Der neue Riesendampfer „Europa"

Das auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg erbaute Schwesterschiff der „Bremen", der etwa 51 000 Brutto-Registertons große Riesenschraubenschnelldampfer „Europa" des Norddeutschen Lloyd ist nun fertiggestellt und hat seine erste Reise nach New York am 10. März angetreten, nachdem mehrere Probe-Fahrten in glänzender Weise verlaufen sind.

Die Europa, die im Jahre 1927 auf Kiel gelegt worden war, war bekanntlich beinahe fertiggestellt, als am 26. März des vorigen Jahres der große Brand ausbrach, der einen Teil der Arbeit vernichtete, so daß sich der Ausbau um Dreiviertel Jahr verzögerte. Äußerlich, trotz gewaltiger Größe — etwas mehr als 285 Meter lang, 31 Meter breit und bis zum oberen Promenadendeck gemessen 25,2 Meter hoch — elegant in seiner wunderbaren Linienführung, enthüllt das Schiff im Innern alle Wunder modernster deutscher Schiffbautechnik und Raumkunst. Zur Behaglichkeit und Sicherheit der Passagiere aller Klassen — in der ersten Klasse können bis 800 Passagiere; in der zweiten Klasse 500, in der dritten Klasse für Touristen dreihundert und in der dritten Klasse 600 Passagiere befördert werden — ist das Menschenmögliche geleistet. Die künstlerische und dekorative Ausstattung des Dampfers lag in der Hand des auf diesem Gebiet besonders erfahrenen Münchener Architekten, Professor Troost, dem ein Stab namhafter deutscher Künstler zur Seite stand. Die Sicherheitseinrichtungen des zwecks ruhiger Fahrt mit Schlingertanks ausgerüsteten Schiffes entsprechen dem neuesten Stande der Technik. Die Europa erhielt einen von vorn bis hinten durchlaufenden Doppelboden und ist durch 14 wasserdichte Querschotten in 14 wasserdichte Abteilungen eingeteilt. Die Schwimmfähigkeit ist danach berechnet, daß selbst im Falle des Vollaufens von zwei benachbarten wasserdichten Abteilungen das Schiff nicht untergehen kann. Wie die Bremen, so ist auch die Europa mit großen unsinkbaren Rettungsbooten ausgerüstet worden; deren Fassungsvermögen — 135 Personen je Boot — so groß ist, daß alle Passagiere und die etwa 1000 Kopfe zählende Besatzung bequem in ihnen Platz finden können.

Besonderes Interesse erwecken die riesigen Kessel- und Maschinenanlagen, für deren Betreuung ein Stab von mehr als dreißig Ingenieuren, außer der großen Zahl von Ingenieur-Assistenten, Elektrikern usw. vorgesehen ist. Sowohl die für Oelfeuerung eingerichteten Kessel, als auch die Hauptmaschinen, sind in zwei von einander unabhängigen Hauptgruppen geteilt und in wasserdicht von einander getrennten Abteilungen untergebracht, womit erreicht werden soll, daß selbst im Falle einer schweren Kollision im mittleren Teil des Schiffes die eine der beiden Hauptgruppen stets intakt bleibt. Die vier aus Bronze gegossenen Schrauben haben das ansehnliche Belastungsgewicht von 56 000 Kilogram. Die zur Beschaffung des elektrischen Stromes für Licht und Kraft vorhandene Anlage entspricht in ihrer Größe etwa den gleichartigen Anlagen der Städte Heidelberg oder Lübeck. Von ihr werden nicht weniger als 120 Elektromotoren und damit ebensoviel Hilfsmaschinen in Betrieb gesetzt. Die küstentelegraphische Anlage, zu deren Bedienung sechs Funkbeamte erforderlich sind, ist so gebaut, daß ein gleichzeitiges Arbeiten des Langwellensenders, zweier Kurzwellensender und des Nahsenders für den Verkehr mit Bremerhaven zuzüglich der entsprechenden Empfänger gewährleistet ist. Diese vielfache Telegraphenmöglichkeit zu gleicher Zeit ist die erste Ausführung dieser Art für ein Handelsschiff. Die beiden elliptisch geformten Schornsteine haben einen Durchmesser von 18 mal 7 Metern. Schon aus diesen wenigen ziffernmäßigen Angaben geht hervor, welche gewaltige Leistung mit dem Bau dieses neuesten Schiffes der deutschen Handelsflotte, für die es einen wertvollen Zuwachs bedeutet, vollbracht worden ist.

