Für unsere Farmer

Die Behandlung der Treibriemen.

Lederriemen sollen nicht zu dick sein und zur Erzielung längerer Haltbarkeit und größerer Durchzugskraft stets auf der Haarseite laufen; sie müssen ferner, um geschmeidig und lange gebrauchsfähig zu bleiben, regelmäßig in gewissen Zeitabschnitten, d. h. also bei regelmäßigem Betriebe etwa monatlich, sonst mindestens jährlich, einmal sauber gereinigt und neu gefettet werden. Die Reinigung erfolgt am besten durch Erweichen der Lauf- und Oberflächen mit gut handwarmem Wasser; die vorhandene Schmier- oder Schmutzkruste kann dann mit Wasser und Bürste leicht entfernt werden. Darnach läßt man den Riemen gut abtrocknen; bevor er aber ganz trocken ist, fettet man ihn gut ein, indem man ihn mit einem aus zwei Teilen gutem säurefreien Tran (Fishoil) und einem Teil Talg hergestellten Fett mit der Hand gründlich einreibt. Der so gereinigte und gefettete Riemen wird dann bei sehr mäßiger Wärme langsam fertig getrocknet.

Gewebte Riemen aller Art, das sind also namentlich Baumwolle-, Baumwolltuch-, Kamelhaar- und Haarriemen, bedürfen einer ähnlich sorgsamen Pflege und sind nicht nur öfter zu reinigen, sondern auch regelmäßig (d. h. monatlich mindestens einmal) einzufetten, und zwar besonders auch dann, wenn sie einer stärkeren Beanspruchung unterliegen, also etwa in feuchten oder heißen Räumen, im Freien und dergleichen laufen. Das Einfetten erfolgt zweckmäßig in der Weise, daß man die gereinigten Flächen mit Leinöl-firnis, Harz oder einer Lösung von Harz und Benzin, dem man Schwedischrot oder Mennige beifügt, mittels eines Pinsels gleichmäßig überstreicht und dies Verfahren nach jedesmaligem Trocknen des Ueberzuges solange wiederholt, bis das Gewebe nichts mehr aufnimmt. Außer den beiden Flachseiten müssen vor allen auch die in der Regel sehr empfindlichen Kanten in dieser Weise behandelt werden; sie erhalten dann am besten nach der genannten Behandlung noch einen besonderen Anstrich mit einem durch Benzinzusatz entsprechend verdünnten Teer, dessen verhältnismäßig recht langsames Trocknen dadurch beschleunigt werden kann, daß man die geteerten Kanten nach der Benzinverflüchtung mit rotem Bolus (Ton) bestreut und das überflüssige Pulver leicht abreibt. In vorstehend angegebener Weise behandelte Riemen können sogleich nach dem Trocknen wieder in Gebrauch genommen werden.

Wie man Wagenräder in gutem Zustande erhalten kann.

Dazu gehört weiter nichts als ein entsprechend geformter Blechkasten und etwas Petroleum. Mit diesem Hilfsmittel kann man die Gebrauchsfähigkeit eines Rades auf längere Zeit erhalten, also große Kosten ersparen.

Der Blechkasten, den man sich am besten von einem Klempner herstellen läßt, muß eine der Gestalt und Breite des Rades entsprechende schmale u. längliche Form gebogen ist. Damit er festen Stand hat, ist er mit Füßen an den erhöhten Enden zu versehen. Er wird in der Weise unter das frei sich bewegende Rad gestellt, daß dessen äußerer Umfang beinahe den Boden des Kastens streift. Hierauf wird erwärmtes Oel, am besten Petroleum eingefüllt und das Rad langsam gedreht. Das Oel wird von dem Holze der Felgen besonders älterer Räder so rasch und begierig aufgesogen, daß bald Oel nachgefüllt werden muß. Das Rad ist so lange durch den Blechkasten zu drehen, bis kein Oel mehr aufgesaugt wird. Alsdann ist das Holz der Felgen vollständig gesättigt, seine Poren also mit Oel angefüllt.

