

# Für unsere Farmer



## Das Pferd als Arbeitstier

Kein Tier ist von Natur zum Dienste des Menschen bestimmt; die Tiere sind zum Dienste gezwungen worden, und damit ist ein Meer von Leiden über sie hereingebrochen. Nicht nur behandelt der Mensch seine Nutztiere oft grausam, sondern auch unvernünftig, wodurch dann allerlei Krankheiten hervorgerufen werden. Wohl kein anderes Haustier leidet im Dienste des Menschen unter so vielen Beschwerden und Krankheiten wie das Pferd.

Die Hufe des Pferdes leiden besonders infolge des Beschlages, das Eisen verursacht Druckstellen, Stein-gallen (corns), die den Tieren große Schmerzen bereiten. Durch gutes und öfters nötiges Ausschneiden ist in den meisten Fällen das Leiden, wenn nicht ganz zu entfernen, so doch dermaßen zu bessern, daß das Pferd keinen Schmerz mehr empfindet. Ferner ist es zweckmäßig, mit Stein-gallen behafteten Pferden einen Gips aufzulegen. Auch ist es für die Hufpflege von großem Vorteil, wenn die Hufe öfters gebadet oder gewaschen werden. Zu vermeiden ist das Einsetzen der Hufe, und zwar, wie es in den meisten Fällen geschieht, wenn das Pferd aus dem Stall zur Arbeit geht. Der Schmutz und Staub der Straße verbindet sich nun mit dem Feuchtheit zu einer schmierigen Kruste, welche sich fest an den Huf ansetzt, in die Poren eindringt und diese verstopft. Hierdurch wird nun das Wachstum des Hufes wesentlich beeinträchtigt. Jedoch das Einsetzen des Hufes ganz zu unterlassen ist auch verwerflich; denn das Horn des Hufes benötigt, namentlich bei heißen und schneereichen Wintern, Fett, damit derselbe nicht spröde und rissig wird. Das Einsetzen besorgt man nun am besten abends, wenn das Pferd im Stall über Nacht sein Ruhe hat. Die Hufe werden mit reinem Wasser und einer harten Bürste gründlich gereinigt. Am Winter verwendet man weiches Wasser, da hierdurch die Poren besser geöffnet werden. Nach dem Waschen trocknet man das Wasser etwas mit einem Lappen ab und fette nun den Huf mit einem Fett (Oleum) gut ein. Das Fett kann nimmere genügend durch die geöffneten Poren in den Huf eindringen, und derselbe bleibt elastisch und weid. Im Sommer sollte man ferner, wenn möglich, alle Tage die Pferde mit warmem Wasser abwaschen. Nur muß dies abends im warmen Stall geschehen, und nach dem Waschen reibe man die Tiere mit groben Lappen trocken. Schweiß und Wäsche sind täglich mit

einem Kamm gut durchzukämmen. Im Herbst und Winter bei schlechtem regnerischen Wetter reibe man die Pferde, wenn sie abends in den Stall kommen mit Stroh oder groben Tüchern gründlich ab, damit die Tiere nicht während der ganzen Nacht den starken Strohdunst aus dem Körper behalten, denn dieser verursacht den Pferden Jucken und Unbehagen. Bei rauhem und windigem Wetter decke man die Pferde mit guten Wolldecken zu, wenn dieselben längere Zeit im Freien stehen müssen. Hauptächlich ist das Streuen zu bedenken, um das Pferd vor Erfaltung und Auszehrung zu bewahren. Jedoch soll man auch hier nicht übertrieben, da auch sehr leicht Verwundlichkeiten vorzukommen können.

Der Stall sei stets sauber und trocken gehalten. Am zweckmäßigsten haben sich in den Pferdeställen Fußböden aus geriffeltem Zement erwiesen. In den Stall kann die Wärme gut abziehen, und gewährt ein solcher Boden stets einen trockenen Stall. Als Stroh wird in den meisten Fällen Stroh verwendet, doch hat sich in den letzten Jahren die Erdstreu als vorteilhaft erwiesen. Die Strohstreu drehen weder zu hoch noch zu tief angebracht sein. Zu hohe Strohstreu hindert, wohngegen zu niedrige Strohstreu, namentlich jüngere Tiere, leicht zu allerhand Unzulänglichkeiten reizen.

