„Der Courier"
ist die führende deutsche Zeitung Canadas

Berichterstatter in allen größeren deutschen Ansiedlungen.

Der Courier

In unserer Druckerei sind nur Fachleute mit langjähriger Erfahrung angestellt. Wir können auch deshalb die besten Drucksachen zu niedrigsten Preisen liefern.
Man verlange Preisanschläge, Mustern und Auskunft über Drucksachen von
The Sask. Courier Pub. Co. Ltd.
1835 Halifax Str. Regina, Sask.

Der deutsche Wolgastaat

Von Hochschulprofessor Dr. A. Timpe Berlin.

I.

Wer in Deutschland kennt das die russische Stadt Saratow an der unteren Wolga umschließende deutsche Siedlungsgebiet, ein Gebiet von der Größe der Provinz Sachsen, in dem 6—700,000 deutsche Volksgenossen im Jahre 1914 gerade den 150jährigen Gedenktag der deutschen Einwanderung festlich begehen wollten, als der Ausbruch des Weltkrieges sie zum Kampf gegen das Mutterland aufrief? Durch die flutigen Ereignisse der russischen Revolution und vor allem durch die Hungerkatastrophe des Winters 1921/22 Hunderttausende seiner Bewohner beraubt, ist es durch die im Januar dieses Jahres erfolgte Proklamation zur „autonomen sozialistischen Sowjetrepublik der Wolgadeutschen" für uns zu einem ernsten volkisch-kulturellen Problem geworden. Gerade jetzt aber beanspruchen die Volksgenossen an der Wolga erneut stärkste menschliche Teilnahme des ganzen deutschen Volkes. Das durch die völlige Fehlernte dieses Sommers heraufbeschworene Gespenst neuer Hungersnot, dessen die russische Zentralregierung schon Herr geworden zu sein behauptete, ist nach vorliegenden Nachrichten noch keineswegs gebannt, und 42 Prozent der durch Unterernährung geschwächten Bevölkerung sind der schrecklichen Malariaseuche verfallen.

Bis 1917 erfreute sich das deutsche Wolgagebiet im Vergleich zu seiner russischen Umgebung eines recht ansehnlichen Wirtschaftslebens. Die Landwirtschaft, die auch heute noch den größten Teil der Bevölkerung beschäftigt, führte Weizen in Millionen von Zentnern aus. Ueber 800 Wind- und Wassermühlen waren in Betrieb, und die großen Dampfmühlen (Schmidt, Reinecke, Borell) besaßen in allen größeren Städten Rußlands und Finnlands ihre Niederlassungen und Verkaufsstellen. Der Anbau von Roggen, Mais, Kartoffeln und Tabak blühte, und 76 Oelmühlen verarbeiteten den Ertrag der Sonnenblumenpflanzungen. Ein achtunggebietendes Bild deutschen Fleißes, der die menschenleere russische Steppe in einhundertfünfzigjährigem Ringen mit den größten Schwierigkeiten — den beständigen Kirgisenüberfällen der ersten Jahrzehnte, den Bedrückungen durch die habgierigen russischen Beamten des Saratower Vormundschafts-Kontors, dem widrigen Klima — in eine dicht besiedelte Kulturoase umgewandelt hatte! In den Wintermonaten blühte die Hausindustrie. An Zehntausenden von Webstühlen wurde Sarpinka hergestellt, ein Baumwollstoff, der ausschließlich in der deutschen Kolonie erzeugt und in ganz Rußland abgesetzt wird. Ganze Dörfer auf der Wiesenseite des Landes (östlich der Wolga) waren mit Korb- und Strohflechten beschäftigt. Von Bedeutung war auch der Bau landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte, insbesondere der Getreideputzmaschine, einer wolgadeutschen Erfindung. Ueber 30,000 Stück wurden, hauptsächlich auf der Bergseite des Landes (westlich der Wolga) jährlich erzeugt, und ein großer Teil davon wanderte nach Bessarabien, Turkestan und Sibirien.

