St. Peters Bote

Herausgegeben von den Benediktinern der St. Peters-Abtei zu Münster, Saskatchewan, Canada.

Preis für Canada $2.00 das Jahr; für die Ver. Staaten und das Ausland $2.50. Das Abonnement ist vorauszubezahlen.

Wegen Anzeigeraten wende man sich an die Redaktion.

Anzeigen, Korrespondenzen usw. sollen spätestens am Montag einlaufen. Adresse: St. Peters Bote, Münster, Sask., Canada.

Welt-Rundschau.

(Fortsetzung von Seite 1.)

sonntag, und das Ende vom Lied war, daß der Welt das Lamm aus floß.

Wir wollen nicht darüber urteilen, ob die Regierung Bayerns eine Tat der Weisheit oder das Gegenteil begangen hat, als sie neulich den Faszistenführer Hitler und eine größere Anzahl ähnlichen Gelichters begnadigte und aus dem Gefängnisse entließ, lange bevor sie die ihnen zudiktierte und wohl verdiente Strafe abgebüßt hatten. Hitler war vor etwas mehr als Jahresfrist wegen eines versuchten Putsches zu 5 Jahren Festungshaft verurteilt worden. Oberst Kriebel war aus dem nämlichen Grunde derselben Strafe verfallen. Außerdem erlangten 4 Führer der schrecklichen Spartakus-Revolution vom Jahre 1919, die mit 15 Jahren Festungshaft ein gewiß gnädiges Urteil erhalten hatten, ihre Freiheit wieder. Auch Fehrenbach, der einstige Sekretär des berüchtigten Kurt Eisner, der mit diesem seinem Chef durch die Fabrikation von Lügendokumenten das deutsche Vaterland an seine Feinde verraten und ihnen den Vorwand an die Hand gegeben hatte, die ganze Kriegsschuld auf Deutschland abzuwälzen, war unter den Begnadigten. Er war wegen Hochverrats zu 10 Jahren Gefängnis verurteilt worden nach einem gründlichen Prozesse, dessen Akten in der Geschichte als Beweis für die Unschuld Deutschlands noch eine Rolle spielen werden. Hoffentlich wird Bayern den Gnadenakt nicht zu bereuen haben.

Im Staate Missouri, in einer Stadt namens Charleston, leben viele Leute, die die „altehrwürdigen Traditionen" des amerikanischen Südens hochhalten und bei gegebener Gelegenheit eine Probe ihres ritterlichen Geistes ablegen. Ein 20jähriger Neger hatte einen unsittlichen Angriff auf ein weißes Mädchen versucht. So hieß es wenigstens. Da es sich um einen Neger handelte, wurden Untersuchung und Beweisführung für überflüssig erachtet. Der Neger war vom Sheriff verhaftet worden und es bestand keine Gefahr, daß er der rächenden Hand der Gerechtigkeit entgehen würde. Aber die ritterlichen Geister im Pöbel ertrugen keinen Aufschub. 200 Mann stark zogen sie zum Gefängnis, entrissen dem Sheriff seinen Gefangenen und erhängten ihn. Damit aber war ihre Tapferkeit noch nicht erschöpft; sie schnitten die Leiche ab, banden sie an ein Automobil und schleiften sie durch die Straßen der Stadt. Zuletzt verbrannten sie die geschändete Leiche. Es wurden in Amerika von den Behörden und dem besseren Teile des Volkes schon viele Versuche gemacht, — wie viel Ernst darauf verwendet wurde, läßt sich nicht bestimmen — diese barbarische Sitte auszurotten, aber alles vergeblich. Man könnte darauf wetten, daß gerade die großen Schreier, die Amerika bei jeder Gelegenheit als die an der Spitze der Weltzivilisation marschierende Nation verkünden, jenen Kreisen angehören, die bei jeder Gelegenheit bereit sind, „200 Mann stark" über einen Neger herzufallen und ihn zu Tode zu martern. Das Vergehen, das hiezu gewöhnlich den Anlaß gibt, ist sicherlich verabscheuenswert. Doch wird dasselbe nicht selten von Weißen begangen, am häufigsten vielleicht gerade von den lautesten Schreiern. Könnten und wollten die Neger ähnliche Verbrechen, von Weißen an ihren Rassengenossen begangen, in ähnlicher Weise rächen, so würde gar mancher weiße Mann gelyncht werden.