Die Hauptnahrung der Pferde besteht in Hafer, Sackel und Heu. Außerdem wird noch ver-füttert Mais, Weizen, Bohnen, Soja, Ackerbohnen, Rüben, Klee, Möhren usw. Alle diese Futtermittel jedoch geben dem Pferde, wie dies durch wie-derholt angeführte Versuche bewiesen ist, nicht den Mut und die Kraft, wie Hafer. Weiterer ist das von der Natur bestimmte Nahrungsmittel der Pferde. Es genügen für ein Pferd je nach der Größe und Klasse täglich 7 bis 25 Pfund Hafer, 10 bis 16 Pfund Heu. Ferner kann man noch etwas Klee und Weizenkleie — im Sommer auch etwas Mais und Grünzeug — als Beigabe füttern. Man teile die Futtermittel in drei Teile, und zwar gebe man je ein Futter morgens, mittags und abends. Kommen die Pferde abends von der Arbeit in den Stall, so laße man dieselben erst eine halbe Stunde Ruhe, ehe man füttert. Namentlich wenn die Tiere angefrisst geachtet haben oder erhit sind ist dies sehr von Vorteil. Auch ein sofortiges und zu häufiges Trinken ist zu vermeiden. Heu und Klee müssen in getrocknetem Zustand ver-füttert, gut und luftig lagern. Zum-pfängiges Heu oder Klee führt sehr oft Verdauungsbeschwerden und Kolik-anfälle herbei. Ebenso ist im Früh-jahr und Sommer beim Füttern von Grünfütter sehr vorsichtig zu ver-fahren. Ein sehr leichtmüßiges Füttern von grünem Klee, Gras usw. hat schon manches wertvolle Tier mit dem Leben bezahlet müssen. Auch junge Tiere und solche, welche während der Sommermonate anhaltend auf der Weide gewesen sind, sind sehr vorsichtig an die Trockenfütterung im Stall zu ge-wöhnen, da ein zu plötzlicher Fut-

terwechsel in den meisten Fällen Anfälle von Kolik zur Folge hat. In diesen Fällen ist es ratsam, neben etwas Hafer Weizenkleie zu geben und nach und nach nur die Kleimenge zu verringern und schließlich ganz zu lassen, bis sich die Verdauungsorgane nachgerade an den Uebergang gewöhnen können.

So wie nun eine geregelte und gleichmäßige Fütterung und gute Körperpflege für das Gedeihen des Pferdes von Bedeutung ist, so hat ein richtiges und gutgehendes Ge-schick auf die Arbeitsleistung einen bedeutenden Einfluß. Zur Ver-besserung der Pferde werden verschiedene Systeme verwendet. Die beiden am meisten gebräuchlichen Arten sind das Kammet und das Stiegen-geschick. Möge nun die Art der Ver-sicherung sein, welche sie wolle, so ist immer für ein aufwendiges, in allen Teilen dem Körper des Pfer-des genau angepaßtes Geschick er-forderlich. Bei Verwendung von Kammetgeschick sind diejenigen mit verstellbarem Kammet am zweck-mäßigsten. Dieselben lassen sich durch Verstellen weiter oder enger ge-stalten und gestatten hierdurch die Wendung bei verschiedenen Größen. Dieses ist namentlich von Vorteil, wenn es sich um einen Weibsel han-delt. Das Kammet muß genau dem Hals des Pferdes angepaßt sein.

Ein zu enges Kammet verursacht dem Pferde Druck auf dem Kamm und vor der Brust und behindert durch die entlebenden Schmerzen das Pferd in der Entfaltung seiner vollen Kräfte. Ist das Kammet je-doch zu weit, so schert das Pferd beim Arbeiten hin und her und verur-sacht oft ein Wundreiben der Brust und des Stammes, was dem Pferde ebenfalls empfindliche Schmerzen verursacht.

