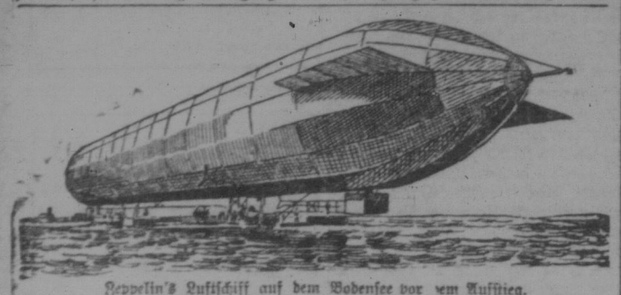
Fliegende Menschen.

(Aus der „Arena", Berlin.)

Wie der Vogel fliegen können, sich, aller Erdenschwere ledig, in die Luft erheben — es ist der alte Traum der Menschheit. Den ältesten Griechen schwebte die technische Möglichkeit vor, das in der Thierwelt so scheinbar mühelos gelöste Problem auch für den Menschen zu lösen. Die Sage von Daidalos und seinem Sohne Ikaros beweist es, die Vater Homer auf kunstreich aus Wachs geformten Flügeln vor dem Zorn des Minos aus Kretas Mauern davonschweben läßt, wie weiland Gambetta aus dem belagerten Paris. Der alte Orient träumte das Märchen vom fliegenden Koffer, und in der Bibel, in der Phantasie der alttestamentarischen Propheten spielt das Fliegenkönnen gleichfalls seine Rolle: der Prophet Hesekiel macht auf einem vierfachen Thier mit Menschenhänden, rauschenden Flügeln und rasselnden Rädern Luftreisen von Babel nach Jerusalem und umgekehrt, seine Strafpredigten den Verstockten zu halten. Zwar die biblische Beschreibung dieses wundersamen Flugapparates ist mir nicht recht klar geworden; aber der Pastor Cannon in Amerika scheint sie ganz genau begriffen zu haben, denn er hat nach ihr neuerdings eine Flugmaschine modellirt, für deren Bau sich bereits eine Aktiengesellschaft gegründet haben soll. Die Cannon'sche Flugmaschine sieht auf dem Papier wie ein großer Blasebalg aus, der von einem nach Zahl und Anordnung der biblischen Beschreibung gewissenhaft nachkonstruirten Rädersystem mittels Gasmotors in Bewegung gesetzt werden soll.

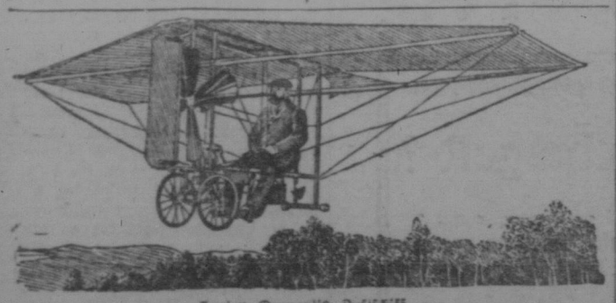


Zeppelin's Luftschiff auf dem Bodensee vor dem Aufstieg.

Das Merkwürdige ist, daß gerade diese ältesten Phantasien diejenige Phase der Lösung des Luftschiffproblems darstellen, die als die eigentlich Zukunftweisende angesprochen werden muß: die „dynamische", den Vogel- oder Drachenflug nachahmende Methode, trotz aller gegenwärtigen Erfolge

Graf Zeppelin.

der anderen Methode, des „statischen" Flugs vermittels Luftballons. Schon die neuesten so glücklichen Versuche des im Dienste der französischen Zuckerkönige Gebrüder Lebaudy stehenden Ingenieurs Juillot beruhen im Grunde auf einer geschickten Kombination beider Methoden, des Ballons mit der Flugmaschine. Und der vor Juillot erfolgreichste Vertreter der Ballon-Luftschiffahrt, der vielgenannte Brasilianer Santos Dumont, ist gegenwärtig bereits soweit, den Ballon nur noch gewissermaßen als nothwendiges Uebel anzusehen. Der Ballon, meint er, wird sich so lange nicht vermeiden lassen, als noch keine Maschine da ist, die aus eigener Kraft allein, vermöge ihrer besonderen Konstruktion den Menschen sicher in die Lüfte zu erheben vermag. Aber je mehr die Maschine verbessert werden



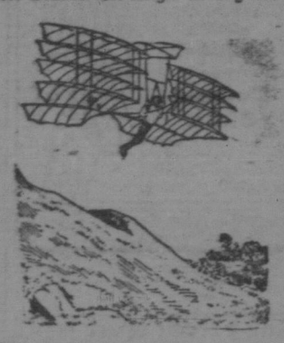
Santos Dumont's Luftschiff.

wird, um so kleiner wird der Ballon werden, und schließlich wird man ihn ganz entbehren können, der Flugapparat wird ohne jeden Ballon nicht nur zuverlässig auf- und niedersteigen, sondern auch mit der Sicherheit des Vogels, so lange man will, in den Lüften sich schwebend erhalten, mit Eilzugsgeschwindigkeit Menschen und Lasten dahintragen, hoch über dem Erdenstaube. Was wohl die gefiederte Welt sagen wird zu den Ungethümen, die ihnen das Reich der Lüfte dann streitig machen? Werden sie nicht wähnen, das Zeitalter der Saurier, der fliegenden Drachen, sei wieder lebendig geworden?

