

Lebensschicksale ehemaliger Fürsten

Königliche Prinzen in bürgerlichen Berufen. — Der Kampf ums Dasein und die Not der Zeit.

Prinz Louis Ferdinand, der zweit-älteste Sohn des deutschen Kronprinzen, ist in New York eingetroffen, um sein Glück in Nord- oder Südamerika zu machen, und Erzherzog Wilhelm von Österreich wird demnächst von Paris nach Peru auswandern, um ebenfalls sein Glück jenseits des Meeres zu versuchen. Diese beiden Fälle zeigen wieder einmal, wie Fürsten und Mitglieder der kaiserlichen Familie aus Deutschland, Österreich und Russland heute ihren Lebensunterhalt verdienen müssen. Wenige, ja kaum einer von ihnen war auf dem Schicksalsschlag, der sie alle traf, vorbereitet. Auf den Zwang zu arbeiten. Als die große Probe aus Gremel gemacht wurde, erlitten sie ihre erste Niederlage. Lebensunterhalt als großes Hindernis. Es darf daher nicht übersehen werden, daß während der letzten zehn Jahre, die auf den Krieg folgten, sich aus der Zahl der kaiserlichen Fürsten, Prinzen und Mitglieder der kaiserlichen Familie eine große Zahl von bürgerlichen Charakteren entwickelt hat. Fast keiner unter ihnen besaß die Fähigkeit oder Charakterstärke, die verschlungenen, zerstückelten Fäden ihres früheren Lebens mit dem neuen Leben zu verbinden und sich auf die neue Zeit umzustellen. Von den jüngeren Prinzen haben sich die meisten vorgemacht als die fortgeschrittensten und weisesten unter ihnen. Als der Krieg in Europa wütete, war der Prinz zwischen 10 und 14 Jahre alt. Seitdem war er zusammen mit anderen Knaben auf dem Gymnasium in Potsdam erzogen worden.

Erzherzog Wilhelm bewohnt eine kleine Villa in der Nähe von Paris und vernimmt geschäftliche Transaktionen zwischen französischen und nord-amerikanischen Finanzgruppen. Außerdem ist er an einem

Pariser Antiquitätenladen geschäftlich interessiert. Prinzessin August Wilhelm, frühere Gattin des dritten Sohnes des Kaisers, ernährt sich in New York durch Porträt- und Landschaftsmalerei. Der Kaiser, die Kaiserin und der Prinz, von denen einst das Herrscherhaus der Habsburger umgeben war, all das ist gänzlich von der Neuordnung der Dinge verschwunden. Erzherzog Leopold Salvator hat nach der Revolution in Wien eine größere Automobil- und Motorfabrik gegründet. Die Zahlungseinstellungen einer Bank vertrieben, war ein Motorrad, das ihm bei seinen Autofahrten im Dienste einer Filmgesellschaft diente. Jeden Abend zwischen 6 und 10 Uhr fuhr er eifrig von Kino zu Kino, um Filmrollen abzuliefern. Später trat er in ein Kopien-Engros-Geschäft ein und wurde Teilhaber. Doch auch hier verließ ihn das Unglück nicht. Der andere Teilhaber starb und die Firma trat in Liquidation. Salvator ging nach Amerika und arbeitete eine Zeitlang in der American Picture Gallery in New York und später in Hollywood. Jetzt verdient er wieder seinen Lebensunterhalt in New York.

Erzherzog Leopold Ferdinand, bisher unter dem Namen Leopold Wölling, Neffe des österreichischen Erzherzogs Johann Orth, bekannt, dessen geheimnisvolles Verschwinden vor dem Kriege niemals aufgeklärt wurde, hatte gleichfalls eine reichhaltige Karriere. Er ist Reporter, Bankmanager, Versicherungsagent, Filmkaufmann und Fremdenführer gewesen. Auch mit seinem letzten Versuch, einen kleinen Laden in Wien zu eröffnen, hatte er kein Glück. Verarmt und über 60 Jahre alt, verläßt er immer wieder etwas Neues und verdient sein Brot jetzt wieder als Fremdenführer in Wien.

Prinz Rudolf Windischgrätz, ein schlanker, gut aussehender junger Mann, Großneffe des Kaisers Franz Josef, arbeitet als Mechaniker in einer Automobilfabrik in der Nähe von Wien. Seine Mutter, Nichte des alten Kaisers, einst die stolze und schöne Erzherzogin Elisabeth, hat Leopold Beknet, einen sozialistischen Abgeordneten des österreichischen Parlaments, geheiratet. Ihr zweiter Sohn, Ernst, beendet seine Studien an der Wiener Kunstakademie, nachdem er drei Jahre in München studiert hatte. Er zeigt große Begabung. Die Motive seiner künstlerischen Darstellungen sind in der Weltzahl „Arbeit“ und „Leben“.