Probleme des amerikanischen Automobilismus.

(Fortsetzung von Seite 1.)

möglicht haben. Andererseits hat jedoch die Verwendung des Lastkraftwagens für kurze Transporte neue Fragen in bezug auf das Eisenbahnsystem aufgeworfen. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden mit der Zeit viele kürzere Eisenbahnstrecken zugunsten des Automobiltransportes aufgegeben werden. Das Schlimmste dabei ist, daß der Automobiltransport in hohem Maß auf öffentliche Kosten betrieben wird, da die Automobilstraßen aus öffentlichen Mitteln instand gehalten werden, während die Eisenbahnen ihre Schienenwege selbst bauen und erhalten müssen. Die ungeheure Abnutzung der Straßen durch die Lastautomobile legt der Allgemeinheit eine Riesenlast auf; so betrugen z. B. im Jahre 1922 die Ausgaben für Landstraßen beinahe 900 Mill. Dollars. Die einzelnen Staaten versuchen auf verschiedene Weise einen Teil der Kosten auf die Automobilbesitzer abzuwälzen, aber die Gesamteinnahmen aus dieser Quelle betrugen im Jahre 1923 weniger als 400 Mill. Dollars, also nicht einmal die Hälfte der Unterhaltungskosten. Dies bringt die Frage natürlich auf das politische Gebiet. Die Automobilindustrie setzt entschlossen ihren Widerstand gegen Sonderbesteuerung fort, während die Eisenbahnen und das Publikum ständig auf eine Gesetzgebung drängen, die Eisenbahn und Automobilverkehr auf gleiche Stufe stellt.

Eine weitere Frage ist in diesem Zusammenhang die der Verkehrsüberfüllung, besonders in den Großstädten, die den Stadtverwaltungen große Ausgaben für die Verkehrsregelung und die Instandhaltung der Straßen verursacht. In manchen Großstädten bringt die Benutzung eines Automobils bereits keinen Zeitgewinn mehr, sondern infolge des Andranges nur einen Verlust mit sich.

Frl. Elisabeth Lenz, weiland Sekretärin des kath. Frauenbundes, gestorben.

Von der Kathedrale zu Green Bay, Wis., aus wurde am 2. Januar Frl. Elisabeth Lenz, die verdiente frühere Sekretärin des kath. Frauenbundes der Ver. Staaten, zu Grabe getragen. Sie starb am 29. Dezember, im Alter von 66 Jahren und 6 Monaten. Sowohl der Frauenbund, Zweig Wisconsin, als auch der Landesverband und der Central-Verein, hatten Vertreter zu den Leichenfeierlichkeiten entsandt.

Von Beruf Lehrerin, widmete sich die Verstorbene, als der Frauenbund ins Leben trat, der von ihm geplanten Tätigkeit, namentlich in ihrem Heimatsstaate Wisconsin. Auch dem Landesverbande brachte sie großes Interesse und eine rege Opferfreude entgegen, und hat sich durch die gewissenhafte Ausführung ihrer Pflichten als Sekretärin wirkliche Verdienste um den Verband erworben. Als der Hochw. S. P. Hoffmann von Effingham, Jll., Geistlicher Berater des Bundes, Gründer und Schriftleiter des „Bulletin" des Bundes, starb, übertrug die Exekutivbehörde ihr die Schriftleitung dieses Blattes. Später erkrankte sie, und als ihr Zustand sich verschlimmerte, zog sie von ihrem Wohnort, Kewaskum, nach Green Bay ins Hospital. Inzwischen war es notwendig geworden, Frl. Lenz von der Schriftleitung des Blattes wie auch von den Pflichten einer Sekretärin des Bundes zu entlasten, und auf der Allentowner Generalversammlung des C. V. und des Frauenbundes wurde die Herausgabe des Blattes der Central-Stelle übertragen.

