

A. S. BARDAL. Skulptör och målare. Konstutställning i Garry 1918 och 1917. Bostad: Garry 2181. BARDAL BLOCK, 645 Bechove St., Winnipeg.

Kvade till Selma Lagerlöf. Av Vilma Sundborg. Över vida vågors skåde. Genom storm och vindars brus — Dår, där gudar hålla möte. King en diktarinnas hus —

ECZEMA SPECIFIC. Botar fullständigt eksem, salt Rheum, barbers itch, rosvorm, gamla sår, bränd och kylsår, röst bits, black heads, förgiftningar från ogräs eller färger och många andra hudsjukdomar. Min skabbsvår botar snabbt, klåda, smår, seven years eller psoriasis. Har botat tusentals personer på de senaste 25 åren. Sänd per post för \$17.5, 2 askar för \$1.00.

Hon som Berlings-sagan diktat i förtroingsglans och prakt; Den vars konstnärskap ej sviktat, Dväljes här i denna trakt.

LAND. Vi hava prärie- och mixfarming land i Manitoba, Saskatchewan och Alberta för kontant eller skördeavbetalningar. Efterskriv vår 64 sidor starka katalog. Den är full av gottköp, som skola fylla edra behov.

Hur jag tröttdas, hur jag lidit, Ut i sagans värld med Dig. — Medan nattens timmar glidit Obemärkt sin färd med mig.

LAND. Northern Crown Bank bldg.

Diktardrottning! Tack för sköna Skatter, som du skänkt en värld! Nya släkten skall och röna Vad din stora konst var värd.

LÄKARE. Skandinavisk Tandläkare. Dr. Chas. C. Fremming. Suite 4 — 846 Main Street. Hörnet av Main och Dufferin. Tel.: Kontor St. J. 3077. Bostad: Sh. 5227.

Av de blomster som jag brutit På min tankes vandringstid — Tag den enkla krans jag knutit Som en ringa hyllningsgård!

DR. B. GERZABEK. 415-417 Pritchard Ave., Winnipeg. Telefon St. John 474.

Trans-Atlantisk Flykt med Aeroplan. (Forts. fr. föreg. nr.)

DR. J. STEFANSSON. Inländsk specialist på ögata, örat, näsans och strupens sjukdomar. 401 BOYD BUILDING, Hörnet af Portage Ave. och Edmontan. Tel. M. 3068 eller Garry 2315.

Denna plan skulle nödvändiggöra stationerandet av från tolv till femton lotskuttrar i norra Atlanten, och skulle ett sådant företag naturligtvis vara förenat med en anseelig kostnad. Det tyckes likväl, att om transatlantiska flykter skulle utveckla sig från ett rent sportföretag till en systematiserad servis avsedd att leverera amerikanska aeroplaner vid fronten längs den kortaste möjliga route, skulle nägon annan utväg än den ovan beskrivna ej kunna tillgripas.

DOKTORS. Boulanger och Boissonneault. Läkare och Kirurger. Dr. Boulanger, post graduate från sjukhus i Paris och London. Dr. Boissonneault, post graduate från sjukhus i New York och Chicago. Det mest moderna Ketråle- och Genito-urin-laboratorium. 10011 Jasper Avenue, Edmonton, ALBERTA.

Det är dock olyckligtvis så att flygbåtar, ehuru den besitter mycket större sjövärdighet än sjöplanen av flyttypen icke för närvarande kan komma i betraktande i våra planer och detta av tvänne skäl.

BJÖRNSSON & BRANDSON. LÄKARE. Kontor: 701 Lindsay Building. Kontorstimmar från 2 till 4 endast eftermiddagen. Bostad: Garry 321 — Garry 763.

Det kan måhända synas vid betraktandet av själva naturen av en sådan flykt, att de stora sjöplanerna försedda med förändligt underrede skulle erbjuda den mest lovande lösningen för att korsa Atlanten, ty en sådan maskin skulle kunna utrustas med flötter för resan över havet och då denna fullbordats skulle detta underrede kunna omändras, så att det passas för användning till lands.

DR. R. L. HURST. Medlem av Royal College of Surgeons, England. Licentiat av Royal College of Physicians, London. Specialist: bröst-, när- och kvinnsjukdomar. Behandling i kontor: 205 Kennedy Bldg., Portage Ave. mitt emot Nelsons. Telefon Main 814. Kontor: 3-5 och 7. Bostad: Garry 1175.