Die erste Fahrt dieses Schiffes ist keine ästhetische Angelegenheit allein, ist keine Angelegenheit des Verkehrs nur, ist auch keine Angelegenheit für Schnelligkeitsrekorde, sondern die Ausreise dieses Schiffes ist für uns wirklich ein volkswirtschaftliches Ereignis. Allein wenn man bedenkt, daß der Neubau rund 50 Millionen Mark gekostet hat, kann man das Wagnis ermessen, das die Reederei mit diesem Neubau auf sich genommen hat. Der Norddeutsche Lloyd hat aber gleich zwei Schiffe in Auftrag gegeben. Es war wirklich ein denkwürdiger Tag, jener Dezembertag des Jahres 1927, an dem sich die leitenden Männer entschlossen, gleich zwei Schiffe auf einmal im Werte von insgesamt hundert Millionen Mark zu bestellen, und wenn man ein Beispiel in einem gesunden Wirtschaftsoptimismus finden will, so kann man ihn in dieser Bestellung sehen. Aber es besteht die Hoffnung, daß sich auch dieser Optimismus auszahlt, denn der damalige kühne Entschluß hat dazu geführt, daß von deutscher Werfte jetzt ein Schnelldampferverkehr mit den Vereinigten Staaten eingerichtet wird, der einstweilen konkurrenzlos ist. Man hat zwar viel von den Plänen der anderen gehört, von den neuen Riesenschiffen, die man bauen wollte, aber einstweilen sind diese Pläne noch nicht verwirklicht. Und der deutsche Vorsprung kann immerhin ausgenutzt werden. Aber wollen wir nicht übermütig werden, und die Männer an der Wasserkante wissen genau, daß Deutschland ein Monopol für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten nicht erringen kann. Darauf aber kommt es auch nicht an, und wenn jetzt die Konkurrenz von uns lernt, so werden wir eines Tages eben wieder von der Konkurrenz lernen müssen.

Gemeinsam mit dem inzwischen für eine größere Geschwindigkeit umgebauten Dampfer „Columbus" soll nun wieder ein erstklassiger Schnelldampferverkehr Deutschland mit dem neuen Zentrum der Welt, mit New York, verbinden. Unser Schnelldampfer „Bremen" hat schon auf der ersten Aus- und Heimreise Geschwindigkeiten erzielt, die höher waren, als die bis dahin von dem nächsten Wettbewerber erzielten.

Was erwartet man von der „Europa", diesem zweiten deutschen 50 000 Tonnenschiff? Man braucht eine Ergänzung für die Bremen, um den Reiseturn über den Atlantik gleichmäßig und schnell durchführen zu können. Der Norddeutsche Lloyd hat seinen „Columbus" im vergangenen Jahre gründlich modernisieren lassen. Auch er kann mit seinen neuen und schnelleren Maschinen Schritt halten mit den beiden modernsten Riesen, so daß der deutschen Schiffahrt heute die Möglichkeit des schnellsten Verkehrsweges über den Atlantik in imponierender Regelmäßigkeit zur Verfügung steht. Die Schnelligkeit allein macht es nicht. Die Regelmäßigkeit bringt erst den Nutzen. Der Lloyd wird in jeder Woche ein Rekordschiff über den Ozean senden, und jeder Reisende kann sich darauf verlassen, innerhalb von sieben Tagen die gewünschte Ueberfahrtsgelegenheit in Bremerhaven vorzufinden.

Für die Reederei liegt in dieser Regelmäßigkeit die Aussicht auf die Rentabilität der riesigen, in den Großschiffen festgelegten Kapitalien. Die „Bremen" hat sich im ersten Halbjahr ihrer Dienstzeit als ein Verdiener ersten Ranges erwiesen. Die „Europa" dürfte ihr keine Konkurrenz machen, sondern ihre Gäste für sich gewinnen. Beide Schiffe werden die Einnahmen der unternehmenden Bremer Gesellschaft erhöhen helfen, und ehe die etwaigen Wettbewerber des Auslandes auf dem Atlantik erschienen sein werden, haben die Lloydschiffe ihr Geschäft gemacht.