Im ganzen war allerdings der zeitweilig vorhandene Volkswohlstand in den deutschen Kolonien infolge der zunehmenden Landknappheit zurückgegangen. Nach dem russischen Mir-System, das bis 1906 in Geltung war, gehörte das Land der Gesamtheit der Dorfbewohner und wurde alle 10—12 Jahre in Gruppen von gleichwertigen Stücken unter die mehr und mehr wachsende männliche Bevölkerung erneut durch Los verteilt. Dieser „Landessozialismus" verhinderte zwar das Eindringen russischer Kolonisten und sicherte so dem gesamten Siedlungsgebiet den rein-deutschen Charakter; auch erhielt er in den Wolgabauern ein starkes Gefühl für soziale Gleichheit und Gleichberechtigung. Aber der Landesanteil des einzelnen sank von etwa 39 Hektar zur Einwanderungszeit auf einige wenige Hektar in der Gegenwart, und vor allem ließ das Mir-System mit seiner Landverteilung und dem fortwährenden Besitzwechsel eine intensive Landbewirtschaftung nicht aufkommen. Von Landdüngung ist auch heute kaum die Rede; der Dünger wird als Brennmaterial verwendet. Seitdem der ehemals reiche Waldbestand, insbesondere der Bergseite des Landes, fast völlig abgeholzt ist. Einen Ansatz zur intensiveren Bewirtschaftung des Landes brachte die Stolypinsche Agrarreform 1906. Eine Reihe der 204 deutschen Dorfgemeinden machte von der Möglichkeit, zur freien Grundstückswirtschaft überzugehen, Gebrauch. Damit wuchs aber gleichzeitig die Zahl der Landlosen und das Proletariat der Industriekolonien wie Katharinenstadt (nordöstlich Saratow an der Wolga, mit 21,000 Einwohnern der größte Ort von Wolga-Deutschland) und Balzer (Mittelpunkt der Textilindustrie auf der Bergseite).

Bis zum Ausbruch der russischen Revolution herrschte unter den deutschen Kolonisten reges kirchliches Leben und kernige Religiosität, sowohl bei den Katholiken, die etwa den vierten Teil der Bevölkerung ausmachen, als auch bei den Evangelischen, unter denen die Herrenhuter Gemeinde in Sarepta und einzelne Mennonitengemeinden durch kulturelle Rührigkeit hervorragten. Die Kirchenschulen hatten seit den neunziger Jahren sehr unter der Russifizierungspolitik der Zarenregierung zu leiden. Die Ausübung von Handel und Gewerbe war den Kolonisten lange untersagt. Das Schlimmste war aber, daß jeder geistige Austausch mit dem Mutterlande fehlte. Wer wußte in Deutschland, wo man zwar für afrikanische, indische und chinesische Kulturfragen großes Interesse entwickelte, noch etwas von dem Tausende von Kilometern entfernten Tochterlande an der Wolga! Der sächsische und hessische, der pfälzische und schwäbische Dialekt tritt noch heute an dem verhältnismäßig geringen Wortschatz der deutschen Wolgakolonien zutage, wie man während des Weltkrieges in Deutschland mit Staunen an den ihnen entstammenden Kriegsgefangenen feststellen konnte.

(Fortsetzung folgt.)

Im Dusel

Gast (beim Aufbruch): „Na, der Hut paßt ja auf einmal nicht mehr!"

Kellner: „Vertauscht ist er aber nicht worden!"

Gast (kopfschüttelnd): „Donnerwetter ja, da muß mir der Kopf vertauscht worden sein!"

Am Rande der Wüste

Als die Juden unter Moses vor den Aegyptern flüchteten, waren sie gezwungen, durch die Wüste Sinai, die sich vom Golf von Suez bis zum Golf von Akabah erstreckt, zu ziehen, wozu sie genau vierzig Jahre brauchten. Dieser Tage nun haben Amerikaner die gleiche Strecke per Auto innerhalb vier Stunden durchmessen.

Welch ungeheurer Unterschied zwischen dem Einst und Jetzt! Wie lange wird es dauern, bis die mystische Stille der seit den Zeiten des Alten Testaments nur schwer durchspürbaren Wüste der Vergangenheit angehört? Immer tiefer frißt sich die Eisenbahn in die Wüste hinein. Die großen „Gaarstas", die oft Tausende von Kamelen umfassendey Karawanen, werden immer seltener. Sie unterliegen dem Wettbewerb mit den billigeren und schnelleren modernen Verkehrsmitteln.