Noch Helmholtz hat vor 33 Jahren das Problem des Fliegens nach Art der Vögel sehr pessimistisch angesehen. Flügelflächen, die einen Menschen zu tragen vermöchten, müßten so groß sein, daß dessen Muskulatur nicht hinreichen würde, die künstlichen Schwingen zu bewegen. Der Vogel kommt mit verhältnißmäßig kleinen Flügeln aus, weil nicht allein das Gefieder, sondern auch seine Knochen und sonstigen Hohlräume seines Körpers mit zum Theil verdünnter Luft gefüllt sind, die sein Gewicht bedeutend erleichtert. Außerdem sind die Brustmuskeln beim Vogel viel stärker im Verhältniß als beim Menschen. Neueste Forscher sehen gleichwohl die Sache wesentlich günstiger an. Robert von Lendenfeld hat in der Naturwissenschaftlichen Wochenschrift das Verhältniß der Flügelflächen zum Körpergewicht verglichen und gefunden, daß es in der fliegenden Thierwelt ungemein schwankend ist. Bei der Trappe kommen auf 1 Gramm Körpergewicht nur 62 Quadratmillimeter Flügelfläche, beim Albatros 67, bei der Lachmöve schon 336, beim Kohlweißling gar 11,600. Für den Menschen berechnet er bei einem Körpergewicht sammt künstlichen Flügeln von 90 Kilogramm die nothwendige Flügelfläche auf 2,7 Quadratmeter. Dem würde ein Paar Albatrosflügel entsprechen, die 3 Meter lang und am Grunde 60 Centimeter breit wären. Und er kommt zu dem Schluß: „Flügel von solcher Größe rasch und sicher zu handhaben und schnell genug zu drehen und in ihrer Form zu verändern, um all' die kleinen Strömungen der Atmosphäre auszunutzen, wird gewiß nicht allzu schwer sein, weshalb kein Grund vorliegt, warum nicht auch der Mensch imstande sein sollte, die Kunst des Segelfluges zu erlernen."

Der Ansicht ist ja auch Lilienthal gewesen, als er 1891 von seinem künstlichen 30 Meter-Hügel herab die bekannten Versuche mit dem fledermausähnlichen, von Spitze zu Spitze 7 Meter messenden Apparat begann, bis ihn im August 1896 das Geschick ereilte: mit einem neuen, etwas größeren Apparat vertraute er sich einer zu starken Luftströmung an, verlor die Herrschaft über die Flügel und stürzte so unglücklich, daß er den Verletzungen bald darauf erlag. Für die Möglichkeit des dynamischen Fluges sind die Lilienthal'schen Versuche trotz ihres jähen Abbruches und trotz des gleichen traurigen Endes, das sein unmittelbarer Nachahmer, der Engländer Pilcher, am 30. Dezember 1899 fand, immerhin beweiskräftig genug gewesen. Sie liegt aber wohl nicht auf dem Wege der direkten Nachahmung des Vogelfluges, sondern des Drachens. Der jüngste Schüler Lilienthals, der Berliner Mechaniker Emil Lehmann, versucht es zwar wieder mit einem vogelschwingenartigen Apparat, wobei er, in seiner Maschine stehend, mittels Fußbewegungen die mit Zugschnüren versehenen Flügel in schlagende Bewegung bringen will und so in Bälde das Fliegen zu erlernen hofft. Die weitaus meisten Nachfolger Lilienthals aber gingen längst zum Drachenflug über.