### Honigbaum als Konkurrent der Zuckerrübe.

Der europäische Zuckerrübenbau hat bereits einen schweren Kampf gegen das Zuckerrohr der tropischen Gebiete auszufechten, da scheint sich jetzt ein neuer Konkurrent zu ent-wickeln: In neuester Zeit ist in Nordamerika als äußerst zuckerhaltige Frucht die Bohne des (zu den Fabulipflanzen gehörigen) „Honig-baums“, der *Sonchifolia*, entdeckt worden. Der als Nupplanze bisher wenig beachtete Baum besitzt sehr hartes, schönes Holz und entwickelt sich sehr schnell. Die Früchte er-reichen eine Länge von etwa 35 bis 40 Zentimeter bei einer Breite von 4 bis 5 Zentimeter und einem Ge-wicht von etwa 25 Gramm. Es sind von einzelnen Bäume Erträge von etwa 175 Kilogramm berichtet wor-den. Der hohe Zuckergehalt ist be-merkenswert, der nach amtlichen Analysen des Gewichtes der 29 Pro-zente beträgt. Auch der Einzelgehalt der Sonchibohnen ist bedeutend, so daß damit gleichzeitig eine wertvolle Fut-terquelle gegeben ist. Tatsächlich werden die Früchte der Sonchifolia in Hawaii, wo der Baum 1828 ent-deckt wurde, in bedeutendem Um-fange als gern genommenes Futter für Kanarienvögel gebraucht.

### Vom Winterschlaf der Tiere.

Eine Reihe von neueren Beobachtungen zeigt, daß der Winterschlaf der Tiere nicht, wie man meinte, eine rein durch äußere Einflüsse hervorgerufene Erscheinung ist, sondern daß er (wenn auch vor vielen Generationen vielleicht er-möglicht) durch das Milieu bedingt gegenwärtig eine bei den betreffenden Tieren erblich festgelegte Hand-lungsweise ist, die auch ohne aus-lösende äußere Reize der Wärme oder des Nahrungsmangels zustande kommt. So fand man, daß auch in einem warmen Herbst und Winter die Tiere in einer bestimmten Peri-ode einschlafen können, daß sie auch in geheizten Räumen ruhig weiter-schlafen; andererseits lassen sie sich durch künstliche Kälte im Sommer nicht in einen Winterschlaf versetzen. Man kam daher auf den Gedanken, die heute so viel genannten Hormone daraufhin zu prüfen, ob sie vielleicht neben ihren zahllosen sonstigen Wirkungen auch den Win-terschlaf der Tiere verursachen. Ver-schiedene Forscher gingen dieser Ver-mutung in gründlichen Untersuchun-gen nach — und das Ergebnis brachte in der Tat die so lange vergeb-lich gesuchte Lösung des Rätsels. Man konnte feststellen, daß bei den untersuchten Tieren die Drüsen mit hohem innerer Sekretion (also die „Hinterdrüsen“ der Hormone, z. B. die Schilddrüse, die Nebennieren u. s. w.) vor, während und nach dem Winterschlaf weitestehende Veränderungen aufwiesen. Kürzlich ist durch die neuesten Untersuchungen Dr. W. Fleischmanns die Annahme eindeutig bestätigt worden; diesem Forscher gelang z. B. die Verdrück-terung durch Hormoneinspritzungen aus dem Winterschlaf zu erwecken, und andererseits konnte er sie auch in einen künstlichen Schlaf versetzen.

### Die Lunge in den Schmetterlingsflügeln.

Der Bienenstaat ist schon längere Zeit bekannt, daß in den Flügeln von Schmetterlingen Atmungsorgane liegen, doch bestanden über diese son-derbaren „Lungen“ bisher noch ver-schiedene Unklarheiten. Sie fanden jetzt, wie die „Linnäus“ kürzlich be-richtete, durch die eingehenden Ar-beiten von P. Portier ihre Erläute-rung. Der Sitz der Atmungsorgane — beim Schmetterling handelt es sich um sog. Tracheen — sind der Mund und die Basis der Schuppen am Flügel. Ihr Sinn ist eine er-höhte Sauerstoffzufuhr bei der An-strengung des Fliegens.