Denn es wird noch Jahre dauern, ehe ernsthafte Konkurrenten des Auslandes auf den Plan treten werden. Die großen englischen Gesellschaften, die sich schon seit Jahren mit Bauplänen tragen, sind bisher noch nicht zu einem Entschluß gekommen. Die Geschäftslage auf dem Atlantik veranlaßt sie zu starker Zurückhaltung und der Lloyd hat eben den Vorsprung. Und die mehr kühnen als realen Absichten der Amerikaner sind heute noch ebenso weit von ihrer Durchführung entfernt, als vor einem oder zwei oder drei Jahren. Bleiben als ernsthafte Wettbewerber zurzeit nur die Franzosen, die aber weder in der Geschwindigkeit noch in der Größe und gediegenen Eleganz mit den Lloydfahrzeugen konkurrieren können. Die nächste Zukunft dürfte deshalb der Dreimigkeit des Lloyd gehören.

Korrespondenz

Revenue, Sask., den 17. März 1930.

An dieser Stelle möchte ich dem Dr. Eid von Macklin und den guten Schwestern im dortigen Hospital meinen Dank abstatten. Ich war äußerst schwach, und doch sagte mir der Doktor, nur eine Operation könne mich retten. Da ich nur noch 50 Prozent Blut hatte, konnte ich mich nur sehr schwer zur Operation entschließen. Gott sei Dank, jetzt ist alles vorüber und es ist besser gegangen, als ich gedacht hätte. Nach Gott verdanke ich das dem sehr tüchtigen Dr. Eid und der sehr guten Verpflegung durch die Schwestern. Auch danke ich dem Hochw. P. Brevender, der mich alle Tage besuchte und aufmunterte.

Im Mackliner Hospital finden viele Operationen statt. Die Leute kommen von weither. Ein Mädchen war hier, das südlich von Regina kommt. Ein Bübchen von 10 Jahren wurde operiert, das aus Edmonton kam. Spezialisten in Edmonton und Winnipeg wagten sich nicht aus Operieren. Dr. Eid machte die Operation in einer halben Stunde. Dem Bübchen war seit der Geburt der Kopf an die rechte Schulter gewachsen. Jetzt kann der Kleine den Kopf gerade halten und herumdrehen wie jeder gesunde Mensch. Ich kann jedem Kranken raten, ins Hospital nach Macklin zu gehen.

Frau Janaz Elder.
Revenue, Sask.

Wir verlangen Jesus-Schulen!

(Fortsetzung von Seite 4)

Zusammenhang laut verkündet, und es möge von allen wohl verstanden und als richtig anerkannt werden: in keinem Volke der Welt treiben die Katholiken dadurch, daß sie ihren Kindern die katholische Schule zu erwirken suchen, Parteipolitik; vielmehr leisten sie damit religiöse, von ihrem Gewissen als unerläßliche geforderte Arbeit."

Wir bauen Kirchen. Wir müssen Kirchen bauen. Wir müssen vor allem Kirchen bauen. Aber wir dürfen dabei nicht vergessen, daß Kirche und Schule nach dem Ausdruck des Hl. Vaters zusammen ein einzig Heiligtum ausmachen. Man baut nur die Hälfte der Kirche, wenn man das Heiligtum des Kindes, die wahrhaft katholische Schule, die Jesus-Schule, nicht dazu baut.

Die Opferwilligkeit der Katholiken ist gewiß bewundernswert. Aber auf dem Gebiete der Schule tut man, auch wenn man große Opfer bringt, — um wieder ein Wort des Hl. Vaters zu gebrauchen — nie genug. Große Zeiten fordern große Opfer. Außerordentliche Zeiten fordern außerordentliche Opfer. Ist es nicht gescheiter, Europa bringe in letzter Stunde vor dem Losbrechen diese außerordentlichen Opfer an Geld und Gut, als daß seine ganze Kultur von den Wogen des Umsturzes hinweggeschwemmt wird! Wenn in diesen Tagen eine einfache Person mir ungebeten 10.000 Franken für eine katholische Pfarrschule übergibt, warum können das nicht in den meisten Gegenden noch Dutzende von andern, um so, überall ganze Feitungsgürtel von katholischen Schulen zu errichten als Schutz und Wall gegenüber dem drohenden Untergang des Abendlandes. Entweder ist der katholische Besitz in dieser entscheidungsvollen Stunde großzügig im Geben oder er wird früher oder später nach allen Regeln der „Großzügigkeit" von der Revolution ausgeplündert werden.