Schon heute kann man ohne besondere Schwierigkeiten einen Ausflug in die Wüste unternehmen. Der Ausbau des Verkehrsnetzes im Orient hat auch die Wüste dem Mitteleuropäer so weit näher gerückt, daß ein Besuch, der vor noch nicht so langer Zeit ein höchst schwieriges und kostspieliges Unternehmen bildete, heute nicht allein den ganz reichen Leuten möglich ist. Biskra, die algerische Wüstenstadt, kann man z. B. von Deutschland bereits in vier Tagen, die ägyptische Wüste in fünf Tagen erreichen. Wem Biskra, das ein bevorzugtes Ziel des Fremdenzustroms darstellt, noch zu europäisch ist, der erreicht im Postwagen nach ein paar Tagereisen Tugurt und Uarglat, die äußersten Vorposten der Zivilisation. Die guten und nicht einmal teueren Verkehrs- und Lebensverhältnisse in Algerien und Tunis machen die Reise durch diese Länder zu einem wirklichen Vergnügen. Auch kann sich der Reisende, wenn er Gefahren nicht geradezu herausfordert, sich dort ebenso sicher fühlen wie in seinem europäischen Heimatland.

Des Interessanten gibt es hier in Hülle und Fülle. Befindet man sich doch in jenem merkwürdigen Grenzgebiet, wo die Gegensätze zweier Kulturen aufeinanderprallen, wo die neuesten Errungenschaften modernster Zivilisation mit Zuständen von ehrwürdigster Ursprünglichkeit zusammenstoßen. In den luxuriös ausgestatteten Hotels der Wüstenkurorte bewegen sich jeden Abend die Paare im modernsten Tanzschritt. Schimmernde Roben, neueste Fracks, elektrisches Licht in Fülle, Gelächter, Flirt, alles gibt es. Das gesellschaftliche Leben unterscheidet sich hier durch nichts von dem anderer internationaler Treffpunkte der Schweiz und der Riviera. Kurhotels sind eben Kurhotels, ganz gleich, wo sie stehen. Der Kontrast, der aber beispielsweise in Biskra zwischen dem lauten Treiben im Kurhotel und der unverfälschten orientalischen Szenerie, in die es hineingebaut ist, besteht, berührt doch sehr merkwürdig.

Ein paar hundert Meter vom Hotel liegt ein schwerfälliger Komplex halbzerfallener niedriger Bauten: der Fondak, die Herberge der Karawanen, das langersehnte Ziel müder Wüstenwanderer. Auf dem geräumigen Hof, dessen regelmäßiges Viereck von den wackeligen Seitenflügeln des Gasthofs umschlossen wird, sind Warenballen und Kisten aufgestapelt und ein paar Dutzend Kamele liegen umher und geben sich mit schmatzendem Behagen dem Nachgenuß ihrer Mahlzeit hin. Tückisch schnappen die boshaften Tiere nach dem Fremden, der ihnen zu nahe kommt. Im breiten Torweg des Fondaks hocken ring um einen kleinen Herd, auf dem das Lieblingsgetränk der Araber, der grüne Tee, brodelt, die Karawanenbegleiter. Eine lange, beschwerliche und gefahrvolle Reise liegt hinter ihnen. Nun sind sie am Ziel angelangt, und am nächsten Morgen schon gehen die von ihnen verfrachteten Güter per Eisenbahn an die Küste. Die sonst so wortkargen Männer sind heute gesprächiger; denn ein paar Tage beschaulicher Rast im Fondak bedeuten für sie, die keine Ansprüche ans Leben stellen, Höhepunkte in ihrem armseligen Dasein. Heute brauchen sie nicht mit der Flinte im Arm zu schlafen, heute umschleichen weder räuberische Beduinen noch hungrige Schakale ihr Lager. Heute können sie ruhen und sich an ihren Lieblingsspeisen und Getränken laben. Gespannt lauschen sie nach dem Hotel hinüber, aus dem von Zeit zu Zeit Musiktöne und Stimmen herüberschallen. Eine Welt liegt zwischen hüben und drüben. Gegensätze, wie sie sich krasser kaum ausdenken lassen. Diese einfachen, tiefbraunen Männer im graumollenen Burnus blicken mit größter Geringschätzung auf das anspruchsvolle Gebaren der europäischen Müßiggänger herab. Ihre Freuden sind anderer Art. Sie lieben das wilde Reiterspiel mit lautem Büchsenknall und Pulverdampf und das rasende Tempo des Ulad-Nil, des Nationaltanzes der Wüste.

