Eine Luftreise in Europa

Im deutschen Junkersflugzeug von Hannover nach Paris.

Von Th. Oppermann.

Für den, der die wärmenden Strahlen der Sonne aufsuchen und sich erholen will, ist der leider nur kalendermäßige „Frühlingsanfang" bei Schnee und Nachtfrost wenig verheißungsvoll und die Wartezeit bis zum Mai zu lang. Darum: Auf gen Süden! Kofferpacken, Paßvermerke und Flugscheine sind rasch besorgt. Und eines Tages, mitten im winterlichen März, besteigt man erwartungsfroh das dreimotorige Junkersflugzeug der Deutschen Luft-Hansa.

Kurz nach elf Uhr Abschied von Hannover. Im Sonnenschein blinkend, grüßt noch einmal die goldene Rathauskuppel der schönen Leinestadt. Eine halbe Stunde später nähern wir uns bereits der Porta Westfalica, deren weithin sichtbares Denkmal deutlich erkennbar ist. Dem Lauf der Weser folgend, erreichen wir Bad Oeynhausen, und weiter geht's über Bielefeld ins Ruhrgebiet. Berge und Felder sind in Weiß gehüllt. Ab Dortmund zwingen Dunst und Wolken den Führer, den bewährten Pour le merite-Flieger Dörr, die ruhig und sicher arbeitende Maschine in nur fünfzig oder hundert Meter Höhe über Dörfer und Städte, rot leuchtende Hochöfen und aufragende Fabrikschlote hinweg zu lenken. Eifert wird umflogen; ein Umweg führt u. a. über Krefeld, und dennoch erreicht das Flugzeug, den belebten Rhein entlang an Düsseldorf vorbei, fahrplanmäßig pünktlich ½2 Uhr den Flughafen Köln.

Eine halbe Stunde Mittagsrast. Im schmucken Flugplatzgasthaus gibt es einen Imbiß. Dann Weiterflug, an dem sich außer mir nur Ausländer beteiligen. Aus der Ferne ragt der stolze Kölner Dom. In rascher Folge ziehen Orte und Felder vorüber. Bald sind wir über Belgien. Die Schneelandschaft hat aufgehört; das Grün der Aecker tritt häufiger als zuvor in Erscheinung. Anlagen und Bauten der Dörfer lassen erkennen, daß wir nicht mehr über deutschem Lande schweben. Wieder fliegt die Maschine so tief, daß wir fast die Gesichter der auf den Straßen uns beobachtenden Leute sehen können. Selbst die schnellstens fahrenden Züge und Autos werden spielend überholt. Was bedeuten Zeit und Raum für ein Großflugzeug! Kein Wunder, daß wir schon um ½4 Uhr in Brüssel landen und rasten. Nach einer Viertelstunde abermals Start. Die belgisch-französische Grenze ist bald überflogen; die typischen Dörfer Nordfrankreichs, die weiten fruchtbaren Felder und ausgedehnten Waldgebiete treten in Erscheinung. Im Sonnenschein liegt Laon unter uns. Soissons folgt, leicht erkennbar an Hinterlandschaft und Flußlauf. Die Augen können die rasch wechselnden Bilder kaum erfassen; zu zahlreich, zu bunt und schön sind die Eindrücke; doch auch wehmütig und ernst, denn mehr als einmal überfliegen wir einstige Kampfgebiete. Zwar sind die Orte wieder aufgebaut und auch die Felder, auf denen heute der Landmann friedlich seine Furchen zieht, zeigen keine Kriegsspuren mehr; aber die von Zeit zu Zeit auftauchenden Soldatenfriedhöfe, diese weithin leuchtenden hellen Kreuze der Massengräber, in denen auch viele Deutsche ruhen, zwingen zu Ehrfurcht und ernster Betrachtung. — Von Soissons ist es nur noch eine kurze Strecke bis zur Lichtstadt: Paris liegt vor uns im Abendsonnenschein; der Eiffelturm ragt grüßend empor, und endlich landen wir, weit vor den Toren der französischen Hauptstadt, auf dem großzügig angelegten Flugplatz Le Bourget, wo u. a. ein Vertreter der Lufthansa zur Begrüßung und Mithilfe bei der rasch erledigten Zollrevision weilt. Ein eindrucksvoller Flug, der obendrein den Vorzug der Schnelligkeit hat: Noch um 11 Uhr in Hannover — bereits um 6 Uhr beim Kaffee im Mittelpunkt von Paris.

