Technik und Forschung

Die deutsche Indien-Expedition auf den Andamanen

Der erste Besuch europäischer Gelehrter unter dem schwarzen Zwergvolk von Klein-Andaman.

Von einem Teilnehmer der deutschen Indienexpedition erfahren wir: Deutschland nimmt seine Forschungstätigkeit wieder auf. Die Negritobevölkerung auf den Andamaninseln war bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts in höchstem Grade fremdenfeindlich. Auch noch heute ist es nicht möglich, sich etwa in die Nähe der wilden Jaravas zu begeben, und Kleinandaman gilt zumindest noch als sehr unsicher, nachdem die letzte vor Jahrzehnten stattgefundene Landung wieder einen Mordversuch seitens der Eingeborenen zur Folge hatte. Teils durch dieses Verhalten, teils durch die große Entlegenheit der kleinen Inselkette, ergab sich eine einzig dastehende rassische Isolierung der Andamanesen. Sie dauerte Jahrtausende und ist angesichts der primitiven Züge der zwerghaften, einst über große Teile Südasiens verbreiteten Restbevölkerung von größter Bedeutung für das Studium der Bildungen und Wandlungen menschlicher Rassen.

Bisher gab es nur sehr spärliches wissenschaftliches Material. War doch bis vor kurzem das Betreten der Inseln mit der britisch-indischen Strafsiedlung überhaupt verboten. Obwohl gehindert durch das stürmische Wetter des Nordostmonsuns, konnte die kürzlich zurückgekehrte deutsche Expedition sowohl unter den Großandamanesen auf Nord-, Mittel- und Südandaman arbeiten und neben rassen- und völkerkundlichen Untersuchungen die Lebensbedingungen der dortigen Restgruppen studieren, als auch schließlich Kleinandaman besuchen. Damit haben zum ersten Mal Forscher diese Insel betreten. Bei der Landung, die bei stürmischer See und den zahlreichen Korallenriffen besonders schwierig war, kamen mehrere Dutzend tiefschwarzer und völlig unbekleideter Eingeborener aus dem Urwald gelaufen. Nur die Frauen trugen ein kleines Grasbüschel, sie waren nicht selten hübsch und wohlgestaltet. Ihr kleiner Wuchs — etwa 130 bis 140 Zentimeter — fällt bei dem Ebenmaß der Proportionen kaum auf. Die anfangs finsteren Mienen hellten sich bei der Geschenkverteilung und den anthropologischen Messungen bald auf. Gearbeitet wurde besonders im Süden an der sogenannten Westbucht, deren allerdings falsche Konturen die meisten Karten zeigen, dann an der Nordspitze und endlich an einem Creek der zweiten Bucht im Nordosten. Zum Andenken an den Leipziger Gelehrten, dem die Expedition ihre Verwirklichung verdankt, wurden ihnen die Namen Beule-Bucht und Beule-Creek gegeben.

Sodann hielten sich Dr. Freiherr v. Eickstedt, der Leiter der Expedition, und seine Gattin einige Wochen lang in einem Lager der kleinandamanesischen Ongis auf Rutland auf. Sie lebten hier unter Negritos, die noch so gut wie völlig frei von fremden Einflüssen sind und deren Lebensweise und Daseinsbedingungen ungestört und eingehend beobachtet werden konnten, nachdem die Polizeibedeckung gleich anfangs fortgeschickt worden war. Die zuerst sehr zurückhaltenden schwarzen Zwerge wurden nach einiger Zeit zutraulich und erwiesen sich dann als sehr gutmütige und fröhliche sowie fleißige Kameraden.

Als Gesamtergebnis der Untersuchungen auf Andaman, dem vierten Arbeitsgebiet der Expedition (seit 1926 wurden Ceylon, Zentralindien und Birma besucht), liegen 700 photographische Aufnahmen vom Typus, vom Leben und Treiben und vom Land der Negritos sowie Körpermessungen an 145 Individuen vor. Dazu treten neben Statistiken, Stammbäumen und Blutuntersuchungen umfangreiche anthropologische und ethnographische Sammlungen. Weiterhin wurden die gautypischen und rassischen Unterschiede der andamanesischen Zwergstämme untersucht, wobei eigenartige, bisher unbekannte körperliche Besonderheiten festgestellt wurden.