Frl. Lenz brachte den Unternehmungen des C. V., des Frauenbundes und der Central-Stelle Interesse und werktätige Hilfe entgegen. So war sie nicht nur eine Wohltäterin des St. Elisabeth Settlements und der C. St. selbst, sondern hat auch für Organisationszwecke Opfer gebracht, und war eine der wenigen Abonnenten des Central-Blattes auf Lebenszeit.

C. St. d. C. V.

Der gefühlvolle Johann. Gräfin: „Mein Gott, steh' mir bei! Das Schloß brennt!" — Johann: „Nur nicht ängstlich, gnädige Frau, ich komm' noch hinaus!"

Das Flettnersche Rotorschiff.

Durch die gesamte Tagespresse ging in den letzten Tagen die Nachricht von den Versuchsfahrten eines Schiffes in Kiel, das auf gänzlich neue Weise die Kraft des Windes zum Antrieb ausnutzt. Zum Teil sensationell aufgebauscht, erweckt sie übertriebene Hoffnungen auf der einen, skeptische Ablehnung auf der anderen Seite und es lohnt sich, einmal näher auf diese neue Erfindung einzugehen, die der aus Frankfurt gebürtige Herr Anton Flettner demnächst in einem Vortrage in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg der Oeffentlichkeit übergeben wird.

Daß die Erfindung ernst genommen werden muß, geht schon daraus hervor, daß so namhafte Firmen, wie die Hamburg-Amerika-Linie, Friedrich Krupp A. G., Abteilung Germaniawerft Kiel, und manche andere bedeutende Gesellschaften sich an ihr beteiligt haben.

Herr Anton Flettner, Direktor des in Berlin ansässigen Flettner Konzerns und des R. V. Institut voor Aero en Hydro-Dynamiek, ist durch die Erfindung des „Flettner-Ruders" in der Seefahrt bereits allgemein bekannt geworden. Es ist dies ein unterteiltes Steuerruder, bei dem eine kleine Fläche die große unter Ausnutzung der Fahrt des Schiffes (oder Flugzeuges) steuert, und das eine Anschaffung, Betrieb und Ueberwachung kostspielige Rudermaschine überflüssig macht, da die kleine Fläche leicht von einem Mann gesteuert werden kann. Es ist auf dem Dampfer „Odonwald", dem M. S. „Königsberg" und anderen schon vor anderthalb Jahren eingebaut und hat sich gut bewährt. Flettner versuchte sein Prinzip der Steuerung einer großen Fläche durch eine kleine auch auf das Schiffssegel auszudehnen und beabsichtigte, Metallflächen als Segel zu setzen und durch eine Flettner-Flosse zu steuern. Bei den wissenschaftlichen Vorarbeiten für diese Maßnahme, welche in der Aerodynamischen Versuchsanstalt der Universität Göttingen von der Flettner-Gesellschaft vorgenommen wurden, kam Flettner auf die kühne Idee, statt der zuerst beabsichtigten Einrichtung den in der wissenschaftlichen Welt seit etwa 70 Jahren bekannten Magnus-Effekt zur Ausnutzung der Windkraft für die Schiffahrt heranzuziehen.