Der Nutzen des Oels liegt klar vor Augen. Wie oft kommt es vor, da die Räder lahm, Felgen und Naben rissig sind. Verursacht werden diese Schäden durch das Wasser, das die Räder nur zu oft aufnehmen. Selbst neue Wagenräder zeigen am Einsetzen der Felgen und Speichen reichliche Wege zum Eindringen des Wassers, in dem sich das Rad nur zu häufig im Laufe des Jahres bewegt. der sprengen. Dadurch erhalten die Felgen die bekannten Risse, welche di Gebrauchsfähigkeit des Rades stark beeinträchtigen. Sättigt man auch die neuen Räder gleich vor dem Farbenanstrich gründlich mit Oel, so wird dem schlimmsten Holzfeinde, dem Wasser, der Eintritt verwehrt, denn wo Oel ist, kann kein Wasser sein.

Eine Resolution—

An persönliche Freunde will ich das persönlichste aller Geschenke geben: meine Photographie.

Vermeidet den Weihnachtsrummel und laßt Euer Bild jetzt aufnehmen.

THE ROYAL PHOTO STUDIO
über Woolworths Bldg., Regina, Sask.
No. 2.

Kapitalerhöhung des Norddeutschen Lloyd.

Sechs neue Frachtdampfer werden gebaut.

Bremen. — Die Aktionäre des Norddeutschen Lloyd hielten eine Generalversammlung ab und beschlossen eine Erhöhung des Betriebskapitals der Firma von 35,000,000 Mark (etwa $8,400,000) auf 165,000,000 Mark oder etwa $39,600,000. Für diesen Betrag werden Aktien ausgegeben, welche durch die New Yorker Bankhäuser Kuhn, Loeb & Company und Lee & Higginson auf den Markt gebracht werden sollen.

Bei Besprechung der Kapitalserhöhung führte Präsident Heineken aus, daß eine solche notwendig sei, um sechs neue Frachtdampfer, deren Bau beschlossen ist, zu erbauen und den Dampfer „Columbus" einer Rekonstruierung zu unterziehen. Ferner bemerkte er, daß ein großer Teil des Eigentums der Gesellschaft sich in Amerika, genau zehn Jahre nach Beendigung des Krieges, noch im Besitz des Verwalters für das Eigentum feindlicher Ausländer befinde und man von Amerika aus trotz aller Versprechungen noch nicht einmal den Preis für die beschlagnahmten Piers in Höhe von 9,000,000 Mark bezahlt habe. Er hoffe, nichtsdestoweniger den Aktionären der Gesellschaft demnächst acht Prozent Dividenden ausbezahlen zu können.

Unterhandlungen mit der Hamburg-Amerika Linie werden, wie er weiter ausführte, fortgesetzt, konnten zu keinem Abschlusse kommen, da mehrere Direktoren beider Gesellschaften verreist sind. Zwischen den anwesenden Beamten werden die Besprechungen und Berechnungen fortgesetzt, und Präsident Heineken zweifelt nicht daran, daß eine Konsolidierung beider Dampferlinien demnächst erfolgen wird.

Weihnachtsdampfer des Norddeutschen Lloyd.

Eine der letzten Gelegenheiten, Weihnachtspakete nach Amerika zu befördern, ist mit dem am 12. Dezember von Bremerhaven abgehenden D. „Columbus" des Norddeutschen Lloyd, der am 21. Dezember in New York eintrifft, gegeben. Da die Post in den Dezembertagen stets stark überlastet ist, empfiehlt es sich, die Weihnachtspakete schon so frühzeitig aufzuliefern, da sie bereits mit dem Dampfer „Stuttgart" des Norddeutschen Lloyd, der am 6. Dezember von Bremerhaven abgeht, und am 16. Dezember in New York eintrifft, befördert werden können.

