Pierre l'Ermite (Paris)

Quer durch Frankreichs Aehrenfelder

Soeben bin ich von einer Reise durch Frankreich zurückgekehrt. Sie führte mich durch den Westen: Beauce, Touraine, Anjou. Gewöhnlich ist eine solche Reise sehr ergötzlich. Die Sonne scheint und die Erntefelder stehen in reifender Pracht. In diesem Jahre war es eine traurige Reise. Unter trübem Himmel und über verwüstete Felder. Ueberall lag der Hafer auf der überschwemmten Erde, die Weizenähren waren umgeschlagen; das Heu, das gestern noch wohlig duftete, muß jetzt unter den ständigen Regengüssen verfaulen, weil man es nicht in die Scheune bringen kann. Das Traurigste aber ist, daß das Getreide den schwarzen Brand hat, den man die Tuberkulose des Getreides nennen könnte. Die Ernte wird sowohl quantitativ als auch qualitativ sehr schlecht sein und den Landleuten außer den gewöhnlichen allgemeinen Aufwendungen noch hohe Sonderkosten verursachen.

Im Vorjahr war die Ernte eine außergewöhnlich gute . . . So gut, daß man wenig Frühjahrsgetreide angebaut hat. Die Landwirte fürchteten geradezu, daß es wieder eine Rekordernte geben werde. „Wir werden immer genügend Getreide haben!" versicherte mir ein alter Pächter, der ärgerlich darüber war, daß er das seinige so billig hatte verkaufen müssen. Trotz der Rekordernte des Vorjahres — das verstehe, wer es vermag — hat man Getreide nach Frankreich eingeführt. Die Folge davon war, daß der Preis für den Doppelzentner von 145 Franken auf 110 Franken sank, also auf einen Preis, der kaum die Anbaukosten deckt. „Wenn ich, statt auf meinen 300 Hektar Getreide zu säen, unter dem sonnigen Himmel der Cote d' Azur gefaulenzt hätte, so wäre ich heute weniger arm!" sagte mir ein Landwirt.

Ich habe Bekannte im Seine-et-Oise-Gebiet, die sich im Mai des Vorjahres zusammenschlossen, um eine Menge Getreide nach England zu verkaufen. Trotz der hohen Transportkosten verdienten sie mehr oder verloren sie weniger, als wenn sie ihre Ernte in Paris feilgeboten hätten. Zur gleichen Zeit wurde in unseren Häfen argentinisches Getreide ausgeladen. Bei dieser Ueberfüllung der Märkte hätten die Lebenshaltungskosten sich doch verringern müssen. Das Gegenteil war der Fall. Sie erhöhten sich. Auch das verstehe, wer es vermag! (Wer die kapitalistische Konkurrenzwirtschaft in ihren Grundlagen studiert, wird es vermögen! Anm. der Schriftl.) Im tiefsten Grunde ihres Herzens haben daher viele Landwirte gar nicht gewünscht, daß in diesem Jahr die Ernte außergewöhnlich gut werde. Sie hofften vielmehr auf ein Steigen der Getreidepreise. Ihr Wunsch ging in Erfüllung. Der Getreidepreis steigt, steigt dauernd! Im Juni betrug er 120 bis 125 Franken; jetzt kostet der Doppelzentner schon 140 bis 145 Franken. Allein der französische Bauer wird kein Getreide zu verkaufen haben!

