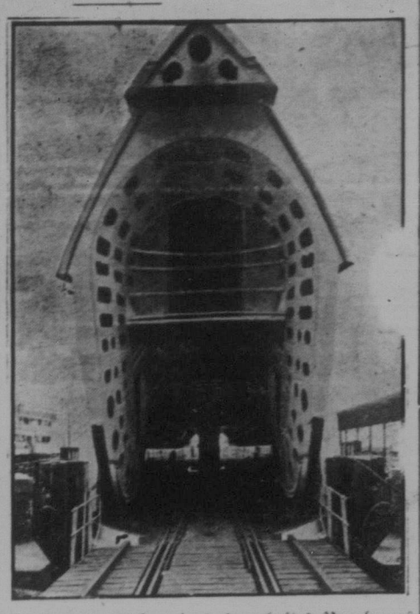
Ein Ungeheuer der Ostsee

Wie die Organisation und Einrichtung der Deutschen Reichsbahn seit vielen Jahrzehnten für die Länder Mitteleuropas und darüber hinaus vorbildlich gewesen sind, so haben auch die mit dem Bahnbetrieb verbundenen Schiffs- und Fährenanlagen von jeher lebhaftes Interesse erweckt. So hat neuerdings die in mancher Beziehung eigenartige Hochseefähre zwischen Warnemünde und Gjedser in Eisenbahn- und Schiffsbaukreisen der ganzen Welt Aufsehen erregt.

Der Fährenverkehr zwischen Deutschland und Dänemark hatte sich seit im Jahre 1903 für denselben ein Raddampfer eingestellt worden war, mit der Zeit so stark entwickelt, daß das alte Schiff ihm nicht mehr gewachsen war. Besonders während des Krieges wuchs diese Verkehrsstraße zu ungenanter Bedeutung heran. Während dieser Fahre machten sich auch die Nachteile des alten Verkehrsmittel voll bemerkbar. Es war im Winter zeitweise nahezu unmöglich, den Raddampfer in die vereisten Fährenbuchten hineinzubugsieren, und langwierige Verkehrsstörungen waren die Folge.



Wie der Rachen eines sagenhaftes Ungeheuers öffnet sich der Bug der riesigen Dampffähre zur Aufnahme der von Berlin und Hamburg kommenden, nach Kopenhagen bestimmten Bahnzüge.

Daher gab die stets auf Verbesserung des Verkehrs, auf Beschleunigung der Abfertigung, auf Erhöhung des Komforts der Reisenden bedachte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Schichau-Werft in Elbing einen neuen Fährdampfer, und zwar einen Schraubendampfer, in Auftrag. Dieses Schiff, das jetzt unter dem Namen „Schwerin" im Dienste ist, darf in mancher Beziehung als ein Unikum angesprochen werden. Um zu vermeiden, daß bei der Anfahrt im Hafen der Dampfer eine Drehung machen und sein Heck in die Fährhausrampe einschmiegen muß, wurde das Schiff so konstruiert, daß es seine Fracht — ganze Eisenbahnzüge — vom Bug wie vom Heck aus aufnehmen und abgeben kann. Zu diesem Zwecke baute man den Bug nach Art eines Visiers, d. h. er kann mitsamt seinem Deckaufbau hochgehoben und gesenkt werden. Ist dieses Visier geschlossen, so sind die Eisenbahnwagen nach allen Teilen gesichert. Bug sowohl wie Heck sind als Eisbrecher konstruiert und beide haben ein Steuer. Zur Kontrolle der Rückwärtsbewegung ist über dem Achterdeck eine zweite Kommandobrücke errichtet. Die Hebung und Senkung des Bugs geschieht mit Hilfe einer unter dem Hauptdeck angebrachten eigenen Dampfmaschine.