För det första är förhållandet mellan total flyktvikt för nyttig eller disponibel last hos flygbåtar betydligt underlägsen samma sak hos sjöplanen av flöttyp och än mera hos landmaskinen, under det att allt annat är lika. Det beror förnämligast på den anseeliga vikten av flygbåtar-nas skrov, som naturligtvis betingas av de nödvändiga styrkan hos dessa skrov för oceanfärd, ty utan en sådan styrka skulle båtarna icke kunna motstå de höga sjöarna.

DR. MCFARLEN. 312 Nairn Avenue. Tel. St. John 858. (Ovanför Elmwood Drugstore). Kontorstid 3-4 och 7-8.

Det är självklart, att vid ett företag sådant som detta kommer ett aeroplans bärighet att taxeras till det allra yttersta och lika tydligt är att varje pound som elimineras från aeroplans tyngd kan, och skall användas för att så mycket som möjligt öka maskinens uthållighet. Om man fäster sig vid medeltalsiffror kan det konstateras, att under det ett väl konstruerat överlandående aeroplan kan bära så mycket som hälften av sin flyktvikt (full lastad), kunna flygbåtar sällan föra en disponibel last, som är mycket större än en tredjedel av totala vikten.

SVENSK LÄKARE. Dr. S. C. Peterson. Physician and Surgeon. 401 McARTHUR BLDG., Winnipeg. Tel.: Kontor M. 4782. Bostad G. 2735.

Det är självklart, att vid ett företag sådant som detta kommer ett aeroplans bärighet att taxeras till det allra yttersta och lika tydligt är att varje pound som elimineras från aeroplans tyngd kan, och skall användas för att så mycket som möjligt öka maskinens uthållighet. Om man fäster sig vid medeltalsiffror kan det konstateras, att under det ett väl konstruerat överlandående aeroplan kan bära så mycket som hälften av sin flyktvikt (full lastad), kunna flygbåtar sällan föra en disponibel last, som är mycket större än en tredjedel av totala vikten.

ELMWOOD ELECTRIC CO. Elektriska kontraktörer. A. SADDINGTON - MANAGER. Specialt uppbyggda apparater. Ledningar för ljus och lampor i färdigbyggda hus. Lampor färdiga. 388 TALBOT AVE. WILMWOOD. GEVÄRS- OCH VELOCEPED-REPARATÖRER.

Det är självklart, att vid ett företag sådant som detta kommer ett aeroplans bärighet att taxeras till det allra yttersta och lika tydligt är att varje pound som elimineras från aeroplans tyngd kan, och skall användas för att så mycket som möjligt öka maskinens uthållighet. Om man fäster sig vid medeltalsiffror kan det konstateras, att under det ett väl konstruerat överlandående aeroplan kan bära så mycket som hälften av sin flyktvikt (full lastad), kunna flygbåtar sällan föra en disponibel last, som är mycket större än en tredjedel av totala vikten.

UPPFINNARE! Skriv till mig idag och erhåll listan över uppfinningar, som behövas och min illustrerade bok om patent på svenska språket. De sändas FRITT. H. J. SANDERS. PATENTADVOKAT. 105 Weber Building, La Salle & Van Buren Sts., Chicago, Ill.

Det är självklart, att vid ett företag sådant som detta kommer ett aeroplans bärighet att taxeras till det allra yttersta och lika tydligt är att varje pound som elimineras från aeroplans tyngd kan, och skall användas för att så mycket som möjligt öka maskinens uthållighet. Om man fäster sig vid medeltalsiffror kan det konstateras, att under det ett väl konstruerat överlandående aeroplan kan bära så mycket som hälften av sin flyktvikt (full lastad), kunna flygbåtar sällan föra en disponibel last, som är mycket större än en tredjedel av totala vikten.

— vevaxlarna för traktorerna och "pushers" voro i linje och bägge motorerna placerade på samma maskinbådd. Till följd av detta arrangement var avståndet mellan traktorakrurerna och propellern omkring tio fot. Verkningkraften av propellerna i detta fall var ytterst låg och hela experimentet ansågs som totalt misslyckat.

