toronto Str.
Prediger: A. J. Milner, 2243 Montreal Str.
Telephon 2931.

Sonntags-Gottesdienste: 11 Uhr vormittags und 7.30 abends. — Sonntagsschule: 10 Uhr morgens. — Gebetstunde jeden Mittwoch 8 Uhr abends. — Jugendverein jeden 2. und 4. Donnerstag im Monat. — Frauen-Missionsverein jeden ersten Donnerstag im Monat 2 Uhr nachmittags. — Samstags 9.30 Uhr morgens deutsche Schule.

Erste Deutsche Baptisten-Mission, Vancouver.
32—43rd Ave., Süd-Vancouver, B. C.

Sonntag Morgen 10 Uhr Sonntagsschule; 11 Uhr Gottesdienst. Sonntag Abend 7.30 Uhr Gottesdienst. Jeden Montag Abend 8 Uhr Vorbereitungskursus zur Ausbildung von Sonntagsschullehrern. Mittwoch Abend 8 Uhr Erbauungsstunde. Freitag Abend 8 Uhr Chorübung. Samstag 9.30 Uhr und nachmittags deutscher Unterricht. Bitte, haben alle Deutschen, ob dauernd oder vorübergehend, aufs freundlichste ein zu unseren Versammlungen.

Reiseprediger Rev. A. Kujath, 75—6th Str. N. E., Calgary, oder 7341 Prince Edward Str. Vancouver, bedient die Gemeinde während der predigtlosen Zeit. „Ich freue mich über die, so mir sagten: Lasset uns ins Haus des Herrn gehen". Wer etwa nähere Auskunft über Vancouver oder Umgegend, sowie über unsere Mission erfahren möchte, der wende sich gefälligst an Fred Smith, 1256 Pender Street East, Vancouver, B. C., oder auch an Rev. A. Kujath.

Evangelische Kirche.
Ecke Victoria und Ottawa, Regina
Prediger: J. E. Domm, 1415 Victoria Ave.
Telephon 8576.

Gottesdienste: Sonntag Morgen 11 Uhr; Sonntag Abend (englischer) 7 Uhr. — Sonntagsschule nachmittags 2.30 Uhr. — Erbauungsstunde Mittwoch Abend 8 Uhr. — Bibelstunde Donnerstag Abend 8 Uhr. — Frauen-Missionsverein jeden ersten Donnerstag im Monat 2.30 Uhr. — Jedermann ist herzlich zu den Gottesdiensten eingeladen.

Alle mit Wort und Sakrament unversorgte Lutheraner in der Provinz Saskatchewan ist bereit zu besuchen und zu dienen

Pastor H. Meyer,
Reiseprediger der Ev. Luth. Synode von Ohio und anderen Staaten
Telephon 7552. 1018 Victoria Ave. Regina, Sask.

Hanna Parochie
Pastor H. Dietsch.
(Evan. Luth. Ohio Synode)

Am Sonntag, den 13. Februar: Gottesdienst in der Jakobus Gemeinde zu Stibbald.

Am Sonntag, den 20. Februar: Gottesdienst in der St. Petri Gemeinde zu Darling Lake.

Am Sonntag, den 27. Februar: Gottesdienst in der Johannes Gemeinde zu Gottfeberts Lake.

Am Sonntag, den 6. März: Gottesdienst in der Eliofer Gemeinde zu Hanna.

Samstags- und Sonntagsschule wird regelmäßig in jeder Gemeinde gehalten.

Ev.-Luth. St. Paulus-Missionsparochie in Elbourne-Strath, Sask.

Gottesdienste in Elbourne jeden zweiten Sonntag im Schulgebäude um 10 Uhr morgens englische Zeit. Deutsche Schule jeden zweiten Samstag von ½10 bis 12 Uhr vormittags und ½2 bis 4 Uhr nachmittags im Lesen, Schreiben, biblische Geschichte, Katechismus und Gesang.

Erste Evangelisch Lutherische St. Johannis-Gemeinde
(Vereinigte Lutherische Kirche von Nordamerika)
Ecke 96. Str. und 108. Ave., Edmonton, Alta.
Pastor Georg C. Jüttner, 10759—96. Str.,
Telephon 5-51.

Gottesdienste: jeden Sonntag um 10.30 Uhr vormittags und abends um 7.30 Uhr.

Passionsgottesdienste: während der Passionszeit jeden Mittwoch Abend 8 Uhr.

Sonntagsschule: vormittags 9.30 Uhr.