Ein durch seine glänzend bewährten Unterseeboote bekannter amerikanischer Erfinder, J. P. Holland in Newark, Staat New Jersey, hat freilich noch vor zwei Jahren einem Interviewer der Londoner Zeitschrift „English Mechanic" anvertraut, daß auch er für den Menschen das Fliegen nach Art der Vögel sogar für leichter ausführbar halte, als man gemeinhin glaube. Er sei auf letztem Wege, eine Flugmaschine zu konstruiren, die das Fliegen für Jedermann nicht schwerer mache als einfaches Spazierengehen. Zwei Flügelpaare von 6 Meter Spannweite, aus Bambus hergestellt und direkt an den Schultern, Armen und Hüften befestigt, würden mit wenigen Schlägen, die ganz und gar keine besondere Muskelanstrengung erforderten, den Flieger vom Boden erheben und sofort in eine bequeme Lage, das Gesicht nach unten, bringen, in der er nach Belieben dahinschweben könnte, 80—160 Kilometer in der Stunde. Bei einiger Uebung würde



Chanute mit seinem Apparate im Flug.

er geradewegs in ein offenes Fenster seines Hauses hineinsteuern können, wozu noch nicht einmal ein Steuerruder nothwendig sei; denn die Möve brauche auch nicht den Schwanz zur Steuerung, sondern wohin der Vogel Kopf und Vorderkörper halte, dahin folge der übrige Rumpf nach. Bei starkem Gegenwinde genügte ein Kreuzen wie beim Segeln. Indem man die Schwingen in entgegengesetzter Richtung wie beim Aufstieg bewege, würde sich der Abstieg mit Leichtigkeit bewirken lassen. Und ein jäher Absturz wäre selbst dann noch ausgeschlossen, wenn zwei der Flügel völlig versagten. Die nur 25 Pfund wiegende Maschine würde für nur 40 Mark Jedermann „erschwinglich" sein. Ist's auch kühn, so hat es doch Methode. Einen Wolkenflug mit einer schmetterlingförmigen, von Professor Montgomery in Californien auf Kosten der Jesuiten des Klosters Santa Clara konstruirten Flugmaschine, die an das Holland'sche Projekt erinnern dürfte, versuchte im Juli vorigen Jahres der Luftschiffer Maloney, wobei er leider sein Leben verlor. Er ließ sich und seine Maschine 800 Meter hoch im Luftballon mitnehmen, um von da aus weiter zu fliegen. Aber durch den Bruch eines Flügels versagte der Apparat völlig, sauste zur Erde und Maloney blieb zerschmettert liegen.

Gescheitert, wenn auch ohne Opfer an Menschenleben, sind übrigens auch die große Flugmaschine des bekannten Erfinders des Maximgeschützes, des Franzosen Hiram Maxim, die der Wiener Ingenieure Kreß, Wellner und mancher anderen. Aber wie viele Opfer und scheinbar vergebliche Arbeit hat es gekostet, ehe Eisenbahn und Dampfschiff die heutige doch auch noch lange nicht absolut betriebssichere Stufe der Vollkommenheit erreichten!

Die Form des Drachens, dieses beliebten Knabenspielzeugs, bietet jedenfalls die Möglichkeit, eine Flugmaschine dauernd in der Schwebe zu erhalten, da gewölbte und in bestimmtem Winkel zur Windrichtung geneigte große Flächen als Tragflächen wirken. Der Amerikaner Prof. Langley, der

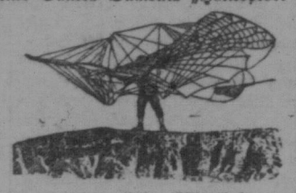
Verschiedene Phasen beim Abflug von einem Hügel.

auf dem Potomacflusse seine Versuche macht und dessen Modell mehr als einen Kilometer weit tadellos fliegt, hat gezeigt, daß es auch beim Schwebeflug der Vögel wesentlich darauf ankommt, ob zwischen der horizontalen Geschwindigkeit des Windes und der des fliegenden Körpers ein genügender Unterschied vorhanden ist. Haben sich beide Geschwindigkeiten ausgeglichen, so braucht die Tragfläche nur in eine andere Lage gebracht zu werden, um den nöthigen Unterschied wieder herbeizuführen. Lilienthal hatte das bei seinen Versuchen wohl verwerthet, indem er bei plötzlichen Windstößen den Schwerpunkt seines Körpers zu verlegen suchte. So glaubte er nach wenn auch noch so langem und mühevollem Ueben schließlich eine solche Herrschaft über seinen Apparat zu erlangen, daß er allen Luftströmungen gewachsen wäre. Eine Flugmaschine erdenken, sagte er, sei nichts, sie konstruiren wenig, üben sei alles. In diesem Sinne ist auch der Chicagoer Ingenieur Chanute vorgegangen, der seit 1896 seine Versuche am Ufer des Michigansees anstellt. Er bediente sich zunächst eines Aeroplans, der aus einer ganzen Anzahl gewölbter Segelflächen bestand. Dann ließ er ein Segel nach dem anderen fort, bis es nur noch zwei waren, parallel zueinander gewölbt und durch Stäbe an den Seiten verbunden.