Hat das Boot seine Anlegestelle erreicht, so hebt sich langsam, wie der Kiefer eines vorsintflutlichen Ungeheuers, der Schiffsbug, ein Riesenrachen tut sich auf, und einer schier endlosen Zunge gleich schlängelt sich die lange Reihe der Eisenbahnwagen aus dem Schlunde hervor. Die beiden Geleise auf dem Hauptdeck haben eine Nutzlänge von 160 Meter und können 18 bis 20 zweiachsige Güterwagen oder sieben vierachsige Durchgangs-Personenwagen aufnehmen. Das ganze Schiff ist 106 Meter lang, hat eine größte Breite von 18.53 Meter, ist über dem Wasserspiegel 16 Meter breit, hat 4.4 Meter Tiefgang und 4400 Tonnen Wasserverdrängung. Die Maschinen entwickeln 4400 indizierte Pferdekräfte und verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15,5 Knoten.

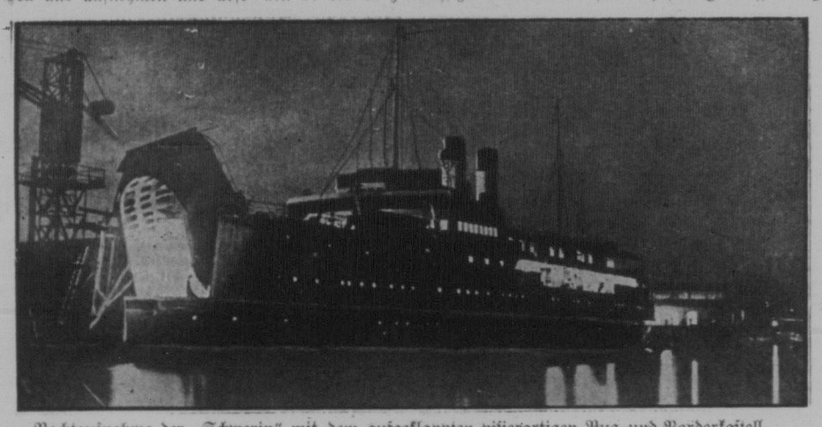
Der Unterbau des Hauptdecks ist stark genug, um Güterwagen mit einer Last von 20 Tonnen pro Achse und Lokomotiven mit 17.5 Tonnen pro Achse aufnehmen zu können. Ein seitliches Ueberhängen des Fahrzeuges beim Ein- und Ausfahren der Bahnzüge wird durch Balanciertanks vermieden, während Frahm-Tanks das Rollen des Schiffes auf der Fahrt vermindern.

Die Passagierräume sind elegant und gediegen ausgestattet. Den Fahrgästen der 1. und 2. Klasse steht ein Promenadedeck mit vollständig eingeglaster Veranda, ein Rauchzimmer mit fünfzig Sitzplätzen, ein Speisesaal mit 100 Sitzen und ein Salon für Nichtraucher zur Verfügung.

Das Unterdeck, d. h. das direkt unter dem Hauptdeck gelegene, enthält acht Kabinen mit Schlafgelegenheit, einen Damensalon und ein weiteres Zimmer für Nichtraucher. Das Achterende des Unterdecks enthält einen 100 Personen fassenden Speisesaal für die Fahrgäste der dritten Klasse, einen Damensalon und ein Gesellschaftszimmer für Nichtraucher. Die Mannschaftsräume sind am Bug des Unterdecks und zu beiden Seiten des Hauptdecks untergebracht.

Da bei der Eigenart des Dienstes einer verhältnismäßig kurzen Fahrt jeweils eine erheblich längere Liegezeit folgt, wären die höheren Gestehungskosten einer Dieselanlage durch den geringeren Brennstoffverbrauch kaum aufgewogen worden. Aus diesem Grunde wurden zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit geteilten Niederdruck-Zylindern eingebaut und die Befeuerung geschieht mit Oel. Die vier walzenförmigen Dampfkessel haben eine Heizfläche von insgesamt 10.300 Quadratfuß und sind auf einen Dampfdruck von 14.5 Atmosphären (205 Pfund auf den Quadratzoll) berechnet. Drei Dynamomaschinen mit Dampfantrieb, je 75 Kilowatt Strom liefernd, erzeugen die zum Betrieb der elektrischen Ventilatoren, der Heizapparate und zur elektrischen Beleuchtung nötige Kraft.