Eine Tochter des Erzherzogs Salvator ist Lehrerin an der Schule in Barcelona. Vor dem Kriege war die Familie ungeheuer reich. Erzherzog War, Bruder des verstorbenen Kaisers Karl, arbeitet nach den letzten Berichten bei einer Baufirma in Barcelona. War von Hohenberg, der älteste Sohn des Erzherzogs Franz Ferdinand und der Herzogin von Hohenberg, hat eine Zirkuspraxis in Österreich eröffnet. Sein Bruder Ernst hat landwirtschaftliche Studien betrieben.

Der ehemalige König August von Sachsen, der bekanntlich den schönen Ausspruch tat: „Scheu, macht euren Dreck alleine!“ als man ihm erklärte, er müsse abdanken, wohnt auf seinem Gute in Schlefien, das sich an das ehemalige Kronprinzen angeschlossen. Es war Augusts Frau, damalige Kronprinzessin Louise von

Sachsen, die eine der größten Enttäuschungen in Hofkreisen hervorrief, als sie mit einem Sprachlehrer ins Ausland flüchtete. Prinz Joachim Albrecht von Preußen hat sich der Musik zugewandt und dirigiert ein Orchester. Er hat einen beträchtlichen Teil seines einstigen Vermögens retten können und seine Frau, eine frühere Schauspielerin, trägt ihre prächtigen Juwelen und Perlen mit größerer Würde und Anmut als manche blühende Prinzessin.

Prinz Zussupoff, der Rasputin, den bösen Geist des Zarenhofes, umbrachte, ist Besitzer eines Modelfabrik in Paris. Die Eröffnung eines gleichen Unternehmens in Berlin schließt sich. Prinzessin Alexia Galizina, Tochter des verstorbenen Prinzen Paul von Russland, lernte ihren jetzigen Gatten, Prinz Georg Kotilow, Neffe des Zaren Nikolas, kennen, als sie beide Verkäufer in einem New Yorker Warenhaus waren. Als sie sich im vergangenen Herbst heirateten, wählten ihre Mitbewerber nur drei Tage, da die einseitigen Verlobungsverträge ihre Anwesenheit im Geschäft am Abendstunde verlangten. Prinz Alexander von Hohenberg-Debrungen war Maschinenbauer in einem Berliner Cafe zweiten Ranges und starb, als er erfuhr, daß das Cafe geschlossen und er seine Stellung verlieren würde. Er war von seiner Familie, deren Mitglieder ihn entließen, verlassen worden. Das Schicksal ließ ihn von Stufe zu Stufe sinken, bis er schließlich als Maschinenbauer endete. Ueber seine Entlassung konnte er nicht hinwegkommen und der Schrecken folgte ihm.

Der wahre Grund.

Ganz Frankreich hat sich mit wahrer Begeisterung auf das angebotene Kriegstagebuch „Im Westen nichts Neues“ des französischen Erich Maria Remarque aus Canada gefürzt. Aber anders als die Alliierten, die den Defätismus dieses Machwerks nicht wahr haben will, gesehen die französischen Blätter ein, was sie daran interessiert. Man höre, was in der bekanntesten französischen Literaturzeitschrift über den Content des Herrn Erich Maria Remarque steht: „In der Erzählung Remarques vermagst Du Deutschland sich selbst. Es rüstet ab und legt die Waffen fort, obwohl es geschlagen ist, es verläugnet den Krieg und die Revandee; es überwindet seine Natur und zwingt seinen Dämon in Ketten, leistet heroischen Widerstand.“

Werken endlich auch die Deutschen, welche und wessen Geschäfte der Witz des Hauses Allieen betreibt?

E. L. E. Leo Slegat, ein in Wien als Bohemian. Sein Tenor trillert im Parkett, umjubelt mit Beifall überflutet, Wien im Tunnel. Leider funktioniert es hinter der Bühne nicht so gut. Der Schwan — sog. man kennt ihn — jagt davon, bevor ihn der Ritter Slegat ertreten konnte. Und in das Schwingen der Zuschauer tönt Slegats Stimm: „Vitt! Schön, wann geht der nächste Schwan?“ Die Vorstellung war gerettet. Sei uns gegrißt.

Amerikanische Stimmen zur „Bremen“-Fahrt

Deutscher Unternehmungsgeist und deutsche Leistungsfähigkeit werden rühmend hervorgehoben.