Aber die Schulfrage hat auch eine politische Seite und das päpstliche Rundschreiben macht ebenfalls auf diese politische Seite aufmerksam. Die Katholiken müssen gerechte Schulgesetze verlangen. Und zwar fordert die Gerechtigkeit ein Doppeltes. Die Gerechtigkeit fordert — und das ist das Minimum von Gerechtigkeit — die volle ungeschmälerte Freiheit der katholischen Schule. Die Gerechtigkeit fordert sodann, — und auch auf das weist die Enzyklika hin — daß der Staat, der für das Schulwesen Steuern einzieht, aus deren Ertrag entsprechend auch die katholischen Schulen unterstützt. Ein Steuergesetz, das das nicht tut, verstößt gegen die sogenannte distributive Gerechtigkeit, also gegen das Naturrecht. Es ist Aufgabe und Pflicht katholischer Politik, diese Ungerechtigkeit, welche den Charakter eines drückenden Ausnahmegesetzes gegen die Katholiken hat und sie zu Bürgern zweiter Klasse degradiert, mit aller Macht anzukämpfen. Die katholische Schulfrage ist mehr als Almosensache: sie ist eine Gerechtigkeitsfrage für die modernen Staaten. Und Ungerechtigkeit ist Diebstahl!

Das Himmelreich ist gleich einem Hausvater, der frühmorgens aufsteht. Wir können uns nicht rühmen, schon um die erste Stunde an die Arbeit gegangen zu sein. Mögen wir wenigstens das Gebot der elften Stunde nicht verkennen. Es heißt Schulbau. Bau von Jesusschulen! Der Bau der katholischen Schule ist schwerste Gewissenspflicht, undispensierbare Tat der Religion, vorzüglichste Aufgabe der Katholischen Aktion!

(„Die Schildwache".)

Deutsch-russische Flüchtlinge [katholisch] im Lager Hammerstein in Deutschland

Die Catholic Immigrant Aid Society of Western Canada, Room 100, Union Station, Winnipeg, Man., erhielt davon Kenntnis, daß sich im Lager Hammerstein in Deutschland die auf nachstehender Liste näher bezeichneten Familien befinden, welche gerne nach Canada möchten und hier Verwandte haben sollen.

Da es zur Erlangung der Einreise-Erlaubnis für die Familien erforderlich ist, mit den Verwandten in Canada in Verbindung zu treten, so werden diese Verwandten gebeten, sich mit der katholischen Einwanderungsbehörde in Verbindung zu setzen.

Liste.

Weichel, Joseph 47 Jahre
Ein Schwager, Joseph Landz, soll sich in Lajord, Sask., ein anderer Schwager, Johann Albrecht, in Towner, Nord Dakota, befinden.

Weichel, Frau Katharine, geb. Schaefer 44 Jahre
„ Tochter Barbara 18 „
„ Sohn Lorenz 16 „
„ Sohn Raphael 11 „
„ Sohn Emanuel 8 „
„ Sohn Peter 6 „

Schaefer, Joseph 36 Jahre
Ein Verwandter, Johann Eiswert, soll sich in Holdfast, Sask., befinden.

Schäfer, Frau Christina, geb. Bernhardt 33 Jahre
„ Tochter Rosa 7 „
„ Sohn Joseph 5 „
„ Tochter Lidia 3 „
„ Sohn Gottfelig 3 Mon.
„ Tochter Adelina 3 „

Darscht, Michael 30 Jahre
„ Frau Maria-Anna, geb. Mueller 30 „
„ Tochter Barbara 5 „
„ Tochter Rosalia 3 „
„ Sohn Alexander 1 „

Mueller, Agnesia 20 Jahre

Oberdorfer, Emanuel 30 Jahre
„ Frau Margarete, geb. Koehler 23 Jahre
„ Tochter Rosa 5 „
„ Sohn Emanuel 3 „
„ Tochter Elfriede 1 „
„ Bruder Karl 21 „
„ Schwester Ida 11 „

Schaefer, Joseph 29 Jahre
„ Frau Katharina, geb. Eisenkonin 27 „
„ Sohn Joseph 6 „
„ Sohn Raphael 4 „
„ Aloysius 1 „

Schaefer, Friedrich 31 Jahre
„ Frau Pauline, geb. Ritter 28 „
„ Sohn Paulus 5 „
„ Tochter Salomea 2 Mon.
„ Schwester Katharina 20 Jahre

Koehler, Gottlieb 56 Jahre
Onkel in Canada, Adresse unbekannt.