Den enda praktiska och verkssamma metod att installera fyra motorer är, att följa den princip, som kom till användning av Mr. Bleriot i hans senaste jätte-triplan bombarderande plan. Författaren hade i våra maskiner undersökt konstruktion i Bleriot's fabrik i Paris, ävensom att se av dessa maskiner i flykt i Willacoublay Aerodrom. I denna maskin hade Mr. Bleriot löst fyra motornsproblem. Fyra Hispano Suiza motorer användes, två voro monterade som traktorer på översta planet omkring sju fot på vardera sidan om centrum, under det att de två andra motorerna voro uppställda på lägsta planet på samma avstånd från centrum.

En ytterligare fas rörande fördelarna att hava ett ödd antal maskiner framträdde i aeroplanen med fem maskiner, som kunde ha ett tillfredsställande system, som skulle upplåsa styrkylplanen med tvänne "pusher" system inmonterade däremellan. En större spiltning av kraftkällan till självständiga kraftfaktorer skulle naturligtvis öka värdet av detta plan, ehuru man också måste räkna med en viss ökning i dög-vikt ävensom i styrkastigheten, beroende på tillvaron av fem självständiga system.

Besättningen. Besättningen skall utgöras av icke mindre än fyra officerare och man. Tvänne av dessa skulle vara piloter och experter i navigation, under det de andra skulle vara aeroplankonstörer, även fortrogna med skötseln av trådlösa telegrafer. Enär piloten, som flyger maskinen, ej på ett tillfredsställande sätt kan sköta såväl navigeringen som den trådlösa telegrafien och den andra piloten måste vila till dess tiden för hans "rakt" är inne, blir det nödvändigt att trådlösa telegrafister finnas och att för att uppnå högsta möjliga resultat tvänne sådana måste kunna avlösa varandra.

Frågan om flyktuthållighet. När nu frågan om de allmänna betingelserna för det transatlantiska problemet blivit fastslagna, kan man taga itu med den mest delikata delen av detta problem, nämligen avgränsning av maximaluthålligheten hos ett teoretiskt aeroplan.

Det faktum är, att det endast finnes tvänne faktorer som i grund och botten influera detta problem. Den ena är dugligheten av aeroplanet som ett helt betraktat och den andra dugligheten av luftskruven. Om vid ett allmänt överslag av denna art vi endast hade att tänka på vingspäntheten i och för sig själv, skulle vi erhålla något missledande siffror, ty vi skulle då ej kunna till sådana faktorer som styrkastigheten hos själva stommen o, stjärten, den ökade friktionen, som uppkommer genom maskinlådorna, underredet, stråvor och stat. etc.

För att utrona dugligheten av ett teoretiskt aeroplan, som ett helt betraktat, måste man taga sin tillflykt till metoder grundade på tidigare erfarenheter, d. v. s. man måste bestämma duglighetskoefficienten på ett stort antal lyckade maskiner och så taga medeltalet för en given typ.

Om svenska böcker. Av Axel G. S. Josephson. Den nya upplagan av "Illustrerad Svensk Litteraturhistoria" av Henrik Schück och Karl Warburg ger i dess sista dels två volymer skildring av perioden från mitten av nittonde århundradet till dess slut, i vissa fall därutöver. Nittoiotalet behandlas dock väl knapphändigt. Det är för första gången, som denna period har förstås tillräckligt uttömmande behandlad.

— vevaxlarna för traktorerna och "pushers" voro i linje och bägge motorerna placerade på samma maskinbådd. Till följd av detta arrangement var avståndet mellan traktorakrurerna och propellern omkring tio fot. Verkningkraften av propellerna i detta fall var ytterst låg och hela experimentet ansågs som totalt misslyckat.

Den enda praktiska och verkssamma metod att installera fyra motorer är, att följa den princip, som kom till användning av Mr. Bleriot i hans senaste jätte-triplan bombarderande plan. Författaren hade i våra maskiner undersökt konstruktion i Bleriot's fabrik i Paris, ävensom att se av dessa maskiner i flykt i Willacoublay Aerodrom. I denna maskin hade Mr. Bleriot löst fyra motornsproblem. Fyra Hispano Suiza motorer användes, två voro monterade som traktorer på översta planet omkring sju fot på vardera sidan om centrum, under det att de två andra motorerna voro uppställda på lägsta planet på samma avstånd från centrum.