Die immer interessante, lebhafte Stadt — Maskenumzüge feierten gerade die Hälfte der Fastenzeit — bietet den zahlreichen Fremden reiche Abwechslung. Aber mein Ziel war der Süden! Vormittags um 10 Uhr machte der zierliche französische Doppeldecker, der mich als einzigen Passagier nach dem Mittelmeer führen sollte, seine letzten Proberunden. Kurz darauf starteten wir und freuten uns über das herrliche, sonnige Flugwetter. Schon nach 20 Minuten überflogen wir Fontainebleau, in dessen altem Schloß Napoleon 1814 den Thronverzicht unterzeichnete. Die großen, schönen Waldungen zogen vorüber; klar war die Sicht, und weit schweifte der Blick, als wir das Tal der Seine verließen. Ohne Landkarte und allein in der Kabine, versagten schließlich meine Ortskenntnisse. Aber wozu überhaupt Geographiestunde? Die Strecke ist lang, und die Orte sind zahlreich, um sie erkennen oder hier aufzeichnen zu können. Um so eindrucksvoller und erwähnenswerter ist die „Himmlische Landschaft", die ungefähr in der Gegend zwischen Moulins und Chalon den einsamen Fluggast überraschte: eine unübersehbare Wolkenwand schob sich zwischen Erde und den in einigen tausend Meter Höhe fliegenden Doppeldecker. Ist schon auf Bergeshöhe der Eindruck einer solchen — im Fernblick allerdings begrenzten — Wolkenlandschaft bezaubernd, um wie viel überwältigender vom dahin ziehenden Flugzeug aus! Fast hundert Kilometer lang dieser außergewöhnlich abwechslungsreiche „Ritt auf den Wolken." Ueber uns der ungetrübte blaue Himmel, um und unter uns, so weit die Augen schauen, in blendendem Weiß, sich ballend und glättend, die herrlichsten Bilder vortäuschend: ein Wolkenmeer — eine Märchenwelt. Hätte in dieser unvergeßlichen Stunde die Maschine plötzlich versagt: der Abschied vom Diesseits wäre, inmitten solcher fast überirdischen Landschaft, nicht schwer gefallen. Aber bald trat Aufklärung ein, ein reizendes Fleckchen Erde wurde sichtbar, und wenige Minuten später erreichten wir Lyon, wo das Flugzeug mit Brennstoff und ich mit Landwein und Frühstück versorgt wurden.

Nach einer halben Stunde, begünstigt vom Sonnenschein, zog der Doppeldecker erneut davon; wiederum flogen wir in beträchtlicher Höhe, so daß ich links in der Ferne die schneebedeckte Alpenkette deutlich erkennen und lange bewundern konnte. Verschiedene Bergmassive zeigten sich in ihrer ganzen Größe, andere steckten, in Wolken gehüllt, nur ihre riesigen Gipfel hervor. Weit eindrucksvoller als im Eisenbahnabteil oder im Film, die schönheitstrunkenen Augen fast verwöhnend, zogen die gigantischen Felsen einer nach dem anderen vorüber. Zugleich offenbarten sich unterhalb des Flugzeuges dem Blick die immer mehr südlichen Charakter annehmenden Täler der Rhone. Nach dem durch altertümliche Bauten bekannten Vienne, dem hoch über der Drome gelegenen Livron und dem aus der Zeit der Hugenottenkämpfe bekannten Montelimar mit den Ruinen von Rochemaure näherten wir uns Orange und schließlich dem im Mittelalter bedeutsam gewesenen Avignon; von dem sich steil über der Rhone erhebenden Felsen grüßten die Kathedrale und der Palast der Päpste, ein hervorragender gotischer Profanbau des 14. Jahrhunderts. Nun kam die letzte, wiederum abwechslungsreiche Landstrecke, unterbrochen von der großen steinigen Steppe La Crau, bis endlich der riesige Meerbusen Etang de Berre die Nähe des Mittelmeers kündete. Dumpfiges Wetter und heftiger Gegenwind setzten ein; von sicherer Hand geführt, sich immer wieder aufbäumend, überwand das Flugzeug die Hindernisse und landete glücklich bei Marseille, wo der erste warme Luftzug den Süden verriet.