Hinter dem Fondak beginnt die Wüste. Soweit das Auge reicht, Sand, Sand, Sand. In endlosen Ketten reihen sich gewaltige Dünenkämme, die durch die zarten Windrillen wie modelliert erscheinen. — „Areg" nennt der Araber die Region der großen Dünen, die von einem erhöhten Standpunkt aus Meereswogen gleichen. Befindet man sich aber mitten im Sandmeer, dann versteht man, warum keine noch so hohe Sturmwelle den Vergleich mit einer Sanddüne verträgt. Letztere steigen oft bis zu einer Höhe von 200 Metern, stellenweise sogar bis zu 500 Metern. Diese Sanddünen sind ebenso wie die Wanderdünen an der deutschen Meeresküste in ständiger Bewegung. Der leiseste Luftdauch genügt, um Billionen und aber Billionen von winzigen Körnchen auf der Windseite der Düne zum Kamm hinaufzuwirbeln, und so rückt die Düne selbst an stillen Tagen, wenn auch dem Auge nicht klar erkenntlich, ein Stückchen vorwärts. Bricht aber Samum los, der gefürchtete Wüstensturm, dann vollzieht sich die Wanderung der Dünen mit rasender Schnelligkeit. Wenige Minuten genügen, um das Landschaftsbild der Wüste völlig zu ändern.

Eine seltsame, eine fremde, eine für den Europäer schwer begreifliche Welt, von der man erst recht träumt, wenn man weit, weit von ihr entfernt ist und dem Alltag in der europäischen Kultur seinen Tribut bringt.

Deutsche Zeppeline für Luftverkehr nach Südamerika

Berlin, 11. Nov. — Während der letzten Tage sind hier Berichte aus Madrid im Umlauf, welche besagen, daß die großen Zeppelinwerke in Friedrichshafen, auf Grund der nunmehr abgeschlossenen Verhandlungen mit der Spanischen Lufttransport-Gesellschaft nach Spanien überführt werden sollen. Die Meldung ist soweit noch unbestätigt, doch gibt sich im Publikum und in der Presse großes Interesse an dem Plane kund.

Vor dem Abflug zu seiner erfolgreichen Amerikafahrt hatte Dr. Eckener erklärt, der Flug nach den Ver. Staaten würde auch zur Verwirklichung des Planes für einen regelmäßigen Luftverkehr zwischen Spanien und Südamerika dienen.

Wahrscheinlich wird erst ein Probe-Luftdienst zwischen Spanien und den Kanarischen Inseln zwecks Ausbildung von Offizieren und Mannschaften in der Handhabung von Luftschiffen eingerichtet werden. Für diesen Uebungsdienst soll ein kleines Luftschiff mit Fassungskraft von 30,000 Kubikmetern Wasserstoffgas in Friedrichshafen gebaut werden. Eine regelmäßige Verbindung zwischen Sevilla und Buenos Aires, Argentinien, einmal wöchentlich könnte mit drei Zeppelinen von je 130,000 Kubikmetern Gasfassungskraft bewerkstelligt werden. Geplant wird, diese Luftschiffe mit zehn Kabinen für je vier bis sechs Personen auszurüsten. Dr. Eckener hat erklärt, daß die Zeppeline nicht nur dem Passagier- und Frachtverkehr dienen würden, sondern auch für Wetterbeobachtungen und Vermessungen von großem Vorteil sein könnten.

Die schwarzen Diamanten im hohen Norden

Kohlen unter dem ewigen Eise.

Spitzbergen, die durch den Vertrag vom 9. Februar 1921 Norwegen zugesprochene Inselgruppe im Nördlichen Eismeer, erhält ihre besondere wirtschaftliche Bedeutung durch die ausgedehnten Kohlenfelder, die in Flözen von einer Mächtigkeit bis zu vier Meter Höhe die Inselgruppe von einem bis zum anderen Ende durchziehen. Die ersten schüchternen Versuche, die Kohle, die besser ist als die beste englische, zu erschließen und gewinn-bringend auszubeuten, reichen bis zum Jahre 1899 zurück; aber bis zum Jahre 1905 geschah die Förderung mit unzulänglichen technischen Mitteln. Erst dann bildeten sich große amerikanische Gesellschaften, die die norwegischen Konzessionen erwarben und rationelle Arbeitsmethoden einführten, so daß der Abbau der an den Fjordwänden der Westküste des Hauptlandes ausstreichenden Kohlenflöze im Jahre 1921 bereits eine Förderung von 155,000 Tonnen Steinkohle ergab. Es entstanden hier die ersten Niederlassungen von Grubenarbeitern, Gruppen von hübschen, roten Häuschen, die pomphaft den Namen von Städten annahmen. So ist, nachdem die amerikanischen und englischen Konzessionen wieder in die Hände der Norweger übergegangen sind, hier als Hauptport des Betriebes die Bai von Braganza zu nennen. Auch auf der Bäreninsel, die halbwegs zwischen Spitzbergen und Norwegen liegt, ist man fleißig an der Erschließungsarbeit.