Wochenschule: jeden Sonnabend vormittags 9 Uhr für die größeren Kinder und nachmittags 1 Uhr für die Kleinen.

Sommerschule: im Monat August, Dienstag und Donnerstag für die Schüler der Wochenschule, Mittwoch und Freitag für Konfirmanden.

Konfirmandenunterricht: von Oktober an jeden Montag und Donnerstag, um 5 Uhr in Deutsch, und um 7 Uhr in Englisch.

Jugendverein: jeden zweiten Donnerstag, abends 8 Uhr.

Frauenverein: jeden ersten Mittwoch im Monat, nachmittags 2.30 Uhr.

Chorübung: jeden Dienstag abend 8 Uhr.

Sitzung des Kirchenrats: jeden ersten Montag im Monat, abends 8 Uhr.

Ev.-Luth. Christus-Gemeinde zu Neudorf, Sask.
Pastor H. Honsbein.

Jeden Sonntag Morgen um 10 Uhr Sonntagsschule, außer am zweiten Sonntag im Monat.

Jeden Sonntag Vormittag um 11 Uhr deutscher Gottesdienst, außer am zweiten Sonntag im Monat, da der deutsche Gottesdienst um 3 Uhr Nachmittags statt hat.

Jeden ersten und dritten Sonntag Abend um ½8 Uhr englischer Gottesdienst. Jeden vierten und fünften Sonntag Abend um ½8 Uhr deutscher Gottesdienst.

Jeden Sonnabend von 10 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags deutscher Unterricht. Chorübung jeden Dienstag Abend um ½8 Uhr. Der Frauenverein versammelt sich jeden zweiten Donnerstag im Monat.

Ev. Luth. St. Johannes-Gemeinde bei Neudorf, Sask.
Pastor H. Honsbein.

Gottesdienst jeden zweiten Sonntag im Monat Vormittags um 11 Uhr. Am vierten und fünften Sonntag Nachmittags um 3 Uhr. Sonntagsschule im Anschluß an jeden Gottesdienst.

Gottesdienste in der Prairie Schule
Pastor H. Honsbein.

Jeden ersten und dritten Sonntag um 3 Uhr Nachmittags. Sonntagsschule nach jedem Gottesdienst.

Jedermann herzlich eingeladen.

Ev.-Lutherische St. Petri-Kirche,
Ecke 96. Str. und 110. Ave.
Edmonton, Alta.
Pastor: Rev. A. Rehwinkel, M.A.B.D.

Gottesdienste: Jeden Sonntag, morgens ½11 Uhr in deutscher Sprache, abends ½8 Uhr in englischer Sprache.

Schule: Jeden Samstag; täglich in den Sommermonaten. Sonntagsschule jeden Sonntag 11.45 Uhr.

Chor: Jeden Dienstag u. Donnerstagabend um 8 Uhr.

Frauenverein: Jeden zweiten Donnerstag im Monat.

British Columbia
Lutherische Kirchen der Missouri-Synode:

In Vancouver (Pastor B. L. Meyer, 777 Hornby Str., Pastor M. F. Holben, 2543 Balaclava Str.); in Vernon (Pastor C. Pfotenhauer); in Nelson (Pastor C. C. Janzow, 204 Latimer Str.); in Revelstoke (Pastor H. H. Werning); und in Prince George (Pastor A. W. Trinklein). Kirchlich Unversorgte sind gebeten, sich an irgend einen dieser Pastoren zu wenden. Aber Verwandte oder Bekannte irgendwo in British Columbia hat, möge uns dies melden, damit wir sie, wenn auch nur ab und zu, bedienen können. Auch sind wir bereit, Lutheranern, die nach British Columbia ziehen wollen, Auskunft zu geben über allende Orte.

Vancouver, B.C.

Ev.-Luth. Bethlehems-Kirche (Missouri-Synode), 8. Avenue und Main Str. (über der Royal Bank, Vancouver, B.C.) — Gottesdienst in deutscher Sprache jeden Sonntag, 11 Uhr morgens. Jedermann herzlich willkommen. Sonntagsschule um 10 Uhr. Samstagsschule in deutscher Sprache. Pastor B. L. Meyer, 777 Hornby Str. Telephon Seymour 6621R.

Erste Deutsche Baptisten-Mission, Vancouver.
32—43rd Ave., S., South Vancouver, B. C.

Sonntags 10 Uhr Sonntagsschule; 11 Uhr Predigtgottesdienst. Sonntagabend Gottesdienst, verbunden mit erhebendem Gesang. Jeden Mittwoch