En ytterligare fas rörande fördelarna att hava ett ödd antal maskiner framträdde i aeroplanen med fem maskiner, som kunde ha ett tillfredsställande system, som skulle upplåsa styrkylplanen med tvänne "pusher" system inmonterade däremellan. En större spiltning av kraftkällan till självständiga kraftfaktorer skulle naturligtvis öka värdet av detta plan, ehuru man också måste räkna med en viss ökning i dög-vikt ävensom i styrkastigheten, beroende på tillvaron av fem självständiga system.

Besättningen. Besättningen skall utgöras av icke mindre än fyra officerare och man. Tvänne av dessa skulle vara piloter och experter i navigation, under det de andra skulle vara aeroplankonstörer, även fortrogna med skötseln av trådlösa telegrafer. Enär piloten, som flyger maskinen, ej på ett tillfredsställande sätt kan sköta såväl navigeringen som den trådlösa telegrafien och den andra piloten måste vila till dess tiden för hans "rakt" är inne, blir det nödvändigt att trådlösa telegrafister finnas och att för att uppnå högsta möjliga resultat tvänne sådana måste kunna avlösa varandra.

Frågan om flyktuthållighet. När nu frågan om de allmänna betingelserna för det transatlantiska problemet blivit fastslagna, kan man taga itu med den mest delikata delen av detta problem, nämligen avgränsning av maximaluthålligheten hos ett teoretiskt aeroplan.

Det faktum är, att det endast finnes tvänne faktorer som i grund och botten influera detta problem. Den ena är dugligheten av aeroplanet som ett helt betraktat och den andra dugligheten av luftskruven. Om vid ett allmänt överslag av denna art vi endast hade att tänka på vingspäntheten i och för sig själv, skulle vi erhålla något missledande siffror, ty vi skulle då ej kunna till sådana faktorer som styrkastigheten hos själva stommen o, stjärten, den ökade friktionen, som uppkommer genom maskinlådorna, underredet, stråvor och stat. etc.

För att utrona dugligheten av ett teoretiskt aeroplan, som ett helt betraktat, måste man taga sin tillflykt till metoder grundade på tidigare erfarenheter, d. v. s. man måste bestämma duglighetskoefficienten på ett stort antal lyckade maskiner och så taga medeltalet för en given typ.

Om svenska böcker. Av Axel G. S. Josephson. Den nya upplagan av "Illustrerad Svensk Litteraturhistoria" av Henrik Schück och Karl Warburg ger i dess sista dels två volymer skildring av perioden från mitten av nittonde århundradet till dess slut, i vissa fall därutöver. Nittoiotalet behandlas dock väl knapphändigt. Det är för första gången, som denna period har förstås tillräckligt uttömmande behandlad.

— vevaxlarna för traktorerna och "pushers" voro i linje och bägge motorerna placerade på samma maskinbådd. Till följd av detta arrangement var avståndet mellan traktorakrurerna och propellern omkring tio fot. Verkningkraften av propellerna i detta fall var ytterst låg och hela experimentet ansågs som totalt misslyckat.

Den enda praktiska och verkssamma metod att installera fyra motorer är, att följa den princip, som kom till användning av Mr. Bleriot i hans senaste jätte-triplan bombarderande plan. Författaren hade i våra maskiner undersökt konstruktion i Bleriot's fabrik i Paris, ävensom att se av dessa maskiner i flykt i Willacoublay Aerodrom. I denna maskin hade Mr. Bleriot löst fyra motornsproblem. Fyra Hispano Suiza motorer användes, två voro monterade som traktorer på översta planet omkring sju fot på vardera sidan om centrum, under det att de två andra motorerna voro uppställda på lägsta planet på samma avstånd från centrum.

En ytterligare fas rörande fördelarna att hava ett ödd antal maskiner framträdde i aeroplanen med fem maskiner, som kunde ha ett tillfredsställande system, som skulle upplåsa styrkylplanen med tvänne "pusher" system inmonterade däremellan. En större spiltning av kraftkällan till självständiga kraftfaktorer skulle naturligtvis öka värdet av detta plan, ehuru man också måste räkna med en viss ökning i dög-vikt ävensom i styrkastigheten, beroende på tillvaron av fem självständiga system.