„Wenn Sie schon so weit geflogen sind, könnten Sie eigentlich nach Afrika rüber rutschen," meinte ein Marseiller. Gewiß, die Strecke war nicht mehr allzu weit; aber ich zog es — nicht nur im Hinblick auf das unsicher gewordene Wetter — gern vor, die Verwirklichung dieses Vorschlages zu vertagen und sogleich das Auto zu besteigen, das mich an die Küste brachte, wo ein zweimotoriges Wasserflugzeug startbereit wartete. Schon fünf Minuten später begann der Weiterflug. Diesesmal hatte ich Gesellschaft: der Bordmonteur saß neben mir; er schloß die Fenster — denn beim Start schäumte das Wasser hoch auf — mußte aber die Oeffnung zum Führersitz offen lassen. Ungedämpftes Motorgeräusch und starke Zugluft erfüllten daher die Kabine, in der die gleichen Pakete und Zeitungsballen lagen, die bereits von Paris aus meine einzige „nähere Umgebung" gewesen waren. Marseille, Frankreichs wichtigster Handelshafen, die zweitgrößte Stadt des Landes, zog an uns vorüber; weithin sichtbar waren die **Kathedrale La Major, der gewaltigste** französische Kirchenbau seit dem Mittelalter, sowie die auf steilem Fels gelegene hohe Notre-Dame-de-la-Garde und schließlich die Festungsanlagen und benachbarten Inseln. Nahe Toulon, Frankreichs bedeutendstem Kriegshafen an der landschaftlich herrlichen Rade de Toulon, herrschte wieder Sonnenschein. Aber kaum hatten wir Hyeres erreicht und die Granithöhen überflogen, als ein Unwetter einsetzte, das den Genuß, die Vorläufer der Riviera zu bewundern, stark beeinträchtigte. Draußen Regen und Sturm, in der Kabine Zugwind und Kälte. Unaufgefordert legte der freundliche Bordmonteur seinen Mantel um meine Schultern. Gespannt blickten wir aus den Fenstern und lauschten dem Gang der Motore, die mit äußerster Kraft sich vorwärts kämpften. Immer wieder wurde das Flugzeug auf und nieder gedrückt, oft nur dreißig Meter über dem unruhigen Meere liegend; aber der geschickt manövrierende Pilot lenkte es sicher voran, bis endlich die Riviera in Sicht kam und der Sturm abflaute. Noch eine kurze Strecke; und das Endziel der weiten Fahrt winkte: Cannes, der weltberühmte wundervolle Kurort, umsäumt von Höhenzügen, die mit Oliven, Orangen und Pinien bepflanzt sind. Aufklatschend begrüßten wir um 6 Uhr nachmittags das Meer, durchfurchten die Flut, mußten aber etwa zweihundert Meter vom Strande entfernt liegen bleiben und signalisieren, bis ein Motorboot nahte, um Fluggast und Passagiergut aufzunehmen und zum Landungssteg zu bringen. An zahlreichen Neugierigen vorbei ging ich an Land, von Fragen bestürmt; aber ich hatte keine Zeit und zog eilig mit dem Gepäckträger ins Hotel. Als ich am nächsten Morgen erwachte, holte die Sonne das Versäumte nach. Und während daheim noch vom Schnee bedeckt die Felder lagen, schritt ich hier, umgeben von verschwenderischer Blütenpracht, unter Palmen durch den Wunden heilenden, Menschenherzen beglückenden Frühling.