„Diese Kohlendistrikte im Nördlichen Eismeer," schreibt Paolo Monelli in der „Stampa", „unterscheiden sich in jeder Beziehung von denen anderer Länder. Es ist, als seien sie vom Mond gefallen. Schon das äußere Drum und Dran zeigt dem Auge des Beschauers Ungewöhnliches: der Bergmann, der den Schacht verläßt, bietet nicht den Anblick eines schweißtriefenden, schmutzbedeckten Arbeiters, wie wir ihn in anderen Grubenbezirken zu sehen gewohnt sind. Und ebenso wenig entrollt sich hier das jammervolle Bild der schwarzen elenden Häuschen und des Kohlenschmutzes, durch den wir in den Straßen Oberschlesiens, des Rheinlandes und Westfalens zu wandern gezwungen sind. Ueber blauen Eisfeldern strahlt die Riesenscheibe der Sonne, oder es breitet sich darüber das Helldunkel der Polarnacht. Und noch ein anderes. Man fährt hier nicht in die Grube ein, um in der Unendlichkeit abgrundtiefer Schächte zu versinken, sondern man steigt gemächlich hinab. Auf einem bequemen Saumpfad oder, wie in der Advent-Bai, vermittels der Drahtseilbahn, gelangt man zu der inmitten eines Berges geöffneten Einfahrt. Man tritt ein und sieht mit Staunen, daß das Innere der Grube schneeweiß ist. Nein, verehrter Leser, es handelt sich durchaus nicht, wie du annehmen wirst, um die berühmte „weiße Kohle." Die Steinkohle ist auch hier schwarz wie die Nacht oder wie die Sünde. Aber Galerien und Gänge sind weiß, und wenn man mit der Karbidlampe darin umherwandert, so entsenden Wölbungen und Wände kristallene Blitze, Eis und Schnee! Der Ingenieur, der uns als Führer dient, gibt uns dafür die Erklärung. Die Temperatur im Innern der Grube ist Sommer und Winter stets gleich: 6 Grad C. unter Null, und das ist, wie er ausführt, eine Temperatur, die dem Bergmann die günstigsten Arbeitsbedingungen bietet. Er bleibt stets frisch, seine Muskeln bleiben elastisch und er gerät auch bei der schwersten Arbeit nicht in Schweiß. Wenn ein neuer Gang der Grube eröffnet wird, so schlägt sich der die eingepumpte Wasserdampf sofort an den Wänden in Gestalt von Eis nieder. Damit ist eine Schutzwand gebildet, die den gefährlichen Kohlenstaub bindet und damit eine der Hauptursachen der Grubenexplosion beseitigt. Da überdies die, die Schlagwetter bildenden Grubengase auf Spitzbergen unbekannt sind, so sind diese Gruben die ungefährlichsten der Welt, und man kann infolgedessen auch bei der Arbeit die Sicherheitslampe gut und gern entbehren. Der Reichtum der Kohlenflöze und der Verzicht auf die Zimmerung, die entbehrlich wird, weil hier das Eis die Flöze stützt und hält, bringt es mit sich, daß die Gänge und Galerien luftig und heiter anmuten.