Die Ankunft der „Bremen“ in New York, ihre Rekordfahrt über den atlantischen Ozean, die Größe, Schönheit und Ausstattung des neuen deutschen Riesendampfers, gab allen New Yorker Zeitungen Veranlassung, in ihren Leitartikeln dem deutschen Volk und dem Nordatlantischen Ozean ihre Bewunderung zum Ausdruck zu bringen. Mehrere Leitartikel leben in der „Bremen“ den schwindenden Beweis dafür erbracht, daß das neue Deutschland dem Vortreibe der Welt in keiner Beziehung nachsteht, und daß der deutsche Wiederaufbau nicht erregt, sondern bereits fortgeschritten ist.

Die „Bremen“ ist ein Triumph der Schiffbaukunst, sagt die New York Times, „in dem Schnellste, Bequemste und Schönste wie noch nie zuvor vereint worden sind. Das Schiff ist ein Adelsträger des Fortschritts und wird von der Welt darum ganz besonders herzlich willkommen geheißen, weil es von einer Nation erbaut wurde, die erst vor elf Jahren in dem größten Kriege aller Zeiten unterlegen ist. Alle wahren Staatsmänner aller Völker wünschen, daß das deutsche Volk bald und dauernd an den Werken des Friedens vollen Anteil nehmen kann. Die „Bremen“ ist ein neuer Beweis dafür, daß Deutschland sich wieder hochgearbeitet hat.“

Der New York American begrüßt die Rekordfahrt der „Bremen“ als den Beginn einer neuen Ära der einzig möglichen Neutralität, die in einem zivilisierten Zeitalter bestehen darf. Die „Bremen“ ist der Bannerträger einer neuen Zeit und eines neuen und wieder aufgebauten Landes. Mögen ihre schnellen Reisen von Kontinent zu Kontinent jene Güter befördern, die der Menschheit zum Nutzen dienen und jene Männer die Wohlfahrt des Friedens und guten Willens tragen.“

Die „Gerald Tribune“ weist darauf hin, daß durch die Fahrt der „Bremen“ ein seit 20 Jahren bestehender Schnelllebensrekorde gebrochen worden sei und die Welt am Beginn einer neuen Periode des Konfunktionskampfes um den nordatlantischen Passagierverkehr stehe. „Schiffsfahrtsfreie sind wieder zu der Ansicht gekommen, daß Geschwindigkeit das ausschlaggebende und lohnende Moment ist.“ Der Leitartikel schließt mit der Forderung nach Beschleunigung der Abfertigung einkommender Dampfer im New Yorker Hafen. Gegenwärtig nehme die Fahrt von Ambrose Lighthouse bis zum Pier fast ein Fünftel der Reisedauer über den Ozean in Anspruch.

Auch die „World“ kommt zu der Ansicht, daß nach der Juwelenreise des Weltkrieges und der Nachkriegsjahre das Weltbanen schneller Schiffe wiederum begonnen habe. Lediglich aus finanziellen Gründen sei bislang der Bau schnellerer Schiffe unterblieben, aber die „Bremen“ werde zeigen, wie die „Mauretania“ 19 Jahre lang das blaue Band des Ozeans führen können.

Am „Brooklyn Eagle“ heißt es: „Innerhalb elf Jahren nach dem Zusammenbruch haben deutsche Wut und deutsche Unternehmungslust eine Handelsflotte wieder aufbauen lassen, und mit der „Bremen“

ein Schiff erbaut, das in Schnelligkeit seinem nächsten Rivalen so weit überlegen ist, daß ihm die Krone in der nächsten Zukunft nicht entzogen werden kann. Der einzige sichtbare Rivale der „Bremen“ ist ihr Schwesterdampf, die unvollendete „Europa“.

Die „Bremen“ ist ein Symbol des Deutschlands, das sich aus dem Chaos des Weltkrieges wieder emporgerichtet hat“, schreibt die „Evening World“. „Sie ist nicht nur ein neues Schiff, das in unseren Hafen landete, sie ist der Beweis, daß das neue Deutschland in seinen Werken dem alten Deutschland in nichts nachsteht. Die „Bremen“ wird stets an unserer Küste ein herzlich willkommen finden.“

Die „Sun“ nimmt die Ankunft



Garantiert Federdicht

Wir verkaufen garantiertes, federdichtes Federzeug nach allen Teilen Canadas. 40 Zoll breit.

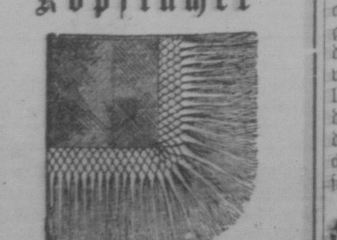
50c per Yard

frei versandt.