Besättningen. Besättningen skall utgöras av icke mindre än fyra officerare och man. Tvänne av dessa skulle vara piloter och experter i navigation, under det de andra skulle vara aeroplankonstörer, även fortrogna med skötseln av trådlösa telegrafer. Enär piloten, som flyger maskinen, ej på ett tillfredsställande sätt kan sköta såväl navigeringen som den trådlösa telegrafien och den andra piloten måste vila till dess tiden för hans "rakt" är inne, blir det nödvändigt att trådlösa telegrafister finnas och att för att uppnå högsta möjliga resultat tvänne sådana måste kunna avlösa varandra.

Frågan om flyktuthållighet. När nu frågan om de allmänna betingelserna för det transatlantiska problemet blivit fastslagna, kan man taga itu med den mest delikata delen av detta problem, nämligen avgränsning av maximaluthålligheten hos ett teoretiskt aeroplan.

Det faktum är, att det endast finnes tvänne faktorer som i grund och botten influera detta problem. Den ena är dugligheten av aeroplanet som ett helt betraktat och den andra dugligheten av luftskruven. Om vid ett allmänt överslag av denna art vi endast hade att tänka på vingspäntheten i och för sig själv, skulle vi erhålla något missledande siffror, ty vi skulle då ej kunna till sådana faktorer som styrkastigheten hos själva stommen o, stjärten, den ökade friktionen, som uppkommer genom maskinlådorna, underredet, stråvor och stat. etc.

För att utrona dugligheten av ett teoretiskt aeroplan, som ett helt betraktat, måste man taga sin tillflykt till metoder grundade på tidigare erfarenheter, d. v. s. man måste bestämma duglighetskoefficienten på ett stort antal lyckade maskiner och så taga medeltalet för en given typ.

Om svenska böcker. Av Axel G. S. Josephson. Den nya upplagan av "Illustrerad Svensk Litteraturhistoria" av Henrik Schück och Karl Warburg ger i dess sista dels två volymer skildring av perioden från mitten av nittonde århundradet till dess slut, i vissa fall därutöver. Nittoiotalet behandlas dock väl knapphändigt. Det är för första gången, som denna period har förstås tillräckligt uttömmande behandlad.

En appell till kvinnliga arbetare. På grund av den ökade skördearealen i år och den ovanliga bristen på kvinnlig hjälp på farmar, står provinsen inför ett allvarligt problem, då det gäller att skaffa

Kvinnlig hjälp. Farm- eller stadshem, där det finnes överflöd på kvinnlig hjälp, vare sig dottrar eller jungfrur, böra övertala dylika att skaffa arbete på farm, där bristen på kvinnlig hjälp är akut

THE BUREAU OF LABOUR. DEPARTMENT OF AGRICULTURE. Regina, Sask.

OFFENTLIG VARNING. Alla fakta peka mot en allvarlig kolbrist i västern nästa vinter.

Till skandinaviska farmare. SKEPPA TILL OSS. VI BETALA EXPRESSAVGIFTEN. Om ni önskar den bästa betalning för edra grädd- eller sänd eller nästa kärna till oss.

Till skandinaviska farmare. SKEPPA TILL OSS. VI BETALA EXPRESSAVGIFTEN. Om ni önskar den bästa betalning för edra grädd- eller sänd eller nästa kärna till oss.

Hudar. Pålsvverk. Om ni önskar snabb betalning för och största förtjänsten på edra pålsvverk, hudar, ull etc., skeppa dem till Frank Massin.

Nuvarande skördetillstånd. I FÖRHÅLLANDE TILL WINNIPEG DISTRIKT FARMLAND. Det är ett underförstått faktum, att Red River Valley i år får en god skörd och att det blir en betydlig stimulans i försäljningen av farmland.

För den Bästa Behandling samt skicklig och samvetsgrann Läkarehjälpl rådföra Dr. Leigh. Dr. Leigh har gjort Nerv-, Blod- och Kroenska Sjukdomar till specialitet och har under sin 30-åriga praktiska i Chicago behandlat och botat tvärsårliga former av dessa sjukdomar hos män och kvinnor.