Die Dampfer „Stuttgart" und „Columbus" bieten vornehmlich aber auch für Reisende, die die Weihnachtstage mit ihren Angehörigen in Amerika verleben wollen, Gelegenheit, kurz vor dem Fest in New York einzutreffen. D. „Columbus", der bis zur Indienststellung der neuen Vierschrauben-Turbinen-Schnelldampfer „Europa" und „Bremen" der größte deutsche Handelsdampfer ist, befördert Passagiere in der 1., 2. und 3. Klasse, sowie in der dritten Kajüte für Touristen. Die Kosten für Hin- und Rückfahrt in letzterer Klasse belaufen sich auf $190.00.

Auch auf der Strecke von New York nach Europa hat der Norddeutsche Lloyd die Abfahrtszeiten seiner Dampfer so gelegt, daß Reisende die Möglichkeit haben, kurz vor dem Fest nach Europa zu gelangen. D. „Karlsruhe" fährt am 6 Dezember in New York ab und trifft am 16. December in Bremerhaven ein; während D. „München" am 8. Dezember von New York abfährt und Bremerhaven am 18. Dezember erreicht. D. „Berlin" fährt am 11. Dezember von New York aus und landet in Bremerhaven am 20. Dezember.

Echte Aspirin erweist sich als sicher.

Man gebrauche es ohne Angst, wie angegeben in dem „Bayer"-Paket. Ist für's Herz unschädlich.

BAYER — Does not affect the Heart

Wenn Sie nicht das „Bayer Kreuz" am Paket oder den Tabletten sehen, haben Sie die echten Bayer-Tabletten von Aspirin nicht erhalten, welche sich bei Millionen als sicher erwiesen haben und von Aerzten während 25 Jahren verschrieben worden sind für

Erkältungen, Kopfschmerzen, Neuritis, Lumbago, Zahnschmerzen, Rheumatismus, Neuralgie, Schmerzen, usw.

Jedes aufgebrochene „Bayer"-Paket enthält Gebrauchsanweisung. Handliche Schachteln von 12 Tabletten kosten einige Cents. Drogisten verkaufen auch Flaschen von 24 und 100.

Technik und Forschung

Eisbrecher.

Von Dipl.-Ing. Dr. Arthur Hamm.

Durch die Tätigkeit des „Krassin" in den nördlichen Gewässern wurden Eisbrecher wieder populär, während sie sonst ihre ungemein nützliche Tätigkeit recht unbeachtet ausübten. Daß Rußland die größten Eisbrecher der Welt hat, ist kein Wunder, da ja seine wichtigsten Häfen einen großen Teil des Jahres hindurch vereist sind. Aber auch Deutschland besitzt eine stattliche Anzahl dieser Schiffe, freilich nicht in solcher Größe wie den „Krassin". Dieser hat 90 Meter Länge und 21,6 Meter Breite. Sein Tiefgang beträgt 5,5 bis 7,6 Meter und seine Dampfmaschinen leisten 12,000 PS. Die üblichen deutschen Eisbrecher sind viel kleiner, da sie vor allen Dingen die Flüsse eisfrei zu halten haben. Die größten deutschen Eisbrecher besitzen nur eine Länge von 44,6 und eine Breite von 10,67 Metern bei einem Tiefgang von 4,6 Metern. Ihre Maschinenleistung beträgt gerade ein Zehntel von jener des Krassin, und doch ist ihre Tätigkeit außerordentlich wichtig. Namentlich die Elbe bedarf einer Unmenge Arbeit, um so weit eisfrei gehalten zu werden, daß der Schiffsverkehr nicht vollständig unterbunden wird. Deswegen sind im Hamburger Hafen in jedem Winter mehrere Eisbrecher tätig, die zuweilen nicht nur der Schiffahrt den Weg bahnen, sondern auch einen ihrer im Eise festgefahrenen Kollegen zu befreien haben. Man kann im Hamburger Hafen erleben, daß, während noch eben der Hafenverkehr sich in gewohnter Weise abgespielt hat, plötzlich alles Leben und Treiben inmitten einer massigen, rauhen Ebene sich stauenden Treib- und Packeises erstirbt. Dann sind in wenigen Minuten Seedampfer, Schleppdampfer, Barkassen, Leichter in einem dichten Knäuel hilflos zusammengedrängt. Die Beseitigung dieses Zustandes dauert sehr viel länger als sein Entstehen. Von außen müssen die Eisbrecher das Packeis aufbrechen und sich an die Fahrzeuge heran arbeiten. Dann müssen sie diese in freies Fahrwasser schleppen und dabei ständig die einmal aufgebrochene Rinne offen halten.