Der Landmann ist der freieste und zugleich der abhängigste Mensch. Man muß in den käfigähnlichen Wohnungen von Paris gewohnt, die Luft der Großstadt geatmet und die Maschine des Bürokratismus und Industrialismus zu spüren bekommen haben, um zu verstehen, wie sehr sich das beengte Leben des Großstädters von dem freien und gesunden des Landmanns unterscheidet. Der Landmann ist aber auch abhängig. Er und seine Arbeit hängen in besonderer Weise ab von den atmosphärischen Verhältnissen, also letztlich von Gott. Vergeblich streut der Landmann den Samen auf die Felder, wenn Gott nicht seine Sonne leuchten und seinen Regen fallen läßt . . . Das Land, ehedem so fromm, betet heute nicht mehr genug für seine Ernte. Es scheint, daß die Theorie des Zirkels sich bewahrheitet; Paris und seine Eliten kehren zum Glauben zurück, während das Provinzvolk in seiner laizistischen Entwicklung noch nicht zu Ende gekommen ist. Das ist es, was die Dörfer noch trauriger macht, als es der anhaltende Regen tut. Die Wahrheit aber bleibt Wahrheit. Der Priester, der in den Bittagen die Felder segnet, setzt damit eine religiöse Tat für die ganze Menschheit. Auch wenn nur er allein es tut, hat er Recht — auch gegen das ganze Volk. Wie in den Familien der Vater auch dem schlechtesten Sohne Speise und Trank gibt, so läßt Gott seine Sonne leuchten über Gerechte und Ungerechte. Sache der Christen ist es, ihre Hände zu falten zum Gebet — auch für jene, die nur die Fäuste zu ballen verstehen . . .

(„Schönere Zukunft".)

Die Wissenschaft im Dienste des Schiffbaus

Die Hamburg - Amerika Linie stellt deutschen Schiffbautechnikern ihre großen Ozean - Dampfer zu Forschungs - Messungen zur Verfügung. Ermittelung des Verhaltens des Baumaterials unter den verschiedenen Einflüssen das Ziel.

Vom Tage ihrer Gründung an war die Hamburg - Amerika Linie bestrebt, ihre Schiffe auf einer den Ergebnissen und Ermittlungen der modernen schiffbauwissenschaftlichen Forschung entsprechenden Höhe zu halten, um ihren Passagieren nicht nur das größte Maß an Bequemlichkeit und Behaglichkeit zu bieten, sondern auch um die dem jeweiligen Stande der Wissenschaft entsprechende, denkbar größte Sicherheit auf See zu gewährleisten. Seit uralten Zeiten hat sich die Menschheit mit dem Bau von Schiffen beschäftigt, aber erst in der Neuzeit ist es dem Forschergeist gelungen, die ungeheuren Kräfte des Seegangs in ihrer Wirkung auf den Körper des in Fahrt befindlichen Schiffes zu erforschen und zu messen. Jeder, der einmal eine Seereise gemacht hat, wird verstehen, daß es außerordentlich schwer ist, über die Wirkungen des ungeheuer mannigfaltigen Spiels der bewegten See exakte Forschungen anzustellen, aber nur exakte Forschungen auf diesem Gebie sind geeignet, die Schiffbautechnik einen Schritt weiter zu bringen. Wenn bisher die Stärke der Schiffswand, die innere Versteifung des Schiffskörpers, die günstigste Länge und Breite, der Tiefgang usw. der modernen Ozeanriesen auf Grund der in der Praxis schrittweise gemachten Erfahrung errechnet wurden, so wird es nun auf Grund exakter Messungen der Wirkungen des Seegangs möglich sein, für diese Größen wohlbegründete, feststehende Grundregeln aufzustellen. Diese werden gegebenen Falls den Schiffbautechniker veranlassen, am Schiffskörper Material und damit unnötiges Eigengewicht zu ersparen.

Kein Zweig der Technik ist der exakten, zahlenmäßigen Analyse so wenig zugänglich wie der Schiffbau. Während man heutzutage zum Beispiel im Brückenbau in der Lage ist, die inneren und äußeren Kräfte genau zu erfassen, ist dies im Schiffbau nicht der Fall. Die Ursache liegt vor allem darin, daß die Schiffskonstruktion nicht wie die Konstruktionen des Hoch- und Eisenbaues statisch ruhend belastet, sondern auch dynamischen Kräften — aus der Bewegung des Schiffes im Seegang — unterworfen ist. Hinzu kommt noch, daß die unhomogenen, sperrigen Schiffsverbände der mathematischen Analyse viel weniger zugänglich sind als die klareren Strukturen der Brücken usw. Bei Schiffen liegen in dieser Hinsicht die Konstruktionsbedingungen ähnlich wie bei den Flugzeugen. Bei diesen werden heute schon umfangreichere Messungen über das dynamische Verhalten des Materials während des Fluges mit sinnreichen, selbstregistrierenden Instrumenten ausgeführt. In gleicher Richtung wird sich nunmehr auch der Schiffbau entwickeln.