Dem ruhenden Schmetterling ge-nügen seine übrigen Atmungsorgane. Verdrückt man jedoch die am Flügel befindlichen Tracheen Enden durch Heberfischen mit Öl, so tritt nach kurzem Abgehen schnelle gänzliche Ermüdung des Schmetterlings ein — die Lungenzufuhr ist unzuläng-lich. Dessen man dagegen alle Tra-cheenporen durch Verrückung der Flügel-schuppen, so ist die zum Atmen verfügbare Sauerstoffmenge zu groß. Die Tiere fliegen zwar erst auffällig schnell, bald aber stellen sich infolge der außerordentlichen Anstrengun-gen Ermüdungserscheinungen ein.

### Keine Gefahr für Reisende in Deutschland.

#### Ehemaliger amerikanischer Gerichtspräsident Victor Dowling über seine Deutschlandreise.

Paris, 22. August. — In ei-ner bekannten amerikanischen Zei-tung, die in Paris erscheint, ver-öffentlicht ein amerikanischer Pres-senkorrespondent eine Unterredung mit dem ehemaligen Präsidenten der Appellationsabteilung des New Yorker Oberlandesgerichts Victor Dowling, der sich vor Kurzem in Deutschland (Deutschland) aufhält. Dowling widerlegt die Ver-rückungen jener Streife, die wegen der gewöhnlichen politischen Lage in Deutschland eine Gefährdung des Reiseverkehrs befürchten, und be-merkt dazu:

„Nachdem ich eine Woche in der Stadt Bad Nauheim sowie in der Umgebung zugebracht habe, mußte ich feststellen, daß es hier so ruhig und friedlich ist wie während meines letzten Aufenthalts vor zwei Jah-ren. Man merkt hier nichts von ei-ner Hochspannung der öffentlichen Meinung nach von parteipolitischer Erregung. Die Leute in diesem Teile Deutschlands sind anständig, ordnungsliebend und ernsthaftende Menschen, die allen ausländischen Gästen mit größter Höflichkeit be-ggennen.“

„Es wäre sehr zu bedauern, wenn Amerikaner, die an deutschen Feil-quellen eine Kräftigung oder Wie-derherstellung ihrer Gesundheit zu suchen möchten, sich aus Furcht vor politischen Unruhen davon absehren lassen würden. Dergleichen ist hier nicht wahrzunehmen. Es ist auch nicht das geringste Anzeichen dafür vorhanden, daß in Zukunft die Gefahr für eine solche Möglich-keit besteht.“

Der amerikanische Pressekor-respondent fügt dieser Mitteilung Victor Dowlings hinzu: „Was Rich-ter Dowling von Nauheim und Um-gebung berichtet, kann ich für jeden anderen Teil Deutschlands bestätigen. Als ein alter amerikanischer Reiseschreiber liege ich stets auf der Lau-ter, um interessante Mitteilungen für jene Amerikaner zu erhalten, die sich auf einen Besuch Deutsch-lands während der gegenwärtigen Touristenzeit vorbereiten. Es geht mir wie einem anderen amerikani-schen Zeitungsberichterstatter, der sich bei mir darüber beklagte, daß er noch niemals Zeuge eines politi-schen Zusammenstoßes in Deutsch-land gewesen sei, obwohl seine Re-portertätigkeit ihn zu jeder Tag- und Nachtzeit durch alle Teile Deutschlands führt. Es kann gar nicht nachdrücklich genug betont werden, daß für Reisende in Deutsch-land nicht die geringste Gefahr be-steht.“

Aus den Erklärungen Dowlings und des amerikanischen Pressekor-respondenten ergibt sich, daß die in amerikanischen und englisch-canadi-schen Zeitungen verbreiteten Sen-sationsmeldungen über „Bürgerkrieg“ und politische Unruhen in Deutsch-land oft sehr stark übertrieben sind. Zudem hat die deutsche Regierung außerordentlich scharfe Maßnahmen ergriffen, um den Ausbruch von Zu-sammenstößen, wie sie durch die Not-stände deutschen Volkes und die poli-tische Unruhe entstehen könnten, zu verhindern. Derartige Unruhen sind gewöhnlich nur dort statt, wo kaum ein Tourist hinkommt. Der beste Beweis für die Ungefähr-