Die Art und Weise, wie der Eisbrecher wirkt, ist ganz anders, als man sie sich gemeiniglich vorstellt. Die meisten Laien denken, daß er mit aller Kraft mit seinem Bug gegen das Eis anführt und es durch Stoß zerbricht. In Wirklichkeit spielt sich das so ab, daß er sich mit dem Vorderteil, also dem Bug und einem großen Teil des Vorderschiffs, auf das Eis hinaufschiebt, bis dieses unter der ungeheuren Last von mehreren Millionen Kilogramm zerbricht. Ein Schiff wie der Krassin mit einer Vollast-Wasserverdrängung von 14,800 Tonnen hat immerhin das stattliche Gewicht von 14 Millionen Kilogramm, wovon er etwa die Hälfte auf das Eis hinausschieben kann. Daß selbst kräftige Eisschollen einem solchen Gewicht nicht widerstehen können, ist verständlich. Um dazu fähig zu sein, muß natürlich das Vorschiff ganz anders gebaut sein als bei einem gewöhnlichen Dampfer. Am Vorsteven, unmittelbar unterhalb der Wasserlinie beginnt schon der Kiel, der in flachem Bogen bis etwa zur Mitte des Schiffes hinunter führt, dort wo das Schiff seinen größten Tiefgang erreicht. Er ermöglicht es so, daß der Eisbrecher sich auf die Eisscholle hinaufschiebt, bis diese unter dem Gewicht durchbricht. Diese Wirkung kann noch vergrößert werden, wenn man im Hinterschiff Ballast einfüllt, worauf das Vorschiff sich noch mehr hebt. Natürlich ist der Vordersteven bei dieser Tätigkeit einer starken Abnutzung ausgesetzt und daher am Kiel entlang mit einem sehr kräftigen Wulst zu schützen.

Die Eisbrecher haben eine gewisse Aehnlichkeit mit Walfischfängern, die so eingerichtet sind, daß sie vom Eis eingeschlossen aber nicht beschädigt werden können. Ein gewöhnliches Schiff, das senkrecht abfallende Wände besitzt, wird von dem zusammenschiebenden Packeise rettungslos zerdrückt. Walfischfänger und Eisbrecher dagegen besitzen stark gerundete Wände und werden daher vom Eise gehoben. Außerdem sind sie natürlich so gebaut, daß sie dem gewaltigen Druck des sich zusammenschiebenden Eises widerstehen können. Deswegen sind die Rippen des Schiffes, die sogenannten Spanten, bei ihnen viel enger gesetzt als bei gewöhnlichen Schiffen, und die Außenhaut — die äußeren Platten — ist ganz besonders kräftig. Ebenso muß die Maschinenanlage im Verhältnis zur Größe des Schiffes sehr stark und mit langsam laufenden Dampfmaschinen ausgerüstet sein, da sonst die Stöße, denen die Schiffsschraube beim Zusammentreffen mit dem Packeis ausgesetzt ist, den Schrauben oder deren Wellen zu gefährlich würden. Die Aufgabe der Schrauben eines Eisbrechers ist nicht nur, das Schiff vorwärts zu bewegen, sondern auch die zertrümmerten Eisschollen vollkommen zu zermahlen, um die Bahn freizuhalten. Außer diesen Eigenheiten weisen Eisbrecher noch eine ganze Anzahl von Besonderheiten im Bau des Schiffskörpers und der Maschinenanlage auf, die in jahrzehntelanger Erfahrung entwickelt worden sind. Erst sie machen ein Schiff zum wirklichen Eisbrecher und ermöglichen solche Leistungen, wie sie der „Krassin" bei Spitzbergen vollbracht hat.