Noch heute wird der Schiffskörper vorwiegend nach Erfahrungsdaten konstruiert, die von den Klassifikations - Gesellschaften gesammelt und in Form von Bauvorschriften als Grundlage der Konstruktion herausgegeben werden. Diese Daten der Klassifikations - Gesellschaften geben aber nur gewisse Mittelwerte. Andrerseits verlangt die Konstruktion der verschiedenen Schiffstypen individuelle Rücksichtnahme auf die verschiedenen Belastungen, Fahrtstrecken und Verwendungszwecke. Hinzu kommt, das vom technischen Standpunkt aus der Schiffskörper für eine verlangte Festigkeit und Sicherheit mit einem Minimum an Materialaufwand gebaut werden muß. Homogene Festigkeit soll nicht durch örtliche Materialanhäufig erzielt werden! Um nun Einblick zu bekommen in die inneren Kräfte, welche das Schiff bei der Beladung und im Seegang in Anspruch nehmen wendet sich die Schiffbauwissenschaft immer mehr Versuchen zu, experimentell am fahrenden Schiff Aufschluß über das tatsächliche Arbeiten des Materials zu gewinnen. Die experimentellen Daten, die aus diesen Versuchen gewonnen werden, sind für den Schiffskonstrukteur von grundlegender Bedeutung.

Zur Erlangung solcher Daten haben auf der August - Reise des, wie alle Hapag - Schiffe der Albert Ballin - Klasse, auf der Werft von Blohm & Voß erbauten Dampfers „Hamburg" die Herren Dr. W. Dahlmann von den Technischen Lehranstalten Hamburg und Dipl. Ingenieur Paul Maack von der Staatlichen Schiffsingenieur - Schule Hamburg solche Messungen durchgeführt. Dr. Dahlmann ist infolge seiner seit Jahren gemachten Versuche auf diesen Gebieten führend und international anerkannt. Berücksichtigt man einmal diese modernen wissenschaftlichen Bestrebungen und andererseits die Leistungsfähigkeit der deutscher Werften, welche solche wissenschaftlichen Ergebnisse natürlich praktisch auswerten, so kann man ermessen, welche hohe Sicherheit in der Gesamtkonstruktion der Schiffe der Hamburg - Amerika Linie für die Passagiere gegeben ist.

Jeder Schiffskörper als Ganzes betrachtet, ist zunächst ein hohler, dünnwandiger, versteifter Träger, der bei der Beladung und im Seegang mancherlei Druck ausgesetzt wird. Diesem Druck entsprechen innere Spannungen, die für die Sicherheit der Gesamtkonstruktion maßgebend sind. Um zahlenmäßig genauen Aufschluß über die Spannungen zu bekommen, müssen demnach etwaige Abweichungen vom Normalzustand gemessen werden. Da man aber auch die äußeren Kräfte nicht genau kennt, die auf das Schiff in See wirken, müssen diese etwaigen Abweichungen in Abhängigkeit von der Schiffsbewegung und dem Zustand der umgebenden See erforscht werden. Hiermit ergeben sich neue meßtechnische Aufgaben, denen die zur Zeit vorhandenen Meßinstrumente noch nicht voll gewachsen sind. Es wird eine Reihe von Jahren erfordern, um das erforderliche Instrumentarium auszubilden. Jedoch kann schon jetzt gesagt werden, daß es den beiden genannten Herren auf Grund ihrer langjährigen Versuche gelungen ist, eine Reihe von Anregungen für noch zu schaffende Spezial - Instrumente zu sammeln. Man darf nämlich nicht übersehen, daß die meisten der bei ruhenden Messungen an Land gebräuchlichen Instrumente für die Verwendung an Bord der doch bewegten Schiffe nahezu unbrauchbar sind. Gelingt es, Aufschluß zu bekommen über die Beanspruchung der sämtlichen Schiffsverbände unter allen vorkommenden Belastungszuständen, so ist damit für den Schiffskonstrukteur die Grundlage geschaffen, auf der er seine Schiffe individuell konstruieren kann.