### Danzig ein bedeutender Verkehrs-platz der deutschen Ostmark

#### Eisenbahn-, Luft- und Seeverkehrsverbindungen.

W D — Danzig und seine um-gabende, die Wälder im Höhenreife, die Schönheiten der fruchtbarsten Niederung und des Weicheldeltas, vor allem aber der Strand mit seinen zahlreichen Wä-dern aller Geschmacksrichtungen von Joppat bis zur Feischen Nebrung haben die Freie Stadt Danzig zu einem Verkehrsplatz ersten Ranges und erster Ordnung gemacht. Kein Wunder, daß Danzig den Verkehrsfragen eine besondere Aufmerksamkeit schenkt und den Fremden die Reise hierher auf alle nur denkbare Art zu erleichtern vermag. Danzig ist ein wichtiger Eisenbahn-knotenpunkt; über den Hafen be-ziehungsweise zum Teil regelmäßige Ver-bindungen mit allen Ostseeländern, hinzu kommt die Annehmlichkeit der Danziger und Rostocker nach Marienburg, Elbing, Rahlberg und Königsberg, und schließlich dürfen in diesem Zusammenhang nicht die zahlreichen Autobuslinien vergessen werden, die dem Verkehr Danzig-Deutschland und Danzig-Polen dien-en. Eine sehr beachtliche Rolle neben dem Seebahnen Danzig — Joppat (Danzig) — Pflau — Memel spielt die Luftfahrt. Die guten Flugverbindungen mit dem

Wetterlande sind längst Selbstver-ständlichkeit. Darüber hinaus inter-essieren die Verkehrslinien mit Ostpreußen, Polen, den Donauländern und den Balkanländern, die sich von Danzig aus bequem erreichen lassen.

Stets hat der Fremdenverkehr hier eine besondere Rolle gespielt, und es ist deshalb nur selbstver-ständlich, daß die Freie Stadt im-mer wieder bemüht bleibt, alle noch vorhandenen Hindernisse aus dem Wege zu räumen. Ganz besonders gilt dieses für diejenigen Verkehrs-wege, welche nach Danzig durch das Gebiet der Republik Polen führen. Nicht der Fah als solcher bereitet Schwierigkeiten, sondern das politi-sche Transitorium, weil es nicht im-mer mühelos zu beschaffen ist, so fern sich am Wohnort des Reisenden keine polnische Bahnhöfe befinden. Es hat langer Verhandlungen be-dürft, ehe Danzig einige Verkehrs-richtungen im Durchreiseverkehr nach Polen durchleiste. Polen mußte schließlich die berechtigten Forder-ungen der Freien Stadt anerken-nen und milderte die Bedingungen. Die Vernehmung der polnischen Konsulate in Deutschland, besonders in seinen Ostgebieten, die Herab-setzung der Visagebühren und die vürntreien Büge auf der Strecke Danzig-Marienburg, die vor genau 5 Jahren eingeführt wurden, ga-ben dem Reiseverkehr neuen An-satz. Polen hatte damals mehrere Konzessionen abgelehnt und man ist in dieser für Danzig so eminent wichtigen Frage seit 1927 noch nicht weitergekommen.

Die Freie Stadt Danzig selbst ge-stattet den Staatsangehörigen aller Nationen der Welt freie Einreise und macht sie nicht von dem Besitz eines Visums abhängig.

#### Hoher Kapazitätsbeamter legt Amt nieder.

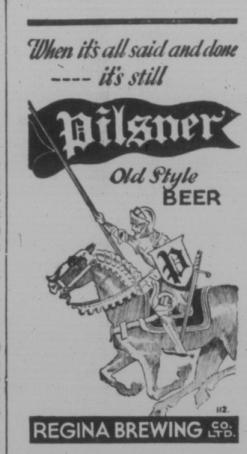
New York, 22. August. — C. E. Ward-law, amtierender Leiter der Pa-kage-Abteilung der Hamburg-Ameri-ka Linie, hat sein Amt niederge-legt, um eine neue Stellung im Büro des Schiedsrichters der Trans-Atlantischen Passagier-Konferenz, Herrn Emil Koberer, anzunehmen.