Haben Sie ein Hautübel?

Uebersehet nicht die frühen Anzeichen einer Hautkrankheit. Bestreiche die Stellen mit Zam-Buk, beim ersten Zeichen von üblen Schuppen, Reizung oder Ausschlag. Es lindert den Schmerz und verhindert die Krankheit.

Zam Buk ist das einzige Heilmittel, das bis auf die Wurzel der Krankheit dringt, wenn die Haut schon entzündet ist mit Ezzema oder wenn schon Giftwunden oder Geschwüre eingetreten sind. Zam Buk vertreibt die Krankheit und ersetzt gesunde, reine Haut.

Zam-Buk hat durch seine immerwährende und außergewöhnliche Heilkraft, Beschwichtigung und Keimtötung einen permanenten Platz gefunden in über einer Million Heimen.

Holt euch noch heute eine Schachtel dieser berühmten Kräutersalbe und haltet es immer an Hand.

Frau W. Campbell, von Bonny River Station, N. B., sagt: „Wässeriger Ausschlag im Gesichte und auf den Armen meiner Tochter, verwandelte sich in offene Wunden. Wir hatten schon alles mögliche probiert ehe wir Zam Buk entdeckten. Diese Salbe heilte und reinigte die Haut des Mädchens in kürzester Zeit."

„Holt noch heute eine Schachtel des Zam Buk vom Händler. Nur eine Größe. Preis 50 Cents, 3 für $1.25.

Zam Buk Medizinseife, 25c das Stück.

Zam-Buk

Farmen zu verkaufen in allen Distrikten

Schreiben Sie sofort um nähere Auskunft.

Simon & Oberhoffner

Schiffskarten-Agentur und Reisebüro — Notare — Real Estate.
Versicherungen — Geldanweisungen zahlbar in Europa — Anleihen.

1717 Eleventh Ave. Phone 8034 REGINA. Sask.

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.

Heimatstagung der Auslandsdeutschen im Jahre 1929

Auf der vom Bunde der Auslandsdeutschen einberufenen Europa-Tagung der deutschen Vereine und Verbände im Auslande, die im Herbst des vergangenen Jahres in Dresden und Leipzig stattfand, kam der einmütige Wunsch der Tagungsteilnehmer aus dem Auslande zum Ausdruck, die nächste Tagung des Bundes der Auslandsdeutschen als eine umfassende Welttagung stattfinden zu lassen.

Die Entwicklung des Vereinslebens, in dem das Leben der Deutschen draußen sich vorwiegend abspielt, lassen diese Anregung gerechtfertigt erscheinen. Die deutschen Verbände im Auslande beginnen mehr und mehr, sich enger zusammenzuschließen, zunächst innerhalb der einzelnen über die ganze Welt zerstreuten Kolonien, dann aber namentlich auch durch die Verbindung der einzelnen Kolonien eines Landes oder Kulturkreises zu zentralen Arbeitsgemeinschaften, Ausschüssen, Spitzenverbänden, Landesverbänden usw. Der Bund der Auslandsdeutschen hat sich in den letzten Jahren in seiner Arbeit mit besonderem Nachdruck in den Dienst des Zusammenschlußgedankens gestellt. Die Spitzenverbände der deutschen Vereine und Verbände einer Anzahl von Ländern sind ihm als Landesverbände beigetreten. Andere einzelne auslanddeutsche Verbände haben sich ihm angeschlossen und ihn mit ihrer Vertretung in der Heimat beauftragt. Bis jetzt hat der Bund in den folgenden Ländern den Beitritt geschlossener Landesverbände oder aber Anschlüsse einzelner deutscher Vereine und Verbände zu verzeichnen: Aegypten, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Danzig, Estland, Griechenland, Holland, Italien, Lettland, Luxemburg, Memel, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei; ferner Argentinien, Azoren, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Nicaragua, Ecuador, Surinam, Kuba, Afghanistan, Südwestafrika und Südafrika. Verhandlungen auf Anschluß, sei es von Landesverbänden oder von einzelnen Verbänden, pflegt der Bund in den folgenden Ländern: Frankreich, England, Palästina, Jugoslawien, Ungarn, Litauen, Finnland, Sibirien, Britisch-Indien, Siam, Persien, Canada, Chile, Island, Australien, Kolumbien, Mandschurei, Guatemala, Peru, Nigeria, Bolivien, Californien, Mexiko, Port Ostafrika, Brasilien, Ostasien.