Die Hauptschwierigkeit des Eisbrechers besteht neben dem Zertrümmern der Eisschollen im Wegschaffen der gebrochenen Eismasse und im Freihalten einer Fahrrinne. Gebrochene Eisschollen, die keine Gelegenheit haben, wegzutreiben, schieben sich leicht wieder zu Packeis zusammen und frieren aneinander. Auf diese Weise können Eisberge entstehen, die bei flachem Wasser bis auf den Grund reichen und die Schiffahrt mehr behindern als die vorher vorhandene geschlossene Eisdecke. Solche Packeisbarrieren können den ganzen Fluß verstopfen und durch das Auftauen des Wassers die Deiche gefährden. Vor einiger Zeit meldeten die Zeitungen von der Bildung einer solchen Eisbarriere in einem der Nebenflüsse des Indus im Himalaja-Gebirge. Das Aufbrechen dieser Barriere würde eine ungeheure Flutwelle im Industal zur Folge haben und viele Ortschaften und zahllose Menschenleben gefährden. Das von vornherein zu verhindern, ist ebenfalls Aufgabe des Eibrechers. Deswegen können z. B. auf der Unterelbe die Eisbrecherarbeiten nur dann erfolgreich aufgenommen werden, wenn durch Ebbe und Ostwind das gebrochene Eis im Unterlauf des Flusses abgetrieben wird. Haben die Eisbrecher dann die Eisdecke aufgebrochen und die Schollen mit ihren Schrauben zermahlen, so müssen sie noch durch ständiges Hin- und Herfahren die Eismassen in Bewegung halten, um es nicht zum Zusammenfrieren kommen zu lassen. Treibt das Eis in ungenügender Weise ab, so kann man leicht erleben, daß in den zerkleinerten Eis- und vielleicht auch noch Schneemassen selbst starke Eisbrecher stecken bleiben und dann von ihren anderen, noch im freien Fahrwasser befindlichen Kollegen befreit werden müssen. Man sieht daraus, daß nur planmäßiges Zusammenarbeiten zum Erfolg führen kann. Ein auf sich selbst angewiesener Eisbrecher gerät leicht in Gefahr, und man könnte dem Kapitän nicht einmal einen Vorwurf machen, wenn sein Schiff festsitzt und es sich durch andere befreien lassen muß. Um so höher ist die Leistung des „Krassin" zu bewerten, der ganz allein im nordischen Eismeer, dessen Eismassen noch unvergleichlich größere Mächtigkeit haben als die unserer Flüsse, seine Arbeit vollbracht hat, um die gescheiterte Nobile-Expedition zu retten.

Männer verlangt

$5 bis $12 per Tag werden unseren Graduierten gezahlt durch unser praktisches System und modernste Ausstattung. Wir garantieren, Sie vorzubereiten, eine dieser gutzahlenden Stellungen ausfüllen zu können, und dies in kurzer Zeit als Auto-, Traktor- oder Fliegermechaniker, Chauffeur, Batterie-Zusammenschweißen, Ignition, Elektriker, Verkäufer, Vulkanisator, usw. Große Nachfrage. Das größte Unternehmen der Welt. Grundlage dieser Dominion-Schulen seit 20 Jahren etabliert. Die größte praktische Lehranstalt der Welt. Unser Wachstum wird durch den Erfolg von Tausenden unserer Graduierten bedingt, welches großes Geld verdienen. Lassen Sie uns Ihnen helfen, wie wir jenen geholfen haben. Keine vorhergehende Schulung ist notwendig. Spezielle Raten jetzt. Tag- und Abendklassen. Wenn Sie außer Arbeit sind, oder eine schlecht bezahlte Beschäftigung haben, schreiben Sie um unseren freien Katalog. Wir haben auch Schulen, wo man das Barbierhandwerk, Frisieren, Ziegellegen, Pflastern, Maurerhandwerk, praktische Elektrizität, Hausdrähte und Kraftanlagenarbeit erlernen kann. Ebenso die Arbeit im Lichtspieltheater und viele anderen Erwerbszweige. Schreiben Sie uns um genaue Auskunft über das Handwerk, für welches Sie sich interessieren.