Koehler, Frau Rosina, geb. Heringer 49 „
„ Tochter Katharina 17 „
„ Sohn Friedrich 10 „
„ Agatha 6 „
„ Neffe Johannes 20 „

PHONE 75 — **Brusers** LIMITED — HUMBOLDT
WHERE EVERYBODY GOES

Eine neue Sendung von Fruehjahrsmaenteln fuer Damen

Neu! Soeben die Werkstätte der Mode verlassen. Jede neue Phase, jede neue modmäßige Einzelheit läßt sich in diesen wirklich schönen Mänteln finden. Sie werden Ihre Freude haben, sie nur zu sehen, selbst wenn Sie nicht gerade bereit sind, sie zu kaufen. Uns wird es ein Vergnügen sein, sie Ihnen zu zeigen. Ein vernünftiger Preis zu **$25.00**

Maedchen- und Kindermaentel aus Tweedstoff

Die Mädchen werden ihre Freude haben an diesen neuen feschen Tweed-Mänteln. Aus guter Sorte netten Tweedmaterials hergestellt, einige einfach, andere mit Capes. Größe 4 bis 14 Jahre. **$5.50** bis **$10.95**

Gummischuhe

Sie können Ihre Fußbekleidung bei Bruser's vorteilhafter kaufen, als an irgend einem anderen Platze. Unsere Preise sind nicht nur die niedrigsten, sondern wir haben auch nur erstklassige Ware und garantieren für jedes Paar, das wir verkaufen.

Schwere Gummischuhe für Männer, die besten, die zu haben sind, mit schweren korrugierten Sohlen und Gummiabsätzen. Spezialpreis per Paar **$2.25**

Ganz-Gummischuhe für Knaben, die gleichen wie für Männer. Größe 1 bis 5, Spezialpreis per Paar **$1.75**

Größe 11 bis 13, Spezialpreis per Paar **$1.65**

Beste Qualität schwerer roter Gummischuhe für Männer, hohen Schnitt mit schweren, grauen, korrugierten Sohlen und soliden Gummiabsätzen. Ein wundervoller Schuh für Frühjahrsdienste. Per Paar **$2.65**

Nette Damen-Frühjahrsgummischuhe in schwarzer oder hellbrauner Kombination, mit hohem Schnitt und drei Dome Befestigern. Alle Größen. Bruser's Preis per Paar **$1.75**

Mittelmäßig schwere Männer-Gummischuhe, erste Qualität, Größe 6 bis 11. Spezialpreis **95c**

Feine Sorte Schmutz-Gummischuhe für Frauen, passend für alle Sorten von Absätzen. Erste Qualität. Per Paar **70c**

Schmutz-Gummischuhe für Knaben, beste Sorte, Größe 1 bis 5 **75c**

Schmutz-Gummischuhe für Knaben, beste Sorte, Größe 11 bis 13 **65c**

Schmutz-Gummischuhe für Fräulein, Größe 11 bis 2 **65c**

Kinder-Gummischuhe, Größe 4 bis 10½ **55c**

Grocery - Spezialofferten nur fuer Freitag und Samstag

Kartoffel, Green Mountain Canada A Kartoffel, gute feste Sorte, gut für Samen, per Bushel **$1.95**

Peaches: Quaker Brand, auserlesene gespaltene Peaches No. 2 Büchse, per Büchse 21c

Seifen-Scharten, Calumet, großes Paket, **12c**

Malz-Extrakt, Hopfengeschmack, garantiert rein, p. Büchse **95c**

Eingemachtes Gemüse:
Tomaten, Delicious, 2 für 35c
Korn, Choice, 2 für 35c
Korn, Del Maize, 23c
Erbsen, Dewkist, 20c
Erbsen, Giant, 25c
Pumpkin, Choice, 19c
Spinat 28c
Spargel, Picnic 23c
Spargel, 1's 38c

Eingemachte Früchte:
Nachtisch-Birnen 19c
Pineapple, Singapore, 16c
Lombard Pflaumen 15c
Erdbeeren 35c
Himbeeren 35c
Kirschen 29c

Frische Früchte und Gemüse:
Reife Tomaten, Neue Gelbrüben, Neues Kraut, Patinake, Salat, Celery etc.

Golden Leaf Käse, ½ Pfd. Paket zu **18c**

Toiletten-Seife: Lucerne, Seife für hartes Wasser 4 für 14c

Lemons, Nich Firm Stock, ½ Dutzend **15c**

Extrakte, irgend ein Geschmack, per Flasche **19c**