Der stärkste Eindruck, den die Teilnehmer der Expedition im Laufe ihrer Untersuchungen und Reisen gewannen, ist die Tatsache des erschütternd raschen Aussterbens dieser altertümlichen Menschenrasse. Es leben heutzutage nur noch wenige hundert dieser Negritos. Ihre Lebensbedingungen auf Großandaman sind trostlos. Wird nicht noch in letzter Stunde Abhilfe geschaffen, so ist in allerkürzester Zeit mit ihrem völligen Verschwinden zu rechnen.

Flugzeug-, Dampfer- und Kurierdienst

(Fluda-Verkehr.)

Nachdem der deutsche Luftverkehr eine im Hinblick auf seine kurze Lebensdauer hohe Stufe der Vervollkommnung erreicht hatte, technisch über ein gutes Maß von Sicherheit und Schnelligkeit verfügte, konnte man dazu übergehen, diesen jungen Verkehrszweig immer mehr mit dem anderen großen Verkehr zu verbinden. Selbst in einem verkehrstechnisch sehr hochkultivierten Lande braucht der Schiffsreisende auch bei ganz unmittelbaren Anschlüssen ein kaum noch zu verringendes Maß von Zeit, um sein inländisches Reiseziel zu erreichen, wenn er von See her mit einem Dampfer angelangt ist. In keinem Lande der Welt wird sich die Eisenbahnverkehrsgeschwindigkeit, aus Sicherheitsgründen noch wesentlich steigern lassen. An dieser Stelle setzte also ganz von selbst, dank seiner weit überlegenen Geschwindigkeit, das Flugzeug als Verkehrsmittel ein, weil es mit dieser überlegenen Reisegeschwindigkeit an keinerlei vorbereitete Straßen gebunden ist, sich also im Bedarfsfalle jedem Wunsch der Reisenden anpassen kann. Dies war der Grundgedanke, den der Norddeutsche Lloyd dem von ihm ins Leben gerufenen Anschlußdienst mit Flugzeugen an seinen Dampfer „Columbus" zugrunde legte, als er sich mit der Deutschen Luft-Hansa zu gemeinsamem Tun zu diesem Zweck verband. Der letzte Teil der Reise, nämlich der vom Zielhafen zum Bestimmungsort im Binnenlande, ist für den Reisenden des unbequemste und zeitraubendste. Ihn abzukürzen galt es! Der erste Versuch bei der Ankunft des Lloyddampfers „Columbus" am 21. Mai ist ausgezeichnet gelungen. Die Fluggäste erreichten ohne Ausnahme noch am Tage der Ankunft des Schiffes die zum Teil sehr weit gelegenen Reiseziele zu guter Zeit. Die Reisenden z. B. nach Berlin starteten zufällig gleichzeitig mit der Abfahrt des ersten Sonderzuges in Bremerhaven und wurden bereits nach zwei Stunden in Berlin glatt gelandet, das heißt zu einer Zeit, zu der die mit der Eisenbahn abbeförderten nach fünfviertelstündiger Bahnfahrt vielleicht gerade den Berliner Schnellzug in Bremen zu besteigen im Begriff waren. Noch offensichtlicher ist die Zeitersparnis durch Benutzung des Verkehrsflugzeuges im Anschluß an Dampfer auf großen Strecken: das entfernteste liegende Reiseziel, Freiburg in Baden, wurde bereits nach etwa 6 Stunden erreicht, ein Weg, zu dem die Eisenbahn einschließlich aller unvermeidlichen Zeitverluste aus Warten auf Anschlüsse etwa das drei- bis vierfache an Zeit braucht.