Dominion Trade Schools, Limited
580 Main Street, Winnipeg.
Jetzt auch Geschäftsführer der Hemphill Trade Schools von Canada und Ver. Staaten. 40 Zweig Schulen von Küste zu Küste.

NORDDEUTSCHER LLOYD

Direkte Dampferlinie nach Halifax und von und nach
Montreal.

Auch regelmäßiger wöchentlicher Dienst von und nach
New York.

Große moderne Schiffe mit vorzüglicher Verpflegung und zuvorkommender Behandlung. Eure eigene Sprache.

Geldüberweisungen
nach allen Ländern Europas in amerikanischer oder Landeswährung zu billigster Rate prompt ausgeführt.

Deutsche, unterstützt eine Deutsche Dampfer-Gesellschaft!

Auskunft unentgeltlich bei allen Lokalagenten oder vom
NORTH GERMAN LLOYD
(G. L. MARON, Western Manager)
654 Main St., Winnipeg, Man.

Östliches Canada: 1178 Phillips Place, Montreal, Que.
Alberta und British Columbia: 10061 — 101st Street, Edmonton, Alta.

BONDS
für
$100
und aufwärts
betragen
4¾%
für irgend eine Zeit zwischen ein und fünf Jahren.
Ausgegeben von
Canada Permanent Mortgage Corp.
Etabliert 1855

Kapital	$ 7,000,000.00
Reservefonds	$ 7,500,000.00
Activa überstiegen	$63,000,000.00

Saskatchewan Zweig:
1778 Scarth Street
Regina, Sask.
A. G. Cook, Acting Manager.
Bitte, schreiben Sie um Einzelheiten

McCallum, Hill & Co.
Investment Bankers,
Aktien-, Bonds- und Getreide-Brokers,
Mitglieder der Winnipeger Grain Exchange.
Private Telegraphenverbindung mit New York, Chicago, Montreal, Toronto und Winnipeg.
Kommen oder schreiben Sie wegen Preisansätzen.
Board Room und Offices auf dem Ground Floor.
McCallum, Hill Building
Regina, Sask. —:— Phone 8588.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

In diesem Winter—
Besuchen Sie Ihre Freunde und Verwandten. Sie werden Sie wiedersehen und wissen wollen, wie es Ihnen in diesem schönen Lande ergangen ist.

Unsere Niedrigen Raten
werden es Ihnen leicht machen, auszureisen, — entschließen Sie sich nur dazu und der Lokalagent der Canadian National wird alle die Einzelheiten der Reise vorbereiten.