Die Dampffähre hat in Schiffsbaukreisen lebhaftes Interesse erregt.



Nachtaufnahme der „Schwerin" mit dem aufgeklappten visierartigen Bug und Vorderkastell.

Plattform-Cars — Pool-Getreide

Beim Versenden des Poolgetreides über die Plattform versehe man die Cars mit folgender Aufschrift:

(To the order of).... Saskatchewan Pool Elevators Ltd.
(Destination)..... Port Arthur, Ont.
(Advise)..... Saskatchewan Pool Elevators Ltd., WINNIPEG
In care of..... Saskatchewan Pool Terminals.

Man übergebe die **Bill of Lading** dem nächsten Pool-Elevator-Agenten und sichere sich, wenn erwünscht, einen Vorschuß, oder man **sende die Bill direkt** an die Head Office der Saskatchewan Pool Elevators, **Regina**, und gebe die Summe des Vorschusses an, wenn solcher gewünscht wird.

Bei der oben angegebenen Handhabung **werden keine Bedienungskosten** entstehen. Der einzige Abzug wird zur Deckung der Fracht-, Inspektions- und Wiegekosten gemacht und der **Versender wird an den Ueberschüssen der Terminalgewinne am Ende der Saison beteiligt sein.**

Saskatchewan Pool Elevators Limited.

CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS.

Weihnachts-Exkursionen nach der Alten Heimat.

Wenn Sie einen Besuch nach Ihrer Heimat vorhaben, für Weihnachten oder Neujahr, ist es jetzt Zeit, die Vorbereitungen zu treffen.

Spezialpartien von Reisenden nach Europa werden jetzt organisiert.

Lassen Sie uns für Sie einen ausländischen Paß besorgen und alle anderen Reisevorbereitungen machen.

Unsere neuen, ölverbrauchenden „Duchesses" und „Empresses" sind die größten und schnellsten Dampfer, welche direkt von Canada nach Europa reisen.

Vorausbezahlte Fahrkarten zu niedrigen Raten für Immigranten, welche aus Europa kommen. Einreiseerlaubnisse (**Permits**) und **Affidavits** werden kostenlos besorgt.

Volle Auskunft erhalten Sie durch den Ihnen am nächsten sich befindlichen C. P. R.-Agenten oder schreiben Sie in Ihrer Muttersprache direkt an:

Canadian Pacific Steamships, Room 106 A, C. P. R. Bldg., **Edmonton, Alberta;**
Canadian Pacific Steamships, Room 115, C. P. R. Bldg., **Saskatoon, Sask.;**
— oder —
W. C. Casey, General Agent, 372 Main Str., Winnipeg, Man.

Geldüberweisungen nach allen Teilen der Welt.
Wir führen Canadian Pacific Travellers Cheques.

Der putzsüchtige Richard Wagner.

Eitelkeit und Putzsucht sind im allgemeinen als echt weibliche Eigenschaften verschrien. Doch scheinen diese „Tugenden" auch dem anderen Geschlechte nicht fremd zu sein, wie uns mancherlei Beispiele berühmter Männer zeigen, in denen geniale Größe und menschliche Schwäche sich drollig vereinen.

Im Jahre 1877 veröffentlichte der geistreiche Satiriker Daniel Spitzer in der „Neuen FreienPresse" sechzehn Briefe Richard Wagners an eine Wiener Putzmacherin, deren Originale sich im Besitze der „Gesellschaft der Musikfreunde" befinden. Mit den Worten Hundings aus dem ersten Akt der „Walküre": „Wie gleicht er dem Weibe!", die er als Motto vorausschickt, glaubt Spitzer am besten die schwache Seite des Meisters zu charakterisieren.

Am interessantesten ist der sechste Brief der Sammlung, der als Beilagen die genaue Beschreibung eines bestellten Schlafrockes und die Zeichnungen desselben und einer dazugehörigen Schärpe von Wagners eigener Hand enthält:

„Liebes Fräulein Berta!