Die Bedeutung dieser Experimental - Forschung liegt nun aber nicht nur in der Aufstellung der exakten Theorie, sondern vor allem in deren Auswertung bezüglich Gewichtsersparnis und der klaren Erkenntnis der Sicherheitsfaktoren in allen Verbandsteilen. Man kann heute schon sagen, daß es sich bei dieser Ersparnismöglichkeit bei großen Schiffen um Hunderte von Tonnen von Material handelt zu Gunsten von Ladungsfähigkeit oder Geschwindigkeitserhöhung und zwar, was die Hauptsache ist, bei unverminderter und dann vor allen Dingen auch bekannter Festigkeit des Schiffskörpers, so daß die früher nur tastende Empirik abgelöst wird durch ein exaktes Wissen.

Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse mit ihrer Rückwirkung auf Materialausnutzung und Ersparnis werden sich natürlich besonders beim Bau der modernen Ozeanriesen auswirken. Solche Versuche, die sich systematisch über viele Jahre erstrecken, sind natürlich sehr kostspielig, und es wäre zu wünschen, daß diese Versuche, die im allgemeinen Interesse des Fortschritts der Seefahrt und der Sicherheit der Passagiere auf See liegen, durch die Zusammenarbeit der Schiffahrt treibenden Nationen die gebührende Unterstützung fänden.

Praktisch werden diese Messungen dadurch ausgeführt, daß man innen an den Schiffswänden und an den dem Schiff inneren Halt verleihenden Versteifungen außerordentlich feine und genaue, Hundertstel von Millimetern messende Instrumente anbringt, die auch geringste Grade von Dehnungen und Pressungen des Materials anzeigen. Diese Werte werden dauernd abgelesen und ergeben im Vereine mit der Beobachtung der sie erzeugenden Kräfte, also des Seegangs oder der Beladung des Schiffes, eine Reihe von Daten, aus denen man Rückschlüsse auf die Stärke des Materials ziehen kann, die erforderlich ist, um die von außen einwirkenden Kräfte zu neutralisieren.

Die Ergebnisse dieser Forschung dürften geeignet sein, der Schiffbautechnik ganz neue Wege zu weisen.

Wie Joggeli eine Frau sucht

(Fortsetzung von Seite 2)

schrie die Frau: „Stüdi, weißt du wo der Waschlumpen ist?" und bald: „Röfi, wo hast du die Schiggore?" Und als sie schon bei Tische saßen, schoß bald eins in die Küche, bald eins in den Keller; denn bald fehlte Milch auf dem Tisch, dann war kein Brot vorhanden. Endlich brachte man auch etwas heraus, das eine Suppe sein sollte, aber aussah, wie schmutziges Wasser, in dem ein Mehlsack ausgeschwenkt worden, ein aschgraues Gemüse, welches ehemals Schnitze gewesen, in himmelblauer Brühe schwimmend, und dazu ein Stücklein Brot, das von einem alten Wollhut, der lange in einem Kleiekasten gelegen, abgeschnitten schien. Er merkte sich das Essen wohl, aber aß es nicht, sah dagegen, wie Röfi, als nur noch die Mutter in der Küche war, für sich köcherlete u. endlich ein mißratenes Eiertätschchen zum Vorschein brachte und ins hintere Stübchen spedierte, wie es sich darauf eine Zeitlang im Keller aufhielt und mit einem verdächtigen Weingeruch heraufkam. Als alle wieder in die nassen Erdäpfel gegangen, sogar die Mutter, der Vater aber, ein ehrlicher Slirpi, irgendwo auf dem Ohre lag, sah er, wie Röfi, wahrscheinlich mit einem Restchen des Eiertätschens, in den Futtergang ging, wo der Melker Futter rüstete für die Rosse. Als die Promonade zu Ende war, setzte sich Röfi zu ihm auf die Bank, bohrte an einem Strickzeug mit ungewaschenen Fingern und frägelte ihn allerlei aus, tat wie ein Meisterlos und hörte ohne Zucken alle Dinge, sie mochten sein wie sie wollten, die der Kesselflicker zu sagen beliebte.