Die Förderung bietet angesichts der leichten Abbaumöglichkeiten keine Schwierigkeiten. Die geförderte Kohle wird vermittels der Drahtseilbahn unmittelbar zum Dampfer befördert, während der Winterszeit jedoch auf die Halde geschüttet, die wenige Schritte von der Einfahrt entfernt gelegen ist. Die Förderung bedingt deshalb auch nur ein Fünftel oder ein Sechstel der Kosten, die in Europa erforderlich sind. Wenn anderswo die durchschnittliche Tagesleistung eines Bergmanns 0,8 bis 1 Tonne Kohle beträgt, so stellt sie sich hier im Mittel auf 5 bis 6 Tonnen, dank der Leichtigkeit der Förderarbeit. Damit erklärt es sich auch, daß sich die Aufmerksamkeit der Welt trotz der gewaltigen Entfernung und der Widrigkeit der Temperaturverhältnisse mehr und mehr den Kohlenschätzen Spitzbergens zuwendet. Heute produzieren diese Gruben nicht mehr als 100- bis 200,000 Tonnen im Jahr. Sie würden aber eine ungleich reichere Förderung ergeben wenn die die Gruben ausnutzenden Gesellschaften über größeres Kapital verfügten, das ihnen gestatten würde, die Lagerverhältnisse besser auszugestalten und von der Grube zum Meer neue Verkehrswege zu bauen. Das Meer ist hier nur vier Monate im Jahr eisfrei. Das Problem des Transports ist deshalb ungleich wichtiger als das der Förderung selbst. Der Reichtum der Kohlenlager ist im übrigen unschätzbar. Würde doch beispielsweise eine einzige Konzession in der Bai von Braganza, die heute in schwedischen Händen ist, bei richtiger Ausnutzung eine Milliarde Tonnen Kohle ergeben, d. h. den Brennstoffverbrauch Schwedens für dreihundert Jahre decken. Und noch reicher ist die norwegische Konzession in der Advent Bai. Während aber Schweden entschlossen ist, das für die Erschließung notwendige Kapital im eigenen Lande aufzubringen, trägt man sich in Norwegen mit dem Gedanken, die Ausnutzung der Gruben fremden Kapitalisten zu überlassen.

Interessantes Allerlei

Der unheimliche Bucklige.

In Belgrad hat die Polizei eine schwierige Aufgabe vor sich. Es handelt sich um einen Bucligen, der eine Belgrader Dame auf allen Wegen verfolgt und ihr keine Ruhe gibt. Die Dame ist schon ganz außer sich. Aus ihrer Erzählung bei der Polizei war zu entnehmen „Vor einigen Tagen begegnete ich in der Stadt einem häßlichen bucligen Mann. Er bot mir seine Begleitung an, und als ich ihn abgewiesen hatte, begann er zu grinsen, so häßlich zu grinsen, daß mir ganz unheimlich zumute wurde. Etwas Grauenhaftes hatte sein Grinsen. Er sagte zu mir: „Schöne Dame, du wirst doch sterben." Ich entfernte mich rasch und eilte schnell nach Hause. In der Küche kam mir der Unheimliche abermals entgegen. Seine häßliche Stimme wiederholte wieder: „Schöne Dame, du wirst sterben . . ." Ich wollte um Hilfe rufen, da verschwand der Bucklige, als ob ihn die Erde verschlungen hätte. Vor einigen Tagen saß ich im Kino. Mitten in der Vorstellung war er plötzlich neben mir und flüsterte mir ins Ohr: „Schöne Dame, du wirst sterben . . ." Ich begann so zu schreien, daß die Leute glaubten, ich sei irrsinnig geworden . . ."

Der Polizeichef stand vor einer schweren Aufgabe. „Haben Sie, meine Gnädigste, irgend jemand im Verdacht?" — „Ja, vor einigen Tagen machte mir ein Beamter einen Liebesantrag. Ich wies ihn aber ab. Vielleicht steckt er dahinter . . ."

Der Polizeichef versprach, alles Mögliche zu unternehmen, um Klarheit in die Affäre zu bringen. Als die Dame wieder auf die Straße gelangte und in die Straßenbahn einsteigen wollte, stand der Unheimliche wieder vor ihr, und seine häßliche Stimme wiederholte: „Schöne Dame, du wirst sterben."

Den Unheimlichen aber konnte man bis heute nicht finden.

Flucht im Sarg.

Die Budapester Polizei ist mit einer romantischen Geschichte beschäftigt, in deren Mittelpunkt Paul Elsner, der Sohn des Textilhändlers Oskar Elsner, steht. Er hatte vor etwa Jahresfrist — im Alter von 23 Jahren — unter Fälschung der elterlichen Zustimmungsurkunde die Schauspielerin Margarete Fogoli geheiratet. Die Familie wollte eine Scheidung herbeiführen, was jedoch nicht gelang. Als aber der junge Elsner seine verschwenderische Lebensweise mit seiner Frau fortsetzte und allabendlich in den verschiedensten Lokalen ungeheure Summen verausgabte, setzte sie die Untersuchung seines Geisteszustandes durch. Der junge Elsner wurde als unzurechnungsfähig erklärt und in eine Nervenheilanstalt gebracht.