Mit einer Art Kastendrachen, bei dem nur Deckel und Boden geblieben, die Seitenwände aber durch leichte Stäbe ersetzt sind, — wie ein riesiger Käfer sieht das Ding aus — versuchen es die Amerikaner Gebrüder Wright in Dayton, Staat Ohio. Ihren neuesten Apparat sollen sie übrigens merkwürdigerweise den Franzosen für eine Million Francs angeboten haben. Zunächst machten sie von einer Anhöhe zahlreiche Gleitflüge über 200 Meter weit. Später setzten sie einen Motor ein. Auf einem Schienengeleise ließen sie die Maschine gegen Wind anfahren, dann erhob sie sich mit einem Sprung in die Lüfte, um nach wenigen Metern wieder zu landen. Im Herbst 1905 konnten bereits Versuche mit Bemannung vor sich gehen. So wurden am 26. September 17,9 Kilometer in 18 Minuten 9 Sekunden zurückgelegt, und zwar in einer Kreiskurve, die zur Abflugstelle zurückführte. Allmählich wurde die durchflogene Strecke immer weiter und am 5. Oktober 1905 wurden bereits 39,8 Kilometer in 38 Minuten erreicht.

Ein anderer Amerikaner, Gustav Whitehead, hat es zunächst weniger darauf abgesehen, hoch und weit zu fliegen, als vielmehr seinen Apparat so weit zu vervollkommnen, daß er sich mit ihm jederzeit in die Luft erheben und nach Belieben wieder zur Erde herablassen kann. Dabei fliegt er nicht wie Lilienthal und die Wrights von einer Anhöhe herab, sondern erhebt sich aus der Ebene. Er läuft, ganz wie der Knabe, der seinen Papierdrachen fliegen lassen will, eine Strecke gegen den Wind, bis dieser in die Segel einsetzt und den Apparat in die Lüfte erhebt. Ein leichter Luftschraubenmotor unterstützt den Auftrieb wie bei dem Wright'schen Apparat.

Schon 1878 hatte der italienische Ingenieur Forlanini ein durch Dampfkraft bewegtes Schraubenfliegermodell konstruirt. Nun will auch Santos Dumont fortan nur noch mit Luftschrauben arbeiten. Sein „Hélicoptère" hat einen 35 Kilogramm schweren Motor, der 24—28 Pferdekräfte entwickeln soll. Das würde einen ganz ungeheuren Fortschritt bedeuten, denn früher galt ein Gewicht von 25 Kilogramm bei Dampfmaschinen, von 40 Kilogramm bei Benzin- und Petroleummotoren als Mindestgewicht zur Erzielung einer Pferdekraft. Aber schon Maxim bei seinem obenerwähnten großen Aeroplan kam auf 10, Hargrave bis auf 5 Kilogramm pro Pferdekraft; Langley, der ebenso wie Regierungsrath Hofmann in Berlin, im Gegensatz zu den meisten Flugtechnikern, die mit Explosionsmotoren arbeiten, wieder zur Dampfmaschine zurückgekehrt ist, gar auf ca. 3 Kilogramm. Und Santos Dumonis „Hélicoptère"



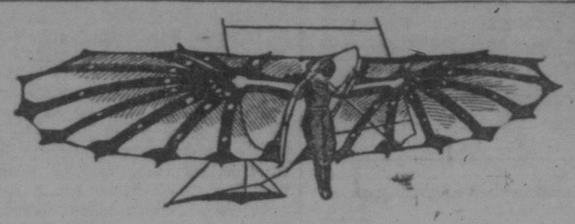
Die Flugmaschine Lilienthals.

müßte ja, wenn die Angaben stimmen, mit kaum 1½ Kilogramm auskommen.

Weit mehr als der Drachenflieger ist der Luftballon, sofern er wirklich lenkbar sein soll, von einer leistungsfähigen Maschine abhängig. Denn ohne eine solche wird er stets ein Spielball aller Winde die abenteuerlichen Luftsegler gerade über den geheimnißvollen Erdpol geführt hätten. Der Gedanke, den Ballon durch herabhängende Schleppseile zu zwingen, sich nie höher als erwünscht über den Boden zu erheben, war klug genug erdacht.

Juillot-Lebaudys Ballon in seiner letzten Gestalt, 58 Meter lang, alles in allem 13½ Meter hoch, hat einen Inhalt von 2666 Kubikmeter, die Hülle wiegt 550 Kilogramm, der ganze Ballon mit Insassen, Benzinvorrath, Wasser und Ballast etwas über 2500 Kilogramm. Scheinbar neu an ihm, in Wahrheit nur die Vervollkommnung einer Erfindung des französischen Ingenieur-Offiziers Meusnier aus dem Jahre 1784, ist, daß die Ballonhülle nicht durch Rippen fest versteift ist wie die Zeppelin'sche, sondern erst durch inneren Ueberdruck, der durch einen sogenannten Ballonet erzeugt wird, ihre prallen Form bekommt. Diese Ballonets sind in den Ballon eingefügte Luftsäcke, die durch einen Ventilator aufgepumpt werden können, sobald die Hülle schlaff zu werden droht. Nachdem schon der erste „Lebaudy" eine Anzahl Fahrten gemacht, bei denen er mit größter Präzision manövrirte, erreichte „La Jaune" bisher einige 70 Aufstiege, bei denen mehr als 200 Passagiere befördert wurden, darunter der Kriegsminister und zahlreiche militärische Commissionen. Die Probefahrten im vorigen Herbst fielen so erfolgreich aus, daß der Ballon seitdem als Kriegsfahrzeug in den französischen Festungsdienst eingestellt wurde. Sechs Festungen der Ostgrenze sollen demnächst mit je einem derartigen Luftschiff versehen werden. Der Preis eines solchen „Lenkbaren" beträgt nur 250,000 bis 300,000 Francs.