So ist eine Entwicklung im Gange, die es immer mehr gestattet, die Willensmeinung der Auslandsdeutschen zu wichtigen Fragen allgemein politischer, kultureller und wirtschaftlicher Art und die besonderen Wünsche und Forderungen einzelner Kolonien und des Auslanddeutschtums bestimmter Länder durch die zentralen Landesverbände zur Geltung zu bringen. Das Endziel dieser Entwicklung muß die Weltgemeinschaft der Auslandsdeutschen sein. Von Zeit zu Zeit muß diese Gemeinschaft ihre Vertreter, die bevollmächtigten Delegierten der zentralen Landesverbände, zur Erörterung und Beschlußfassung über alle wichtigen Fragen, die das Auslandsdeutschtum bewegen, zu besonderen Tagungen in die Heimat entsenden.

Die letztjährige Europa-Tagung des Bundes der Auslandsdeutschen, deren Verhandlungen sich zunächst auf den besonderen Interessenkreis der Auslandsdeutschen in europäischen Ländern beschränken sollten, die aber in ihrem Verlauf durch die Teilnahme bevollmächtigter Vertreter auslandsdeutscher Verbände in Argentinien, Brasilien, Südwestafrika usw. fast das Gepräge einer Welttagung gewann, war bereits der Auftakt zu der umfassenden Tagung, wie sie ihren Teilnehmern für das Jahr 1929 vorschwebt. Soll die Welttagung 1929 insbesondere ihre nicht unwichtige Aufgabe erfüllen, als eine geschlossene Kundgebung der Auslandsdeutschen aller Welt für den auslandsdeutschen Gedanken in der Heimat selbst zu werben, so wird freilich ihre ausreichende Beschickung durch die auslandsdeutschen Verbände aller Länder schon frühzeitig sichergestellt werden müssen. Als Hauptversammlungsort ist Berlin in Aussicht genommen, um durch eine Kundgebung in der Reichshauptstadt die Aufmerksamkeit der deutschen Oeffentlichkeit auf die Wünsche und Forderungen der Auslandsdeutschen hinzuweisen. Es ist weiterhin daran gedacht, den zweiten Teil der Tagung in eine kleinere Stadt zu verlegen, um den Tagungsteilnehmern eine enge persönliche Fühlungsnahme zu ermöglichen.