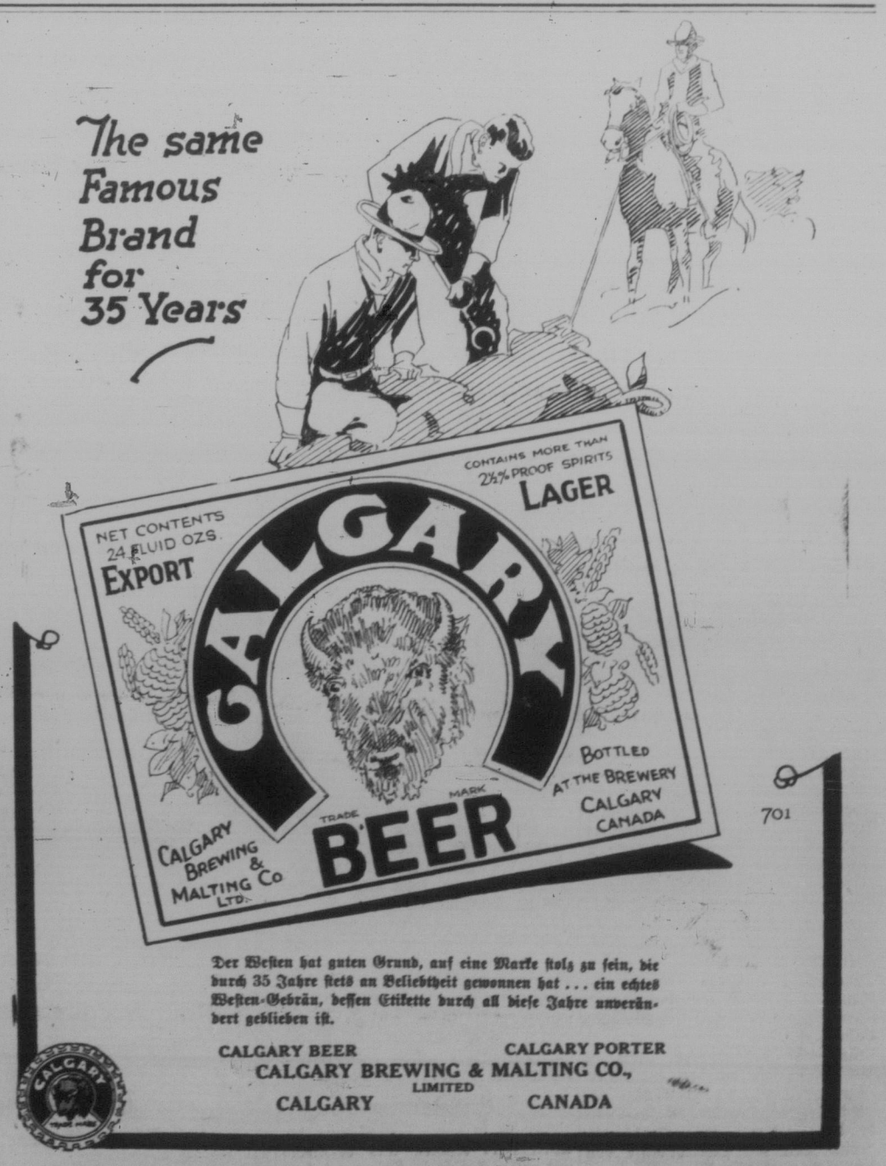
Die durchgehenden Züge der Canadian National fahren durch ein Territorium, das reich an landschaftlicher Großartigkeit und Schönheit, an historischen und bildenden Werten für den Reisenden ist. Auf den Zügen werden Sie fröhliche und liebenswürdige Reisegefährten finden — eine ansteckende Luft von Fröhlichkeit und Kameradschaft. Es gibt nichts, was die Canadian National Schlaf- und Speisewagen übertrifft. Ein Funkenspruchdienst (Radio-receiving Service) befindet sich auch auf den durchgehenden Zügen.

Packen Sie zusammen und gehen Sie nach
Ost-Canada
Exkursions-Reisebillette zum Verkauf vom 1. Dezember bis 5. Januar.
Rückreise binnen 3 Monaten vom Verkaufsdatum an.
oder nach den
Zentral Staaten
Exkursions-Reisebillette zum Verkauf vom 1. Dezember bis 5. Januar.
Rückreise binnen 3 Monaten vom Verkaufsdatum an.
oder nach der
Pacific Küste
Bestimmte Daten im Dezember, Januar und Februar.
Rückreise irgendeine Zeit bis zum 15. April 1929.

Wahl von Reiserouten Aufenthaltspunkte.

Volle Einzelheiten werden gern von irgend einem Canadian National Agenten erteilt, oder schreibt an W. Stapleton, Distrikt Passagier Agent, Saskatoon.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS



Der Westen hat guten Grund, auf eine Marke stolz zu sein, die durch 35 Jahre stets an Beliebtheit gewonnen hat ... ein echtes Westen-Gebräu, dessen Etikette durch all diese Jahre unverändert geblieben ist.

CALGARY BEER CALGARY PORTER
CALGARY BREWING & MALTING CO., LIMITED
CALGARY CANADA

701