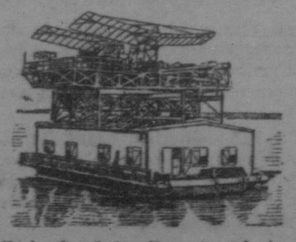
Nach diesen Vorgängen in Frankreich ist es wohl zu glauben, daß sich der deutsche Kaiser ebenfalls für die Ballonschiffahrt zu Kriegszwecken interessirt. Ein Berliner Blatt wußte ja bereits zu melden, daß die viel erörterten Empfänge von Männern der Industrie und Hochfinanz durch den Kaiser der Besprechung des Baues kriegstauglicher lenkbarer Luftschiffe gegolten hätten. Und zwar speziell dem des Majors von Parseval, das gegenwärtig bei Riedinger in Augsburg gebaut



Der Engländer Pilcher im Flug.

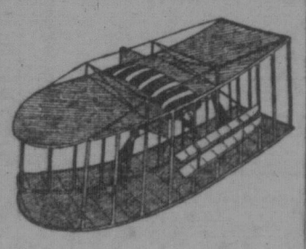
Schwarz in Berlin, ganz aus Aluminium gebaut, scheiterte bereits bei der ersten Probefahrt. Erst der schon genannte Santos Dumont steigerte die Eigengeschwindigkeit auf 8 Meter in der Sekunde mit seinem Luftschiff No. 6, mit dem er den Eiffelthurm umfuhr und damit den Deutsch-Preis von 100,000 Francs gewann. Das mit zwei Daimler-Benzinmotoren ausgerüstete Riesenluftschiff des deutschen Generals Grafen Zeppelin, das 1900 seine erste Probe bestand, erlitt bei seinen Versuchsfahrten über dem Bodensee Havarien und konnte eigentlich nur den Beweis erbringen, daß die Lenkbarkeit solcher Riesenluftschiffe durchaus im Bereiche der Möglichkeit liegt. Mit ähnlichen Riesenballons versuchte sich auch Santos Dumont, der bereits ein ganzes Dutzend gebaut hat und nun bei No. 13 war, der „Yacht aérien", die noch nicht erprobt wurde, als er sich der „dynamischen" Luftschiffahrt zuwandte. Seine No. 10, der „Omnibus", faßte nicht weniger als 12 Personen.

Den größten Fortschritt in der Ballontechnik bedeutet mit 11 Meter Eigenbewegung in der Sekunde (40 Kilometer in der Stunde!) das neue Luftschiff Lebaudys, das, wie bereits erwähnt, den französischen Ingenieur Juillot zum Erbauer hat. Es ist „Le Jaune", so genannt nach der chromgelben Farbe des Baumwollstoffes, der seine Hülle bildet. Dieser Stoff ist, wie der Daimler-Motor von 40 Pferdekräften, deutsches Fabrikat, in Hannover gefertigt und so gut, daß er 60 Tage die Gasfüllung behielt. Hätte Andrée bei seiner tollkühnen Nordpolfahrt per Luftballon im Juli 1897, die ja neuerdings im Auftrage einer amerikanischen Zeitung, des Chicago Record-Herald, der Journalist Walter Wellmann mit zureichenderen Mitteln wiederholen will, diesen guten hannoverschen „Stoff" gehabt, er wäre am Ende doch in Gegenden gelangt, in denen ihn und seine Schicksalsgefährten irgend ein Walfischfahrer oder ein freundlicher Eskimo noch lebend aufgebracht hätten, wenn es auch fraglich bleiben muß, ob die erhofften günstigen Zufälligkeiten in der Atmosphäre bleiben, wenn auch deren sorgfältiges Studium gerade durch die zahllosen Ballonfahrten der letzten Jahre manchen erfolgreichen Flug durch die Lüfte gezeitigt hat. Man denke nur an die Fahrt des Ballons „Centaure" vom Pariser Aeroclub, der 1899 in 23¼ Stunden von Paris bis Schweden gelangte, die Hochfahrten von Dr. Berson und Hauptmann Groß mit dem deutschen Ballon „Phönix", die bis 10,800 Meter Höhe ausgedehnt werden konnten, den siebenstündigen Flug des Züricher Luftschiffers Spelterini über die Alpen im September 1904, die 41 Stunden lange Schleppfahrt des französischen Luftschiffers Comte de la Baulx im Oktober 1901 von Paris nach Korostitsche in Südrußland (Gouvernement Kiew), die eben erst, im April 1906 erfolgte, bisher längste Dauerfahrt von 52 Stunden 22 Minuten der Deutschen Dr. Kurt und Dr. Alfred Wegener von der königlichen Luftwarte Lindenberg, und manche andere. Das hat man auch sehr früh schon eingesehen, daß mit dem