Der Flugzeug-Dampfer-Kurierdienst (Fluda-Verkehr) hat also im ersten Anlauf sein vorgezeichnetes Ziel vollkommen erreicht, er hat sogar alle Erwartungen insofern übertroffen, als alle startbereit in Bremerhaven stehenden Flugzeuge bis auf den letzten Platz ausverkauft waren, ein Zeichen dafür, daß Norddeutscher Lloyd und Deutsche Luft-Hansa hier etwas geschaffen haben, das in der ganzen Welt etwas ganz Neues ist und das einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprach. Man wird nun in diesem Sommer alle Erfahrungen sorgfältig sammeln und jeden noch so unwesentlich erscheinenden Zeitverlust bei der Abfertigung der Fluggäste auszumerzen versuchen, um dann im nächsten Jahre, wenn die neuen, großen Lloyddampfer „Bremen" und „Europa" in Dienst gestellt sein werden, alles überwunden zu haben, was jeder neuen Sache als Anfangs- oder Kinderkrankheit anzuhaften pflegt.

Man strebt an, die Flugzeug-Reisenden bei Zoll- und Paßrevisionen gesondert abzufertigen und sie dann sofort nach dem unmittelbar an das Hafengelände stoßenden Flughafen Wesermünde/Bremerhaven zu befördern. Zudem ist der Luftverkehr in Deutschland bereits auf dem besten Wege, sich immer unabhängiger von der Tageszeit zu machen, besonders die Nachtzeit durch weiteren systematischen Ausbau der vorhandenen Nachtflugstrecken als hemmend oder gar hindernd auszuschalten. Ist auch das noch durchgeführt, dann ist der Flugzeug-Dampfer-Kurierdienst vollkommen unabhängig von der wechselnden, möglichen nächtlichen Ankunftszeit des Dampfers.

Dieser erste, weitere große Verkehrserfolge verheißende Versuch einer harmonischen Zusammenarbeit zwischen der deutschen Seefahrt und dem deutschen Luftverkehr ist für den Weltverkehr ein Musterbeispiel dafür, daß sich das überaus schnelle Flugzeug überall in den allgemeinen vorhandenen Verkehrsrahmen dort einschalten wird und muß, wo es darauf ankommt, große Strecken in kürzester Zeit zu überwinden, mit einer Geschwindigkeit, die die erd- und wassergebundenen Verkehrsmittel (Schiff und Eisenbahn) wesentlich nicht mehr steigern können. Man rechnet zurückhaltend zur Zeit mit einer Reisegeschwindigkeit von durchschnittlich 150 Kilometern in der Stunde. Ganz abgesehen davon, daß der vorhandene technische Fortschritt im Bau von Flugzeugen schon größere Stundengeschwindigkeiten hervorbringt, man vielleicht in absehbarer Zeit mit einer Verdoppelung rechnen kann, werden auch mit der zur Zeit vorsichtig angenommenen Norm von 150 Stundenkilometern heute bereits bei günstigem Winde viel höhere Zeitergebnisse erzielt, ohne daß die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch irgendwie in Frage gestellt ist.

Der Flugzeug-Dampfer-Kurierdienst, kurz genannt „Fluda"-Verkehr (es besteht ja auch schon für andere Zwecke bei uns ein „Flei"-Verkehr [Flugzeug-Eisenbahn-Verkehr]), kürzt in jedem Falle die Reisedauer von Amerika nach Europa wesentlich ab; Schiffsbautechnik und Flugzeugbau reichen sich unsichtbar die Hand. Neben den kommenden Schiffen „Bremen" und „Europa" werden im nächsten Jahre bereits andere Flugzeuge stehen, vollkommenere und schnellere. Die neuen Schiffe und die neuen Flugzeuge werden noch mehr als es bisher schon der Fall war, Zeit und Raum umwerten, die Reise nach Amerika oder Europa hat heute schon den Nimbus der unermeßlichen Weiten zum guten Teil eingebüßt, neue Schiffe und neue Flugzeuge lassen den 24-Stunden-Tag immer mehr zusammenschrumpfen, Entfernungen spielen kaum noch eine Rolle. Große Ideen eroberten und meisterten stets in der Geschichte die kleine und doch so weite Welt.

Literarische Ecke

Der politische Dichter

(Zu Walter Bloems 60. Geburtstag am 20. Juni 1928.)

Von Walter Julius Bloem.