Dieser Effekt tritt u. a. auch bei fliegenden, um ihre Achse rotierenden Geschossen auf, die nämlich in der Richtung ihres Umdrehungssinnes von der Flugrichtung abweichen. Man erklärt sich diese Erscheinung damit, daß auf der einen Seite des Geschosses die mitgerissene Luft sich verdichtet, während sie sich auf der anderen Seite verdünnt und so das Geschoß nach dieser Seite gedrängt wird. Da ein Geschoß aber ständig sehr schnell neue Luftschichten aufsucht, so kann der Effekt nur in ganz geringem Maße zur Auswirkung kommen. Viel stärker mußte er bei langsamer sich vorwärtsbewegenden Körpern wirken. In Göttingen wurden dann gemeinsam mit den wissenschaftlichen Mitarbeitern der weltberühmten Göttinger Anstalt von der Flettner Gesellschaft eingehende wissenschaftliche Untersuchungen, die sich auf die Anwendung des Magnus-Effektes bezogen, angestellt, welche zu verblüffenden Resultaten führten. Es wurden Windkraftwerte gefunden, welche die wissenschaftliche Anschauung über die Möglichkeit von hohem Winddruck vollkommen umänderten. Flettner baute ein Modellschiff mit zwei hohen, um ihre eigene Achse drehbaren Türmen, sogenannten „Rotoren", das in dem Göttinger Windversuchsabteil in seinem Verhalten zu den Windkräften untersucht und mit einem Modellschiff mit alter Besegelung verglichen wurde.

Zum ersten Male wurde bei dieser Gelegenheit wissenschaftlich genau untersucht, was das seit Jahrtausenden im Gebrauch befindliche alte Schiffssegel leistet und wie das Spiel der Windkräfte sich an den Leinwandflächen äußert. Das Resultat der Untersuchung war die gewaltige Ueberlegenheit des Flettner-Rotors gegenüber dem alten Segel. Die Ergebnisse der Göttinger Versuchsanstalt haben sich nunmehr in der Praxis als vollkommen übereinstimmend mit den tatsächlichen Verhältnissen des großen natürlichen Maßstabes auf einem Segelschiff bewiesen. Das Motorschiff „Buckau" wurde zu diesem Zweck auf der Germania-Werft Kiel mit zwei 20 m hohen, 3 m dicken glatten Walzen aus Stahlblech versehen, welche sich um ein sehr starkes Pivot, das mit dem Schiff fest verbunden ist, mit ungefähr 100 Umdrehungen in der Minute drehen. Die Wandstärke der sich drehenden Metallhaut beträgt etwa 2 mm. Infolgedessen beträgt das Gewicht der neuen Segelmaschine mit den Pivots nur etwa ein Fünftel von dem Gewicht der früher für ein solches Schiff notwendigen Leinwandbesegelung mit Masten und Rahen. Zum Antrieb der Walzen werden Elektromotoren verwandt, die etwa 2% der Kraft benötigen, die für den Antrieb des Schiffes vermittels Schraube sonst erforderlich wären. Da jedes moderne Segelschiff mit einer Hilfsmaschine zum Manövrieren und für windstille Zeiten ausgestattet wird, stößt die Erzeugung dieser geringen Kraft auf keine Schwierigkeiten. Es sei nochmals betont, daß keine Uebertragung der Windkraft auf Schiffsschrauben stattfindet, sondern daß durch die Rotoren eine reine Segelwirkung erzeugt wird, die aber infolge sinnreicher Ausnutzung des Magnus-Effektes etwa 15mal so groß ist wie die bei der bisherigen Besegelung erreichte. Die rotierenden Zylinder, die eine Umfangsgeschwindigkeit von etwa 16 m haben, schaffen in der Windströmung die denkbar günstigsten natürlichen Strömungsvorgänge, die in ihrem Wesen von den Vorgängen, die durch ein Segel erzeugt werden, sehr stark abweichen.