Nun ist er von da unter eigentümlichen Umständen entflohen. Er hörte, daß an einem der nächsten Tage ein Leichentransport die Klinik verlassen solle und daß der Leichenwagen auch mehrere leere Särge mitführen werde. Er wußte sich in einen von diesen hineinzuschmuggeln und konnte auf diese Weise die Klinik verlassen.

Seither ist er spurlos verschwunden.

„Hundsfott".

König Friedrich Wilhelm I. von Preußen haßte nichts so sehr als Schmeichelei und Schönzin. Einmal nun war ein neuer Kammerdiener bei ihm eingetreten. Als er des Abends den Abendsegen verlas, kam er an eine Stelle, welche lautete: „Der Herr segne dich!" Das „dich" wollte ihm nicht über die Lippen, und so verbesserte er den Text: „Der Herr segne Sie!" Sofort schnauzte ihn der König an: „Hundsfott, lies was da steht! Vor dem lieben Gott bin ich genau so ein Hundsfott wie du!"

Hut und Charakter.

„Wer den Hut schief auf dem Kopfe hat, hat etwas im Kopfe." Diese alte Redensart wird durch die neuesten psychologischen Forschungen bestätigt, die der Londoner Stadtarzt Dr. C. W. Kimmins veröffentlicht. Er glaubt die Tatsache enthüllt zu haben, daß sich der Charakter eines Mannes nirgends deutlicher ausprägt, als in der Art, wie er seinen Hut aufsetzt. „Wenn ich meinen Hut gerade und sorglam über meiner Stirn trage, so gibt mir das ein feierliches und nachdenkliches Aussehen," erklärt Dr. Kimmins. „Wenn ich ihn etwas aus der Stirn heraus nach hinten rücke, so weiß die ganze Welt, daß ich guter Laune und zu allerlei Streichen aufgelegt bin. Rücke ich den Hut nach der rechten Seite aufs Ohr, so bin ich nichts als ein Bummler. Aber wenn ich den Hut auch nur ein wenig nach der linken Seite rücke, dann verliere ich völlig meine gesellschaftliche Stellung, und jedermann muß glauben, daß es bei mir nicht richtig ist." Diese besonderen Gepflogenheiten, die der Psychologe bei sich beobachtet hat, meint er auf die Allgemeinheit übertragen zu können und behauptet, daß die sorgfältige oder liederliche, die elegante und pedantische Art des Hutsitzes viel von der Wesensart des Trägers enthüllt.

Sehr viel Ueberraschendes wird uns durch diese Entdeckung gerade nicht mitgeteilt. Londoner Huthändler erklären daher, daß sie diese Beobachtungen schon lange vor Kimmins gemacht haben. „Wenn der Kunde in meinen Laden kommt" — sagt zum Beispiel ein Hutmacher —, dann sehe ich mir zunächst an, was für einen Hut er hat und wie er ihn aufsetzt, und ich weiß sofort, was ich für ein Menschenkind vor mir habe. Ein Herr, der einen feinen, weichen Hut nach vorn über das rechte Auge gezogen trägt, will eine elegante Kopfbedeckung haben und fragt nicht viel nach dem Preis. Ein Herr aber, der einen steifen Hut ganz gerade und akkurat aufgesetzt hat, wird sehr genau nach dem Preis fragen und vor allem eine praktische Kopfbedeckung haben wollen. Leute, die den Hut nach der linken Seite gerückt tragen, sind am seltensten; sie sind meistens Sonderlinge, die etwas Besonderes haben wollen und sehr schwierig zu bedienen sind."

Ein fliegendes Fahrrad.

Ein Bergmann in Lintfort in Westfalen will ein neuartiges motorloses Flugzeug erfunden und fertiggestellt haben. Das Modell besteht aus einem Fahrradbau und hat Höhensteuer und Tragflächen. Der Propeller soll durch Treten wie beim Fahrrad in Bewegung gesetzt werden. Die demnächst stattfindenden praktischen Versuche werden über den Wert der Erfindung endgültig entscheiden.