Und dieses Röseli war das gleiche Mädchen, das so nett und aufgeputzt an Märkten und Musterungen erschien, so sittsam tat, so mäßig sich betrug, vor einem Schluck Wein sich schüttelte und vor jedem Blick eines Burschen sich verbergen zu wollen schien. Mit Gewalt mußte man es zum Tanzen zwingen, mit Gewalt zum Essen, mit Gewalt zum Reden; aber es hieß, daheim sei es gar werksam, gehe immer mit dem Volk aufs Feld und sei ohne allen Stolz und Hochmut. Aber je mehr er Röfi ansah, destomehr mißfiel es ihm und alles um ihn herum. Nicht nur die Finger waren schmutzig, sondern alles an ihm; ums Haus herum war es unaufgeräumt, in der Küche keine Ordnung; zu allen Kacheln, welche er hetzen sollte, fehlten Stücke. Es saß da bei ihm, sich offenbar gehen lassend, weil es ihn ohne alle Bedeutung meinte, und da war von Sittsamkeit nichts zu sehen, es hatte ein befleckstes Inneres, Lust an wüsten Dingen und stellte sich recht eigentlich dar als ein gemeines Ding, das nicht gern arbeite, das daheim sich alles erlaubt glaubte, wenn es nur im Wirtshause und auf der Straße sich anständig gebärdete. Es klagte nebenbei so recht zimperlich über das Arbeiten, wie ihm das verleidet sei, Kopfweh und Krämpfe mache. Dazu schien es noch bösartig, stüpfte die Katze, neckte den Hund und jagte die Tauben unter dem Dache weg. Es hätte in diesem lüsternen, lässigen, langweiligen Ding niemand das schmucke, stille, ehrbare Mädchen erkannt, dem man recht gern nachsah beim Tanz oder still stand, wenn man es bei einem Krämer seine Einkäufe machen sah. Duldsam, solange sie allein waren, fing es, sobald am Abend das Haus sich wieder füllte, mit dem Kesselflicker zu zanken an, gab ihm schnöde Worte und führte alle seine Arbeit aus. Da begann auch der Kesselflicker sein Spiel, höhnte das Töchterchen, hielt ihm den Melker vor, den Eiertätsch, sein sauberes Strickzeug, wo immer eine Masche auf der Nadel sei und eine unter derselben, bis das Feuer ins Dach stieg, das Mädchen heulend Vater und Mutter klagte, der Vater fluchte, die Mutter schimpfte, der Ringgi bellte, die Katze miaute, alles lärmte, was lärmen konnte. Da zog der Kesselflicker lachend fürbaß.

(Schluß folgt)

Dr. H. R. Fleming, M.A.
ARZT und CHIRURG
Sprechzimmer in Dr. Heringers frueherer Wohnung, gegenueber dem Arlington Hotel
Telephon 154, HUMBOLDT, Sask.

R. G. Yoerger
ARZT und WUNDARZT
Office in Phillip's Block
Office-Telephon 56 — Wohnung 23
HUMBOLDT, Sask.

Dr. G. F. Heidgerken
ZAHNARZT
Office: Zimmer 4 und 5 im Windsor Hotel. — Telephon No. 101
HUMBOLDT, Sask.

Dr. Donald McCallum
PHYSICIAN and SURGEON
WATSON, Sask.

DR. ARTHUR L. LYNCH
Fellow Royal College Surgeons
Specialist in
Surgery and Diseases of Women
Post Graduate of London, Paris and Breslau. Office hours: 2 to 6 P.M.
Rooms 501 — Canada Building
SASKATOON, SASK.
Opposite Canadian National Station

P. G. Longault, B.A., M.D.,
Post-Graduate in Chirurgie auf der Universitaet zu Paris, Frankreich.
Spezialist in
Chirurgie (surgery) — Geburtshilfe (obstetrics) und Urology (Krankheiten der Nieren). — Office z.Z. im Arlington Hotel, HUMBOLDT, Sask.

KLEIDER, PELZE
Fussboden - Decken erneuert. —Ihre Post - Office nimmt Pakete fuer uns entgegen
Arthur Rose, Saskatoon, Sask.
Wenn Rose es reinigt, wird es rein

Saskatoon Tannery Company
Wir gerben Haeute fuer Kleidungsstuecke (Robes), Geschirr - Leder, Band - Leder und Rohhaut usw. Schafhaeute und Pelzgerbung ist unsere Spezialitaet. Wir kaufen Haeute und Pelze
SASKATOON, Sask.