Das Flettner-Rotorschiff machte am 1. November bei stärkerem Winde und bei stärkerem Seegang seine erste größere Versuchs- und Vorführungsfahrt, nachdem bereits einige Fahrten für Teilproben auf der Ostsee stattgefunden hatten. Bei der Fahrt waren die Spezialisten der Versicherungsgesellschaften und die Vertreter des Germanischen Lloyd anwesend. Die Direktion der Hamburg-Amerika-Linie war durch Herrn Direktor Zetzmann, die Krupp Direktion durch die Direktoren Traut, Carsten und Regenbogen vertreten. Einwandfrei wurde festgestellt, daß das Flettner-Rotorschiff dem gewöhnlichen Segelschiff in der Ausnutzung der Windkraft außerordentlich überlegen ist. Schon bei unsteiger mittlerer Windstärke wurden Geschwindigkeiten erzielt, die weit über die von Segelschiffen bei dieser Windstärke erreichten Geschwindigkeiten hinausgehen. Bei gutem Wind wird nach den gemachten Messungen das neue Windkraftschiff schneller fahren als ein anderer Frachtdampfer oder ein Frachtmotorschiff. Die Fachleute waren erstaunt über die fast unglaubliche Manövrierfähigkeit des Flettner-Schiffes. Das Wechseln der Windseite (Wenden und Halsen) beim Gegen-den-Wind-fahren vollzog sich mit größter Geschwindigkeit in Bruchteilen der bisher für dieses Manöver notwendigen Zeit. Das Schiff kam während des Manövers nicht, wie dies sonst bei Segelschiffen der Fall ist, zum Stehen, sondern ging in rascher Fahrt bei dem Drehmanöver durch den Wind. Es hat sich gezeigt, daß die haushohen, rotierenden, aus Stahlblech gebauten Zylinder die Festigkeit des Schiffes nicht, wie man befürchtete, gefährden, sondern sie gegenüber einem Segelschiff außerordentlich erhöhen. Schwere Hagelböen, welche das Schiff bei seinen Manövern trafen, gingen fast spurlos vorüber, ohne daß das Schiff, wie es sonst der Fall ist, sich stark nach der Seite neigte. Ueberraschend war das Verhalten des Schiffes in den verschiedenen Richtungen zum Winde. Vor dem Wind, bei Seitenwind und beim Kreuzen in den Wind übertraf es alle Erwartungen, die man auf die neue Segelmaschine setzen konnte. Trotz der hohen dicken Türme war es möglich, infolge der eigenartigen Strömungsverhältnisse, welche durch die rotierenden Körper erzeugt werden, das Schiff fast direkt nur mit einem kleinen Winkelunterschied in den Wind hinein zu dirigieren. Das allgemeine Urteil der Fachleute ging dahin, daß wohl selten eine umwälzende Neuerung schon bei den ersten Fahrten einer größeren Anlage so vollkommen reif ohne langwieriges Entwicklungsstadium herauskommt. Das Manövrieren geschieht nicht, wie beim großen Segelschiff, dadurch, daß ungefähr 100 Menschen zur Bedienung notwendig sind, welche bei schwerem Wetter unter den denkbar ungünstigsten und gefahrvollsten Verhältnissen wegen des Ueberschlagens großer Seen an Deck zu Dutzenden an dem Tau ziehen oder in der schwankenden Takelage arbeiten müssen, um die Segel zu verstellen, sondern ein einziger Mann kann vom Steuerstand aus auf elektrischem Wege die Türme in Rotation versetzen oder zum Stillstand bringen oder auch, wie dies beim Wenden der Fall ist, den Sinn der Drehbewegung umkehren. Während es beim großen Segelschiff oft viele Stunden dauert, bis die Segel gesetzt und fortgenommen sind, ist hier in einigen Sekunden die volle Windkraft erzielt oder abgestellt. Wenn sich in der Praxis auch die eine oder andere Schwäche zeigen sollte, — wir denken dabei an großen Winddruck bei festgemachten Schiffen u. a. — so sind die erstaunlichen Vorteile doch in die Augen springend. Auf Schiffsrouten mit günstigen Windverhältnissen können bis zu 90% der Strecke mit Windkraft zurückgelegt werden, so daß mit einer Ersparnis an Betriebsstoff und Bedienung von 30 bis 80% gerechnet werden kann. Im Zusammenhang mit der leichten Einbaubarkeit in vorhandene Schiffe dürfte sich der Flettnersche Schiffsrotor schnell ein großes Tätigkeitsfeld erobern. Weitere Versuche über die Verwendungsmöglichkeit der Entdeckung erstrecken sich auf elektrische Windkraftwerke und Flugzeug-Tragflächen.