Es dämmert in Amerika

Für Europäer, die an der rasch wachsenden Materialisierung der sogenannten amerikanischen Zivilisation berechtigte Kritik übten, hatte der Yankee bisher nur ein mitleidiges Achselzucken übrig, doch dürfte es ihm zu denken geben, daß sich neuerdings im eigenen Lande ständig die Stimmen mehren, die ebenfalls die Entseelung des amerikanischen Lebens als eine drohende geistige Gefahr erkennen und zu beschwören versuchen. So erklärte erst kürzlich der Präsident des Haverford College in Philadelphia, Dr. W. W. Comfort, vor dem Verband ehemaliger Schüler des Wesleyan College, daß die amerikanische Zivilisation keineswegs als lobenswert zu bezeichnen sei. Man vertraue allzu sehr dem rein materiellen Aufschwung und werde daher für die große bevorstehende Geistesprobe eines Tages gänzlich unvorbereitet sich stärkeren Kräften gegenüber gestellt sehen. Die amerikanische Regierung bestehe aus nichts weiter als aus Unehrenhaftigkeit und „Graft". Ihre auswärtigen Beziehungen seien gegenwärtig sehr schlecht, und es bedürfe nur eines geringfügigen Anlasses, um das Land in einen neuen Weltkrieg mit anderen Großmächten zu verwickeln. — Man sieht, der indiskrete Admiral Plunkett steht mit seiner in der Wallstreet so überaus peinlich empfundenen Behauptung von der Möglichkeit einer kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den Vereinigten Staaten und dem Britischen Reich nicht vereinzelt da . . .

Wassertragende Ameisen

Naturbeobachtern in Südafrika war es schon immer aufgefallen, daß die Bauten der Termiten, einer großen, weißen Ameisenart, stets eine gewisse Feuchtigkeit enthielten, selbst wenn in der Gegend jahrelang kein Regen gefallen und aller Pflanzenwuchs erstorben war. Durch einen Zufall ist nun der südafrikanische Gelehrte E. N. Marais auf die Lösung des Rätsels gekommen. Bei der Anlage eines Brunnens auf einer Farm in Transvaal stieß man auf eine sechs Zentimeter starke, in die Erde führende Röhre. Bei dem behutsamen Freilegen derselben wurde festgestellt, daß sie von einem nahen Termitenbau bis zu einer Tiefe von mehr als 20 Metern unter der Oberfläche verlief, wo sie auf Wasser traf. Die Röhre auf und ab ging ein endloser Zug Termiten, die Wasser zu ihrem Bau und zu den darin angelegten Pilzgärten beförderten, aus denen sie ihre Nahrung beziehen. Man kennzeichnete nun einige der Tierchen mit etwas Anilinfarbe und konnte dadurch nachweisen, daß sie ohne Unterbrechung Tag und Nacht hindurch am Werke waren. Jedes brauchte etwa eine halbe Stunde, um die Röhre hinunter zu laufen, seine Wasserlast aufzunehmen und zum Bau zurück zu kehren. Nachts nahm die Zahl der Wasserträger zu. Das eigenartige, ununterbrochene Geräusch der geschäftigen Ameisen war in der Stille der Nacht deutlich hörbar. — Mr. Marais beobachtete ferner, daß die Röhre in zickzackförmigen Windungen in westlicher und östlicher Richtung, aber nie nach Nord oder Süd verlief. Der Gelehrte vermutet, daß die Termiten durch die erdmagnetischen Kraftlinien beeinflußt werden, wie dies auch bei australischen Ameisen festgestellt worden ist.

Geschlechtsanzeiger und Eierprüfer

1. Männliches Ei. Schwingungen wie beim Uhrpendel; — **2. Unbefruchtetes Ei.** Keine Schwingungen; — **3. Weibliches Ei.** Kreisschwingungen.

Der Eierprüfer dient zum Feststellen des Geschlechtes des Eierkeimes vor dem Ausbrüten. Zu diesem Zweck legt man ein Ei auf den Tisch, ergreift das obere Ende des Bindfadens zwischen Daumen und Zeigefinger, den Ellbogen auf dem Tisch ruhend, und läßt das untere Ende ungefähr ⅛ Zoll über demselben frei hängen. Nach ungefähr einer halben Minute wird das gewichtartige Ende bei einem männlichen Ei in gerader Linie, bei einem weiblichen kreisförmig schwingen. Sollte das Ei jedoch ohne Keim sein, werden keinerlei Schwingungen eintreten. Vergleiche obenstehende Abbildung.

Um sich über die Richtigkeit dieser Angaben zu vergewissern, lege man anstatt des Eies, seine Hand auf den Tisch und halte den Pendel in obenangegebener Entfernung darüber. Die Anzeichen werden je nach Geschlecht des Prüfenden dieselben sein.