J. P. DesROSIERS, M.D., C.M.
Physician and Surgeon
Office:
C. P. R. Block, SASKATOON
Phones:
Office 4331 — Residence 4330

Dr. E. B. Nagle
ZAHNARZT
Suite 415 Avenue Building,
SASKATOON, SASK.
Abends nach Vereinbarung

E. B. Hutcherson, M. A.
Anwalt, Sachwalter und Notar.
Agent fuer das
C. P. R. Land - Department. — Geld zu verleihen. — Hauptbureau in
KERROBERT, Sask., — Telephon 35
MACKLIN, Sask., — Telephon 76

Dr. J. M. Ogilvie
ARZT und WUNDARZT
Office in der Residenz, Main St.
Telephon 122 — HUMBOLDT

O. E. Rublee
B. A. M. D. C. M.
ALLAN, Sask.

Der Landwirt und seine Bank

Es weht ein Geist der Dienstbarkeit und Hilfsbereitschaft in der Bank of Montreal, der auf unsere landwirtschaftlichen Kunden einen grossen Eindruck macht.

Die Bank weiss das Geschaeft der Landwirte zu schaetzen und ist bereit, bei der Entwickelung landwirtschaftlicher Unternehmungen zu helfen, da sie erkennt, dass die Landwirtschaft eine der wichtigsten Industrien des Landes ist.

Es ergeht daher an Sie die herzliche Einladung, in unserer Bank vorzusprechen und Ihre finanziellen Fragen mit dem Bankleiter zu beraten.

Fuer weniger als einen Cent im Tage koennen Sie eine private Sicherheits - Schatulle zur Hinterlegung Ihrer Wertpapiere mieten.

Eroeffnen Sie hier ein Sparkassenkonto und beginnen Sie systematisch zu sparen. Legen Sie sich einen Reservefond an fuer zukuenftige Beduerfnisse.

Kaufen Sie Ihre Geldanweisungen von uns!

BANK of MONTREAL

Gegruendet in 1817 — Die aelteste Bank in Canada — Gesamtvermoegen uebersteigt $900,000,000.
HUMBOLDT, Sask. A. J. Folkersen, Manager.

WENTZLER'S
Vorzueglichstes
Lagerbier

Erzeugnis Saskatchewan

Gebraut und abgefuellt von der
Star Brewing Co. Ltd.
NORTH BATTLEFORD, Sask.

THE HUMBOLDT CENTRAL MEAT MARKET
Frisches Fleisch aller Art stets vorrätig.
Unsere Spezialität: **Vorzügliche Würste.**
Bringt uns Eure Kühe, Kälber, Schweine und Geflügel. Lebend oder Geschlachtet. — Wir bezahlen höchste Preise.
SCHAEFER & SCHOLTEN, Props., Humboldt Sask.

Haben Sie schon das neuerschienene Gesang- und Gebetbuch der deutschen Katholiken Nordamerikas, das „Salve Regina"?
Neue und verbesserte Auflage
Enthält die schönsten deutschen Kirchenlieder, die lateinischen Meßgesänge f. Kirchenchöre, die wichtigsten Gebete u. Andachten. Leicht lesbarer Druck.
Das neue „Salve Regina" ist unbedingt nötig in allen deutschen katholischen Gemeinden, für alle Kirchenchöre, sowie für alle deutschsprechenden Glaubensgenossen, die fern von Priester und Kirche leben. — Der Preis ist so niedrig wie möglich festgesetzt; die Einnahmen aus dieser Auflage decken nur die Herstellungskosten.
Einfach, aber dauerhaft gebundenes „Salve Regina" $1.00
In solides Leder geb. „Salve Regina" mit goldenem Titeldruck $1.50
Prachtausgabe $2.50
Die beiden letztgenannten Bücher zu $1.50 und zu $2.50 eignen sich besonders gut für Geschenkzwecke.
Schreiben Sie sofort (unter Beifügung des Geldbetrages) an:
„Salve Regina"
1835 Halifax Street REGINA, Sask.