#### Neue Niedrige Mahlgebühren

Wir haben neue niedrige Mahlgebühren nach denen es den Farmern im südlichen Teil der Provinz möglich ist, ihr Wehl und Futtermittel von unserer Mühle zu niedrigsten Kosten zu be-ziehen. Die Preise waren in den letzten Jahren in diesem Teile der Provinz noch niemals so niedrig gehalten. Dieses ist aller-dings auch nur möglich auf Grund unserer großen Kapazität und Aufstellung weiterer moderner Maschinen in den letzten Monaten. Die Qualität ist besser und gleichartiger wie jemals zuvor. Schreiben oder telefonieren Sie wegen näherer Einzelheiten an —

### The Soo Line Mills Ltd.

Weyburn, Sask. P.O. Box 759. Telefon 55.



When it's all said and done — it's still Pilsner Old Style BEER. REGINA BREWING CO. LTD.

Schiffspart sicherstellen, der selbst erhöhten Anforderungen gewachsen war, so blieb schließlich nichts an-deres übrig, als den Bau von zwei Motorschiffen ins Auge zu fassen. Diese beiden Schiffe „Pren-ken“ und „Sandschiff Danzig“ ta-men im Sommer 1926 in den Ver-kehr. Beide sind nicht nur die schnellsten Schiffe der Linie, sie stehen in Bezug auf Geschwindig-keit auch in der vorberitten Reihe der deutschen Handelsflotte und können im Notfall auch den gesamten Ver-kehr zwischen Ostpreußen, Danzig und dem Reich bewältigen.

Herr Wardlaw stand seit 1921 mit der Hoga in Verbindung, als die deutsche Reederei mit dem New Yorker Harriman-Interessen ein Betriebsabkommen schloß, und die United American Lines gegrün-det wurden. Damals war er „Ma-nager“ des Information Dienstes der europäischen Organisation des „U. S. Shipping Board“ in Lon-don. Nach dem er zu den Harri-man-Linien übergegangen war, wurde er zum „Assistant Man-ager“ der United American Lines ernannt, in welcher Eigenschaft er später, als die Hoga die United American Lines aufkaufte, mit deren ge-mei-nem Staff übernommen wurde. Als Leiter der Agenturen-Organisation der Hoga in der Wardlaw war in Canada gereist und hat sich unter den Inhabern von Reisebüros und Dampfer-Agenturen zahlreiche Freunde erworben.

Chester Cameron Wardlaw ist in Ohio gebürtig. Er absolvierte das Juniata College, verbrachte drei Jahre als Student und Lehrer der politischen Wissenschaften und der Nationalökonomie an der Universi-tät Chicago; 1917 wurde er als Signal-corps nach Washington berufen; 1918/19 arbeitete er dem Stabe der amerikanischen Abteilung des „U. S. Maritime Transport Council“ in London an, und als viele Wechsele aufgeführt wurde, verließ er beim „U. S. Shipping Board“, bis er auf Herrn W. A. Harrimans Eruchen in die Executive der „United American Lines“ trat.

Das neue Dienstmädchen. „Wanna, was kommt es denn, daß Sie auf Ihren letzten drei Stellen immer gerade zwei Wochen waren?“ „Na, gnädige Frau, das liegt an der Müdigungszeit — vor vier-zehn Tagen kommt man doch nicht fort!“

### Lesegeld

Bitte, senden Sie Geld, insbesondere Bargeld, der Sicherheit halber nur per eingeschriebenem Brief. Noch besser ist es „Money Orders“ oder „Postal Notes“ zu benutzen.

### An „Der Courier“ Regina, Sask.

1835 Halifax Street.  
Beiliegend übersende ich Ihnen:  
für den „Courier“: Bezahlung bis zum 1. Januar 1932 ..... \$ .....  
dazu Vorausbezahlung bis zum 1. Januar 1933... \$ 2.00  
Zusammen ..... \$ .....  
und für den Courierkalender 1932..... \$ 0.50  
Mein Name ist .....  
Meine Post-Office Adresse ist .....  
Provinz.....

Zur Beachtung! Wer sein Lesegeld für den „Courier“ bis Januar 1933 vorausbezahlt oder wer einen neuen Abonnenten gewinnt und \$2.00 für das erste Abonnementjahr einsetzt, erhält auf Wunsch den Courierkalender 1932 als freie Prämie.