Diese einfache Erfindung sollte in jedem Hause gebraucht werden, da unbefruchtete Eier sich viel länger aufbewahren als befruchtete. Preis portofrei per Stück nur $1.00

Kann per Post bestellt werden von

WESTERN CANADA IMPORTING CO.
Room 10, Maple Leaf Block, Regina.
J. J. Bergl, Manager.

Mann über Bord.

Ueber die schnelle Rettung eines auf der Reise von Buenos Aires (Argentinien) nach Bremerhaven auf 35 Grad N. 13 Grad W., d. i. etwa auf halbem Wege zwischen den Insel Madeira und der afrikanischen Küste, bei mäßig bewegter See über Bord gefallenen Mannes, wird von Board des Dampfers „Sierra Morena" des Norddeutschen Lloyd berichtet:

„Am 19. Febr. um 15.36 Uhr ertönte plötzlich der Ruf: „Mann über Bord!" Von der Kommandobrücke aus wurde sofort eine Rettungsboje über Bord geworfen, das Ruder „hart backbord" gelegt, die Backbord-Maschine gestoppt und das Schiff nach der Unfallstelle gedreht. Vier Minuten später (15.40 Uhr) war das Rettungsboot 2 zu Wasser gelassen, und schon nach weiteren 4 Minuten konnte die Rettungsmannschaft den Verunglückten ins Boot ziehen und mit ihm zum Schiffe zurückkehren. Nach einem Aufenthalt von nur 19 Minuten, die zur Rettung des Verunglückten erforderlich waren, konnte der Dampfer die Reise fortsetzen."

Die rasch durchgeführten Manöver, insbesondere die sichere Handhabung des Bootes und schließlich die schnelle Rettung des über Bord gefallenen Mannes machten auf die Fahrgäste des Dampfers „Sierra Morena" des Norddeutschen Lloyd den besten Eindruck. Der Bootsbesatzung wurde von den Passagieren lebhafte Anerkennung zuteil.

Für sofort!

60 deutsche Männer

$5.00 bis $10.00 per Tag — welche sich vorbereiten wollen auf gutbezahlte Stellungen als Automechaniker, Ingenieure, Elektriker, Tag- und Trade-Lehrer, Garage, auch Maurer und Plasterer, Barbiere mit wöchentlichem Lohn von $25.00 bis $50.00. Unser freier Arbeitsnachweis in allen Städten hilft Euch in gesicherte gutbezahlte Stellungen zu bringen. Stetige Arbeit und große Löhne nach der Ausbildung. (ca. 6 bis 8 Wochen). Schreibt in Eurer Muttersprache sofort oder kommt in unsere Office.

Deutsche Abteilung: Max Zieger.

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.

Schiffskarten von und nach Europa und Rußland

Geldüberweisungen nach allen Teilen der Welt in Dollars und in der Landeswährung durch Kabel, Check und Money Order. Rechtsgültige Dokumente, Einwanderungspapiere nach den Staaten, Pässe, Bürgerpapiere sind meine Spezialität.

Versicherungen aller Art in nur erstklassigen Gesellschaften.
Ich verwalte Nachlässe, kollektiere Gelder und besorge Anleihen.
Verkauf und Tausch von Farmland und Stadteigentum.
Vertreter der ältesten und bekanntesten Schiffsgesellschaften:
White Star Dominion Line — Red Star Line — American Line — Cunard Line — Anchor-Donaldson Line — Scandinavian American Line — United American Lines und Hamburg-Amerika Linie.
Vertreter der Bank of United States und der American Express Co.
Mein Name bürgt für ehrliche und zuverlässige Bedienung.

H. SCHUMACHER

Schiffskartenagentur, Oeffentlicher Notar, Eideskommissar u. Auktionator.
Office Phone 5790 — Haus Phone 6068.

1607—11th Ave. Regina, Sask.