Dipl.-Ing. Dr. F. Eylers in „Das Wissen".

Sie sind im Irrtum,

wenn Sie glauben, auch ohne Zeitungs-Reklame auszukommen. — Nur durch die Annonce wird das Publikum immer wieder auf die Kaufgelegenheit aufmerksam gemacht. — Aber selbst

mancher zielsichere Kaufmann

ist sich über den Wert der Reklame nicht immer voll bewußt. Sie arbeitet aber für ihn bis in das allerfernste Haus.

Die ständig steigende Auflage

dieser Zeitung ist für die Inserenten die beste Sicherheit dafür, daß ihre Anzeigen hier am rechten Platze sind.

Haben Sie jemals bemerkt, wie wohlgeformt die Füße Ihrer Kinder sind, und dann Ihre eigenen Füße betrachtet? Wie mißgestaltet sind diese! Märtyrer von schlecht passenden Schuhen! Wir verfertigen den Füßen Ihrer Kinder angepaßte Schuhe für wenig mehr, als Sie für gewöhnliche Schuhe bezahlen. Auch Sie selbst können sich gut passender Schuhe erfreuen, indem Sie bei uns Auftrag geben.

W. Wicken, Watson, Sask.

"We do not cobble shoes, we repair them."

EYEBRIGHT

Augentrost

Ein hitzeregulierendes, heilendes, sehkraftstärkendes Augenbad. Harmlos. Flasche 40 Cents; drei für $1. Franko.

Elsass Medizin Platz

Millerville, Brandon, Minn.

All kinds of Meat

can be had at

Pitzel's Meat Market

The place where you get the best and at satisfactory prices.

WE BUY Cattle, Hogs, Sheep and Poultry. If you have them to sell let us know, we pay highest prices.

Pitzel's Meat Market

Livingstone St., HUMBOLDT, Phone 52

Canadian Pacific

Schiffskarten

zu billigen Raten von allen Teilen Europas nach allen Punkten in Canada.

— Unsere prächtigen Passagierdampfer verkehren jede Woche zwischen europäischen Häfen und St. John, N. B.

Schnelle Beförderung, bester Dienst

Reichliches Essen, höchste Sauberkeit

Wir liefern alle Papiere und sorgen für die Landungs-Erlaubnis von der canadischen Regierung für alle europäischen Einwanderer.

Wir sind solchen Personen, die nach der alten Heimat zu reisen gedenken, bei den Vorbereitungen behilflich, wie inbezug auf Paß usw.

Für weitere Auskunft wende man sich an unsere Lokalagenten, oder man schreibe in der eigenen Sprache an

W. C. Casey, General Agent

364 Main St. Winnipeg, Man.

Brot ist die beste Nahrung!

Essen Sie möglichst viel davon.

McNab Flour Mills, Ltd., HUMBOLDT.

Die Co-Operative Wheat Producers, Limited, geben Bewilligungen für Farmer, die sie berechtigen, Weizen gegen Mehl, bran und shorts für den eigenen Bedarf einzutauschen.

Sendet Eure **reparaturbedürftigen** Uhren an

A. Benson in Wadena, Sask.

Zufriedenheit garantiert. Schickt Euren Auftrag ohne Verzug

HUMBOLDT CREAMERIES LTD.

Goldene Medaille für Butter und Eiscream

Sie erhalten Ihren Scheck am gleichen Tage nach Lieferung von Cream

HUMBOLDT, SASK.

Zu bescheiden. „Geben Sie sich weiter keine Mühe, Herr Oskar! Ich sage es Ihnen offen — ich habe weder Liebe noch Vertrauen zu den Menschen." — „Aber mich werden Sie doch nicht zu den Menschen rechnen!"