Prof. Langley's Apparat auf dem Potomac.

Luftballon allein es noch nicht gemacht ist. Hat man doch vor Erfindung der Dampfmaschine bereits daran gedacht, ein Luftschiff durch Ruder und Segel zu treiben. Natürlich ein ganz thörichter Versuch. Die ersten mit Dampfmaschinen versehenen Ballons baute Giffard 1852 und 1855. Sie scheiterten daran, daß die Maschinen dem Ballon nur eine Eigengeschwindigkeit von 2 bis 3 Meter in der Sekunde zu ertheilen vermochten, während mindestens 12 bis 14 erforderlich sind, damit der Ballon gegen mäßigen Wind aufkommen kann. 1860 wurde der Gasmotor erfunden, und der Ingenieur Paul Haenlein in Brünn wandte ihn 1872 bei seinem Luftschiff an, das damit bereits 5 Meter Eigengeschwindigkeit erhielt. Dann kam der elektrische Motor, mit dem der Franzose Gaston Tissandier 1883 seinen Ballon ausstattete. Mit einem solchen hatten dessen Nachfolger, die französischen Luftschifferkapitäne Renard und Krebs, den Erfolg, ihrem torpedoförmigen Ballon „La France" nicht allein eine Eigenbewegung von 6 Meter in der Sekunde zu ertheilen, sondern auch ihr Luftschiff bei 7 Probefahrten fünfmal zur Abfahrtsstelle zurückzubringen, zum ersten Mal am 9. August 1884. Den elektrischen löste wieder der durch den Autosport zu immer größerer Vollkommenheit gebrachte Benzinmotor ab. Zwar die ersten beiden Versuche mit ihm verunglückten täglich: Das von Wölfert 1897 erbaute Benzinmotorluftschiff verbrannte, und auch das von dem Ingenieur David wird. Parseval hat mit dem verunglückten Hauptmann Siegsfeld zusammen den bekannten „wurstförmigen" Drachenballon der deutschen Militär-Luftschifferabtheilung konstruirt, ist also ein erfahrener Fachmann. Sein neues Luftschiff wird aus einem ebenfalls mit Luftsäcken (Ballonets) versehenen Ballon von 2300 Kubikmeter Inhalt, 48 Meter Länge und 8,57 Meter Durchmesser, einer vierflügeligen Luftschraube von 4,2 Meter Durchmesser, die durch einen Daimlermotor



Die Flugmaschine der Brüder Wright.

von 90 Pferdekräften bewegt wird, und einer 1100 Kilogramm schweren Gondel aus Stahlrohren, Aluminium und Holz bestehen. Sollte sich's bewahrheiten, daß bereits eine Studiengesellschaft mit Admiral von Hollmann an der Spitze aus diesem Anlaß zusammengetreten sei, so wäre es wohl zu wünschen, daß sich das Interesse der Herren nicht auf Ballonversuche allein versteifte, weil nun gerade in Frankreich damit einige Erfolge erzielt worden sind. Trotz „La Jaune" ist es bis zum wirklich lenkbaren, allen atmosphärischen Vorgängen gewachsenen „statischen" Luftschiff noch weit hin, wenn auch der „Gelbe" schon fast die zur vollen Lenkbarkeit erforderliche Mindestgeschwindigkeit erreicht.

Paul Schettler.

Der Lebaudy'sche Ballon vor der Auffahrt.

— Immer der Gleiche. Professor: „Wer war denn die Dame, mit der ich Sie gestern prominiren sah?" Primaner: „Das war meine Schwester!" Professor: „Wie sind Sie denn mit der bekannt geworden?"

— Falsche Beziehung. „Meine Frau und Kinder sind sechs Wochen in der Sommerfrische gewesen." — „Nun, wie hat es ihnen denn gefallen?" — „Danke, ich habe mich recht gut amüsirt."

— Der boshafte Notar. Freund: „Warum willst Du denn aus Deiner schönen Wohnung ausziehen?" Junger Arzt: Weil sich einen Stock tiefer mein alter Feind, der Notar Beißmüller, eingenistet und an seiner Wohnungsthür eine Tafel angebracht hat, mit der Aufschrift: „Testamente billigst!" Das lesen natürlich meine Patienten, wenn sie zu mir heraufsteigen wollen — und die meisten kehren dann wieder um!"