Geben Sie mir doch genau an, wieviel Geld ich Ihnen zuzuschicken haben würde, wenn Sie mir dagegen einen Hausrock nach der beiliegenden Angabe lieferten ....

Rosa Atlas. Mit Eiderdauen gefüttert und in Carres abgenäht, wie die graue und rote Decke, welche ich von Ihnen habe; gerade diese Stärke, leicht, nicht schwer, versteht sich, Ober- und Unterstoff zusammen abgenäht. Mit leichtem weißen Atlas gefüttert. Die untere Rockweite auf sechs Bahnen Breite, also sehr weit. Dazu extra angesetzt, nicht auf das Gesteppte aufgenäht! — eine geschoppte Rüsche vom gleichen Stoff, ringsum; von der Taille an soll die Rüsche nach unten zu in einen immer breiter werdenden geschoppten Einsatz (oder Besatz) ausgehen, welcher das Vorderteil abschließt.

Sehen Sie genau hiefür die Zeichnung an: unten soll dieser Aufsatz oder Schopp, welcher besonders reich und schön gearbeitet sein muß, auf beiden Seiten sich bis zu einer halben Elle Breite ausdehnen und dann eben aufsteigend bis zur Taille sich in die gewöhnliche Breite der rings umfassenden geschoppten Rüsche verlieren. Zur Zeit des Schoppes drei bis vier schöne Maschen vom Stoff. Die Aermel, wie Sie mir dieselben zuletzt in Genf gemacht haben, mit geschoppter Einfassung — reich; vorne eine Masche und eine breitere, reiche, inwendig unten am herabhängenden Teil. Dazu eine breite Schärpe von fünf Ellen Länge, an den Enden die volle Breite des Stoffes, nur in der Mitte etwas schmäler. Die Achseln schmäler, damit die Aermeln nicht herabziehen . . .

Also — wieviel würde mich der beiliegend bezeichnete Hausrock kosten?

Besten Gruß. Ihr ergebener
Richard Wagner.

Luzern, 1. Februar 1867."

Es bleibt der Phantasie unserer Leserinnen überlassen, sich den komplizierten „Wagner-Schlafrock" vorzustellen!

Ein Zahnarzt macht bekannt.

Die folgende kuriose Ankündigung eines Zahnarztes stammt aus Eberhard Buchners „Anno dazumal", Versuch einer Kulturgeschichte in Dokumenten und Anekdoten:

Ich habe jetzt eine Partie Zähne erhalten, die nicht nur die Wallroß- und Rehzähne, sondern auch die Menschenzähne an Festigkeit, starker Emaille und Weiße übertreffen. Sie sind ohne Reifen und Sprünge, wie man sie bei anderen Massen oft findet. Die weiße Farbe bleibt, ohne sich zu verändern, und man kann viele Jahre mit diesen Zähnen auskommen. Besonders wünschenswert sind sie für die, welche sich scheuen, Menschenzähne sich einsetzen zu lassen. Auch ist wieder für einen Patienten ein ganzes Zahngebiß verfertigt worden, vermöge dessen Mechanismus das Obergebiß weder seitwärts noch vorwärts weichen kann; um so mehr kann ich die Versicherung geben, daß diese Zahngebisse auch von Dauer sind, da schon seit einigen Jahren viele von mir auf gleiche Art verfertigt sind, die noch jetzt vortrefflich sitzen und wodurch ich mir schmeicheln kann, den größten Beifall erlangt zu haben. Das Zahngebiß ist für die, welche sich Zähne wollen einsetzen lassen, nur 8 Tage zu sehen, da es dann abgeliefert werden muß.

C. F. Linderer sen., Kgl. Pr. app. Zahnarzt, Universitäts-Zahnarzt zu Göttingen, Hofzahnarzt zu Pyrmont usw., wohnhaft Grünstraße No. 19, Bel-Etage.

(Vossische Ztg., Berlin 1850, No. 238.)

Schlaganfall infolge Millionenerbschaft.

Wien. — Im hiesigen Sophienspital erlag der 75 jährige ehemalige russische Kammersänger Georg Schütte-Harmsen einem Schlaganfall.