Garantiert federdicht, oder Ihr Geld zurück.

Feinster importierter angestrichter Sack-Papier, \$1.00 per Pfund.

Kopfstücker



Größe 40 x 40 Zoll.

Schwarze Kaschmir-Kopfstücker, mit Seidenfransen. \$5.00

Preis



J. J. Bergl, Geschäftsführer.

Western Import Co.

Raum 10

Maple Leaf Bldg.

Ed. 11. Ave. and

Colfax Str.,

Regina, Sask.

MACDONALD'S Fine Cut

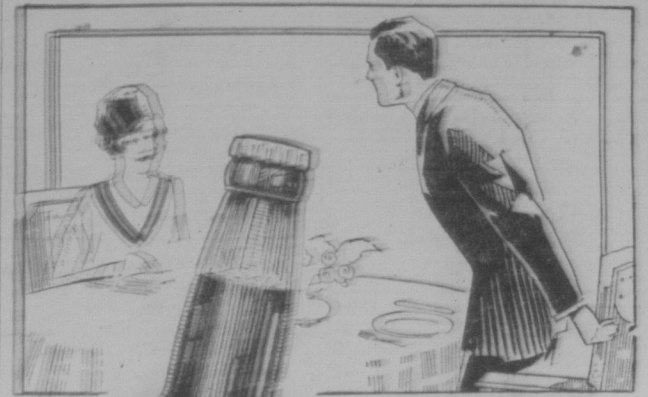
Der feinste Tabak für Begierden. Die Ihre Zigaretten schmecken.

15¢

ZIG-ZAG

Zigarettenpapier (frei)

Sammeln Sie die Kartenbildchen



Today's Luncheon

Kein besonderer Appetit — wie gewöhnlich der warmen Wetter — der Appetit wird kommen mit dem erfrischenden Schäumen dieses nahrhaften, stärkenden Getränkes — wodurch ein stillender Appetit erzeugt.

DREWRY'S STANDARD LAGER

Das Tobian einer eigenen deutschen Literaturbewegung sind eine der größten Leistungen für die Zukunft des jüdischen Deutschlands. Wird hier nicht Schicksal geschrieben, so bedeutet das „jüdische Tobian“ ein Buch, das den jüdischen Geist in der Welt der Gegenwart und der Zukunft lebendig hält. Es ist ein Buch, das den jüdischen Geist in der Welt der Gegenwart und der Zukunft lebendig hält. Es ist ein Buch, das den jüdischen Geist in der Welt der Gegenwart und der Zukunft lebendig hält.

Ein treuer Ratgeber und ein wahrer Schatz

ist der „Leitungs-Anker“ — dieses Buch, das, reichend mit vielen Erfahrungen, sollte von jedem jüdischen Leser gelesen werden! — Es ist ein Buch, das den jüdischen Geist in der Welt der Gegenwart und der Zukunft lebendig hält.

Dieses unerschöpfliche, unübertreffliche Werk, 200 Seiten stark, liefert wir gegen Entsendung von 25c in Postkarte und dieser Anker frei ins Haus. (Registriert 35 Cent.) Auch in englischer Sprache erhältlich.

Suchen erlitten: fünfte Auflage

unseres bewährten Buches über unsere Schulung von

Epilepsie (Fallsticht).

Preis 10 Cent in Postkarte.

M. A. REMEDY CO.

185 Bazaar Ave., Jersey City, N. J.

NORDDEUTSCHER LLOYD

Dampferlinien nach Halifax und von und nach Montreal.

Wochentaglicher wöchentlicher Dienst von und nach New York.

Größe moderner Schiffe mit vorzüglicher Verpflegung und zuvorkommender Behandlung. Ganz eigene Sprache.

Geldüberweisungen

nach allen Ländern Europas in amerikanischer oder Landeswährung zu billiger Rate prompt ausgeführt.

Deutsche, untersteht eine Deutsche Dampfer-Gesellschaft

Kaufmannsgesellschaft bei allen Vorkäufen oder vom

NORTH GERMAN LLOYD

(G. L. MARSH, Western Manager)

664 Main St., Winnipeg, Man.

1177 Phillips Place, 1721 Eleventh Ave., Montreal, Que.

10225-101st Street, Edmonton, Alta.

5 Years IN WOOD

Seagram's

Canadian RYE WHISKEY

Vom ältesten Whiskeylager in Canada.

Der Regierungsfreien erzählt die Sache.