Ameisen marschieren trotz ihrer „Emsigkeit" nicht rasch. Die sogenannten Blattschneide-Ameisen legen 500 Fuß in der Stunde zurück.

Unsere Agenten.

Wir bitten unsere Leser, die ihre Abonnementsgelder noch nicht eingeschickt haben und sich die Mühe des Schickens durch die Post ersparen wollen, Gelder sowie Bestellungen auf den Courier bei unseren Agenten zu machen.

Wir geben hiermit eine genaue Liste derselben:

H. R. Wiebe,	Aberdeen
Gerhard J. Siemens,	Aberdeen.
J. A. Baugert,	Aylesbury.
D. R. Dyck,	Borden.
Peter P. Bergmann,	Borden.
Jacob Frank,	Sedley, für Blumenfeld.
Peter Hoffmann	Bruno.
Fred. Becker,	Beresina.
J. J. Bruning,	Butterton
Gust. Schmidt,	Bethune
Emil Schmidt,	Balyea
M Laron	Curzon
A. E. Lewarton,	Churchbridge.
B. M. Watson,	Churchbridge.
A. A. Kleinsasser,	Creßmann.
J. F. Strauß,	Dalmeny.
Fred. Imhoff	Dana.
John Hermann	Earl Grey.
Emil Dorfer,	Engelfeld.
K. F. Wanner,	Estevan.
C. M. Bredt,	Francis.
Jakob Hoffmann,	Francis.
E. Roth,	Graham Hill.
Josef Hoffmann,	Grayson.
Jakob Geres,	Gravelburg.
Henry Peter,	Hillcrest.
Jacob J. Peters,	Hague.
„Neuanlage".	
J. Klassen,	Hague.
M. H. Klassen,	P. O. Herbert.
Robert Schalm,	Jansen.
Jahnke, Storekeeper,	Killaly.
Peter A. Penner,	Laird.
M. Altwasser,	Lang.
G. C. Dick,	Langham.
Adolf Becker,	Langenburg.
Fritz Kendel,	Landestreu.
Dan. Senft	Lemberg.
Albert Roth,	Longlaketon.
A. K. Righetti,	Magna.
John B. Gottlob,	Macklin.
Rud. P. Brauß,	Maple Creek.
Th. Seelen,	McLean.
C. F. Rohrke,	Milestone.
Jakob Waldner,	Morse.
Johann Bredy,	Neudorf.
A. H. Friesen,	Neuata, B. C
Rasmus Stoltz,	Oxbow.
G. R. Abrams	Osler.
Seraphim Schoenacker,	Pascal.
C. Wehrens,	Quinton.
Henry A. Berger,	Riverside.
Henry Doering,	Rosthern.
Peter P. Wiens,	Swift Current (Schwarzenfeld).
Joh. B. Wolf,	Swift Current, (Springfeld).
Wilhelm Scherle,	Southey.
Josef Wildenberger,	Southey.
Jacob Frank,	Sedley.
Valentin Harty,	Southey.
Jakob F. Friesen,	Steinbach.
John Siemens,	Warman.
Otto Jung	Wakow.
Adam Engel,	Weyburn.
Robert Tetter,	Watson.
Max Drab,	Wilkie.
H. D. Neufeld,	Winkler, Man.
A. F. Friesen,	Winkler, Man.
J. B. Walter,	Yorkton.
F. L. Klemm,	Yorkton.

Sowie sämtliche Postmeister.

An Orten, wo wir noch keine Agenten haben, suchen wir solche. Wer sich dafür interessiert, schreibe an uns wegen Bedingungen.

Saskatchewan Courier Publ. Co.

— Lahmer Rücken kommt plötzlich und ist sehr schmerzhaft. Die Ursache ist Rheumatismus der Muskeln. — Schnelle Hilfe giebt Chamberlain's Liniment. Zu haben bei allen Druggisten und Händlern.

Gehen Sie zur

Regina Wholesale Liquor Co.

auf der Scarth-Straße

für das berühmte Calgary Lager Bier. Nur $3.00 jetzt für ½ Faß bei Abnahme von zwei oder mehr Fässern. Immer ein volles Lager in Weinen, Liqueuren. Postbestellungen sorgfältig ausgeführt.

Machen Sie einen Versuch.

Regina Wholesale Liquor Co., Ltd.
G. Tomlinson, Manager.

Rossie's Atelier.

Regina, Sask.

Größtesphotograph. Atelier im Westen.