Schütte behauptet, der illegitime Sohn des Fürsten Stirbey zu sein, der vor drei Jahren unter Hinterlassung eines Vermögens von etwa 6½ Millionen Dollar starb. Auf eine Bestätigung des österreichischen Justizministeriums und ein Rechtsgutachten des Hofrates Dr. Sperl gestützt, hoffte Schütte im Prozeß um die Erbschaft gegen drei in Paris lebende Stieftöchter des Fürsten zu siegen. Als Schütte vernahm, daß die Streitverhandlung in dieser Sache für den 10. Oktober von dem Pariser Gericht anberaumt sei, war er infolge dieser Freudenbotschaft so aufgeregt, daß er vom Schlage getroffen wurde.

P. L. Hyde,
Superintendent der Empire Life für Saskatchewan

Die Empire Life Insurance Co. von Toronto begann im Dezember letzten Jahre ihre Tätigkeit in Saskatchewan und ernannte P. L. Hyde zum Distriktsgeschäftsführer für Süd-Saskatchewan mit Hauptsitz in Regina. Bei einem kürzlich abgehaltenen Dominionwettbewerb gewann der Distrikt des Herrn Hyde den zweiten Platz und stand nur um wenige Punkte hinter dem führenden Gebiet zurück. Infolge seiner hervorragenden Wirksamkeit im Versicherungswesen wurde Herr Hyde gelegentlich eines Besuches von M. P. Langstaff, dem Präsidenten der Gesellschaft, und von W. B. Fairley, dem Superintendenten der Agenturen, in wohlverdienter Weise zum Superintendenten der Provinz mit dem Hauptsitz in Regina ernannt.

Der neue Superintendent ist in der Provinz gut bekannt, da er sieben Jahre lang den Maple Creek-Wahlkreis in der Legislatur von Saskatchewan vertreten hat. Seine vielen Freunde wünschen ihm für seine neue Stellung besten Erfolg.

Verein der Sachsen u. der Thüringer v. 1903 zu Hamburg-Altona und Umgegend.

Clublokal Hansa-Hotel in Hamburg, Klostertor Nr. 6,

1. Vorsitzender E. Stemmler in Hamburg, Schröderstraße 11,

rüstet eifrig zu der am 17. November 1928 stattfindenden Jubelfeier seines 25jährigen Bestehens. Aus diesem Anlaß entbietet derselbe seinen sich jenseits des Ozeans aufhaltenden ehemaligen Mitgliedern und Gönnern, insbesondere aber den landsmännischen Vereinigungen sowie allen einzelnne lieben Brüdern und Schwestern, die an der Pflege des Heimatwesens ein Interesse haben, einen herzlichen deutschen Gruß und ein „Glück auf" der neuen Heimat, indem er damit die Bitte um ein freundliches Gedenken zu seinem Ehrentage verbindet.

Möge nie das Band sich lösen, und die Heimatliebe nicht verglühen; laßt sie leuchten unsere Farben, Sachsenbanner weiß und grün. Unser Volk stets Hand in Hand, treu der Scholle, treu der Heimat, treu dem deutschen Vaterland.

Kocht, ein Ei während Sie kochen.

QUICK QUAKER OATS 164

Frei an Asthma- und Heufieberleidende.

Eine freie Probe einer Methode, welche Jedermann gebrauchen kann, ohne Unbequemlichkeit oder Zeitverlust

Wir haben eine Methode, um Asthma zu heilen, und wollen, daß Sie dies auf unsere Kosten versuchen sollen. Es macht keinen Unterschied, ob Ihr Fall veraltet ist oder nicht ob es chronisches oder zufälliges Asthma ist, Sie sollen um eine freie Probe senden, und unsere Methode versuchen. Es macht keinen Unterschied, in welchem Klima Sie leben, auch nicht, wie alt Sie sind, und was Ihr Beruf sein mag, wenn Sie an Asthma leiden, sollte unsere Methode Sie von demselben befreien.