Auf der Suche nach einem Tanz.

Seit mehr als zwei Jahren bereist der Amerikaner Henry Mondorf aller Herren Länder auf der Suche nach charakteristischen Tänzen der verschiedenen Völker, die den Amerikanern eine neue Sensation bieten könnten. Mondorf ist der Vertreter eines großen Trusts, der in den Vereinigten Staaten über 300 Lichtspieltheater und ein paar tausend Nachtlokale besitzt. Der Reisevertreter hat im Auftrag seiner Gesellschaft bereits China, Korea, Siam, Indien und Japan besucht. Ueberall hat er unbekannte Tänze entdeckt und Eingeborene angeworben, die ihn nach Amerika begleiten und dort in ihren Nationaltänzen auftreten sollen.

An unsere werten Abonnenten

In den letzten Wochen sind an alle Courierleser, die mit ihrem Abonnementsgeld im Rückstande waren, Rechnungen hinausgeschickt worden. In unserer Freude können wir feststellen, daß bereits sehr viele ihre Schulden bezahlt haben und viele andere sogar noch obendrein Vorauszahlungen für 1925 geleistet haben. Wir danken auf diesem Wege allen diesen treuen und vernünftigen Abonnenten, die einsehen, daß ihre deutsche Zeitung die verschiedenen kleinen und großen Dollarbeträge sehr notwendig braucht, um bestehen und weitere Fortschritte machen zu können. Wir wollen aber auch hoffen, daß die anderen Rechnungsempfänger ihre Schuldenzettel nicht in eine Ecke legen, um sie dort verstauben und vergessen zu lassen.

Wir haben neuerdings durch einen großen Papierkauf und andere notwendige Anschaffungen gewaltige Auslagen gehabt und sind daher gezwungen, auch einen Appell an den Geldbeutel der übrigen Abonnenten zu richten, die noch keine Rechnung erhalten haben.

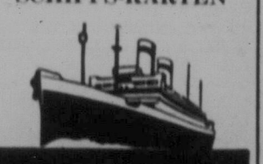
Beachte jeder den gelben Zettel auf seiner Zeitung!

Ist sein Abonnement im Dezember oder im Januar abgelaufen, so möge er sofort seine $2.50 für das verflossene Jahr und, wenn möglich, auch gleich weitere $2.50 für das kommende Jahr an uns einschicken. Dadurch kann sich mancher unangenehme Scherereien und uns besondere Rechnungen und besonderes Briefporto ersparen. Zugleich verhilft er dem „Courier" zu einer glatteren Erledigung seiner Geschäfte.

Jeder sollte bestrebt sein, innerhalb der nächsten Tage sein Courierabonnement in Ordnung zu bringen, damit er wieder mit ungestörter Freude seinen Courier während eines weiteren Jahres lesen kann. Dann kann er in Wahrheit sagen: „Das ist mein Courier." Dann kann der Abonnent auch ab und zu mit diesen oder jenen Wünschen an uns herantreten. Denn es ist selbstverständlich, daß wir dabei immer auf jene Leser zuerst Rücksicht nehmen, die ihre Bezugsgelder in Ordnung gebracht haben.

„Der Courier",
1835 Halifax Street,
Regina, Sask.

SCHIFFS-KARTEN



UNITED AMERICAN LINES
JOINT SERVICE
HAMBURG-AMERICAN LINE
HARRIMAN HAPAG

Regelmäßiger und direkter Passagier-Verkehr von
HAMBURG
— nach —
HALIFAX
und New York
mit den bekannten Dampfern
„Cleveland", „Hansa" und „Mount Clay" mit Kajüte und 3. Klasse.

HAMBURG
Cherbourg — Southampton
— nach —
NEW YORK
mit Luxus-Dampfern
„Resolute", „Reliance", „Albert Ballin", „Deutschland"
1., 2. und 3. Klasse führend
und den Kabinen-Dampfern
„Cleveland", „Hansa", „Mount Clay", „Berlin", und „Thuringia"
Vorzügliche Verpflegung, Bedienung und bequeme Unterkunft an Bord allen Reisenden zugesichert.
Nähere Auskunft bei autorisierten Agenten oder
J. G. KIMMEL
General Passenger Agent
656 Main St. Winnipeg, Can.