Auszug

aus dem canadischen Heimstätten-Gesetz

Alle noch nicht bereits vergebenen oder reservierten Sektionen mit geraden Nummern von Dominion-Ländereien in Manitoba, Saskatchewan und Alberta, mit Ausnahme von 8 und 26, können von irgend jemand, der das Haupt einer Familie ist, oder von jeder mindestens 18 Jahre alten männlichen Person, als Heimstätte in der Größe von einer viertel Sektion von 160 Ackern aufgenommen werden.

Heimstätte-Eintragungen

müssen persönlich von dem Applikanten bei einer Dominion Land-Agentur oder Sub-Agentur in dem Distrikt, in welchem das Land gelegen ist, gemacht werden. Unter gewissen Bedingungen ist auch die stellvertretende Eintragung von seiten des Vaters, der Mutter, des Sohnes, der Tochter, des Bruders oder der Schwester des betreffenden Heimstätters erlaubt.

Heimstätte-Verpflichtungen.

Der Heimstätter ist erhalten, die Heimstätte-Verpflichtungen unter einem der folgenden Pläne zu erfüllen:

1. Wenigstens jedes Jahr sechsmal seine Wohnung auf dem Lande nebst Bearbeitung desselben während eines Zeitraumes von drei Jahren.

2. Hat ein Heimstätter eine Farm, nicht kleiner als 80 Acker, in der Nähe der Heimstätte, so kann er, wenn er wünscht, die Wohnungsvorschrift in der Weise erfüllen, daß er auf seiner Farm wohnt. Er muß aber der einzige und alleinige Eigentümer der Farm sein.

3. Falls der Vater (oder die Mutter, wenn der Vater gestorben ist) eines Heimstätters ständig auf einer von ihm gesicherten Farm, die mindestens 80 Acker groß ist, in der Nähe der Heimstätte wohnt, aber auch auf einer von ihm aufgenommenen Heimstätte in der Nähe des Landes, so ist es dem Heimstätter erlaubt, bei seinem Vater resp. seiner Mutter zu wohnen.

4. Der oben gebrauchte Ausdruck „Nähe" bedeutet: nicht weiter als 9 Meilen in einer geraden Linie. Road Allowances nicht mitgerechnet.

5. Ein Heimstätter, der auf diese Weise seinen Wohnungs-Verpflichtungen nachzukommen beabsichtigt, während er bei seinen Eltern oder auf seiner eigenen Farm wohnt, muß dem Landagenten des Distriktes davon Mitteilung machen.

Sechs Monate vor Einreichung des Gesuchs um den Besitztitel muß der Heimstätter dem Commissioner of Dominion Lands, Ottawa, schriftliche Mitteilung von seiner Absicht machen.

W. W. Cory,
Deputy of the Minister of the Interior.

Auszug aus den Minen-Regulationen des canadischen Nordwestens.

Kohlen. — Kohlen-Minen-Gerechtsame können für eine Periode von 21 Jahren für eine jährliche Pachtsumme von $1.00 per Acker gepachtet werden. Nicht mehr als 2,560 Acker sollen an eine Person oder eine Gesellschaft verpachtet werden. Eine Abgabe an die Regierung in Höhe von 5 Cents ist auf jede Tonne verkäuflicher Kohlen zu kollektieren.

Quarz. — Eine mindestens 18 Jahre alte Person, die Mineralien entdeckt hat, kann einen sogenannten Claim, 1500 : 1500 Fuß, aufnehmen.

Die Gebühren für Eintragung desselben betragen $5.00.

Wenigstens 100 Dollars müssen jedes Jahr an den Claim verausgabt oder statt dessen an den Minen Recorder entrichtet werden. Wenn 500 Dollars verausgabt oder eingezahlt worden sind, kann der Platzinhaber des Landes, nachdem er eine Vermessung hat vornehmen lassen und nachdem er andere Bedingungen erfüllt hat, das Land für $1.00 per Acker kaufen.

Das Patent enthält die Bestimmung, daß von jedem Verkauf eine Abgabe an die Regierung von 2½ Prozent zu entrichten ist.

Placer Mining Claims sind gewöhnlich 100 Fuß im Gevert. Eintragungsgebühr $5.00. Jedes Jahr zu erneuern.

Ein Applikant kann zwei Pachtungen für Gold-Baggerung erhalten, jede fünf Meilen für die Zeit von 20 Jahren. Zu erneuern durch den Minister des Innern.

Der Pächter muß während eines Zeitjahr vom Tage der Pachtung an einen Bagger für jede 5 Meilen in Betrieb haben. Die Miete beträgt 10 Dollars pro Jahr für jede Meile des Flusses. Die Abgabe an die Regierung beträgt 2½ Prozent und ist zu kollektieren, wenn die Ausbeute $10,000 übersteigt.

W. W. Cory,
Deputy of the Minister of the Interior.

N. B. — Unautorisierter Abdruck dieser Anzeige wird nicht bezahlt.