Wir wollen unsere Probebehandlung speziell denen senden, die sogenannte „hoffnungslose" Fälle sind, an denen Einatmungen, Ausspülungen, Opiumpräparate, Dämpfe, „Patent-Räucher" usw. erfolglos angewendet worden sind. Wir wollen allen auf unsere Kosten zeigen, daß unsere Methode schweres Atmen, Schnaufen, Keuchen und all den fürchterlichen Patoxysmus beenden wird.

Dieses freie Angebot ist zu wichtig, um es auch nur einen Tag lang zu vernachlässigen. Schreiben Sie nun und beginnen Sie mit unserer Methode sofort.

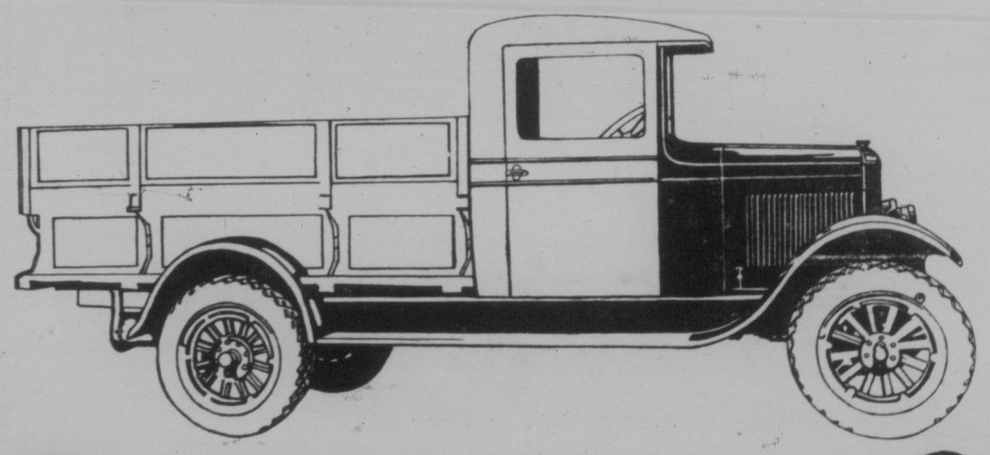
Senden Sie kein Geld. Senden Sie nur untenstehendes Coupon ein. Tuen Sie es noch heute.

Freier Probe-Coupon
FRONTIER ASTHMA CO.,
503H Frontier Bldg., 462 Niagara St., Buffalo, N. Y.
Senden Sie eine freie Probe von Ihrer Methode an: .....
.....
.....

Bei Bestellungen erwähne man bitte den „Courier."

RUGBY

THE IDEAL GRAIN TRUCK



Das Rugby Ein Tonnen Truck ist entworfen, um guten Dienst zu niedrigen Kosten zu geben, und ist gebaut, um in Qualität die bescheidenen Anschaffungskosten weit zu übertreffen.

Das Cab des Rugby ist ein geschlossenes De Luxe, während die Bedeckung ein Teil des Wagenkörpers ist und die Befestigung um seine ganze Kontur macht dieses Lastauto zu einem festen, ständigen und wetterfesten Werk. Da ist eine vollauf genügende Fassungskraft in dem Rugby, und die Falltüre im Boden oder am Ende des Wagens macht ein rasches Entladen möglich.

Eigenschaften:

Red Seal Continental Motor
Full Force feed lubrication
Thermostatically controlled cooling system
Morse Silent Timing Chain
Special truck clutch (dry plate type)
Heavy chassis-frame with five sturdy gussetted cross members
Salisbury axle with straddle mounted pinion (Spicer built)
Timken bearings
Spicer universal joints
Hotchkiss drive
Unit assembly affording easy accessibility

Built by
DURANT MOTORS OF CANADA, LIMITED
TORONTO - CANADA
T628

DURANT

Durant Half Ton Trucks — Rugby One Ton Trucks, four and six cylinder

SASKATCHEWAN MOTOR COMPANY, LIMITED

Regina **Händler für die Provinz Saskatchewan.** **Saskatoon**