Auf allen Gebieten der menschlichen Gemeinschaft deutet der Künstler als Vorderster die kommenden Ereignisse voraus: er bereitet Gedankenbahnen vor, die erst nach Jahrzehnten als breite Straße begangen werden — er als Erster spürt das Grollen und Schwanken des bisher festen Bodens. Das ist die Tragik des echten Künstlers. So mußte Beethoven sich verhöhnen lassen für Werke der Ewigkeit, die nach einem halben Jahrhundert für eine Gegenwart entdeckt wurden — so prophezeite Stendhal, der große Vordenker und Vordichter der Frau, sich selbst eine Zone des Schweigens, die ein volles Jahrhundert dauern werde, und er hat sich nicht getäuscht.

In aller Kunst schlummert eine gewisse Kraft der Vorahnung. Erst künftige Geschlechter werden einst mit Staunen die unterirdischen Vorzeichen entdecken, die ein knappes Jahrzehnt vor Anbruch des Weltkrieges überall — in Architektur und Kunstgewerbe, in Malerei und Dichtung, in Frauenmode und Frauenethik — den Beginn einer neuen Zeit ankündigten. Der Weltkrieg selbst, das war noch, wenn man so sagen will: Jugendstil.

Man sollte glauben, diese Fähigkeit der Vorahnung, der Vordeutung berufe den Künstler zum politischen Führertum. Dem ist aber nicht so. Das politische Führertum eines Künstlers wird meist gebrochen und in zehntausend Teile zerknickt durch eine weitere, mächtige Eigenschaft seines Herzens, das ihn zwingt, sich von den Schwingungen der Volksseele und oft der Weltseele mit einer beispiellosen Heftigkeit ergreifen zu lassen. Dadurch wird der Künstler politisch an die Gegenwart gefesselt, er ist ihr Seismograph.

Walter Bloem, der in diesen Tagen seinen sechzigsten Geburtstag feierte, ist ein politischer Dichter. Er bekennt es von sich selbst. Er war es nicht seit jeher. Um die Jahrhundertwende betätigte er sich als Jurist in Barmen, bis der glänzende Durchfall seines ersten Schauspiels „Caub" ihm zum Entschluß hinreichte, die Anwaltsrobe mit dem mitunter ziemlich gerupften Federkleid des freien Schriftstellers zu vertauschen. Dieser Beruf hat ihn dann wechselvoll alle Tiefen der Not und alle Höhen des Erfolges spüren lassen. Auch in dem Augenblick, als Bloem — wie zur Bestätigung seines Werkes — im August 1914 das Federkleid gegen den grauen Waffenrock eintauschte, war er noch kein bewußt politischer Schriftsteller.

Dem Künstler ist nicht das Gleichmaß eines bürgerlichen Denkens und Empfindens gegeben, er preßt das Schicksal der Welt allzu heftig an seine Brust und wird entweder ein schroffer Bejaher oder ein schroffer Verneiner, je nach seiner Art. Walter Bloem ist ein Ja-Sager. Nur unter dieser Grundvoraussetzung läßt sich seine politische Einstellung, wie sie sich im Lauf und Wandel der vergangenen anderthalb Schicksalsjahrzehnte darstellte, begreifen. In dieser schwer zu überschauenden, schwer zu deutenden Entwicklung des Politikers Bloem gibt es in mannigfachem Chaos und Irrtum nur einen festen, dauernden Kern: Vaterland.

In jedem Abschnitt seines Schaffens, auch wo es nicht sehr volksgefällig war, wird Bloem geprägt durch seinen unbedingten Bekennermut. Wenn der Dichter wie ein Seismograph den Ort und Herd der zur Stunde herrschenden Beben registriert und sonst nichts, so ist es durchaus kennzeichnend, daß Bloems politisches Bekenntnis am letzten Friedenstage völlig unmißverständlich festgelegt war. Seine Trilogie des Siebziger Krieges ist in Wahrheit ein Schauspiel mit verkleideten Akteuren, die Spieler selbst sind Gestalten aus der Vorstellungswelt unserer eigenen Vorkriegszeit. Der Ja-sager Bloem zeigt dort das Deutsche Reich im Gedankenkreis von 1913: Macht und Glanz des wilhelminischen Kaisertums, — der preußische Offizier als Träger seiner Zeit — undenkbar, die Beziehungen der Völker anders zu regeln als mit Waffengewalt. Zwar ist der Friede ein Traum, aber nicht einmal ein unbedingt schöner.

Hier handelt es sich nicht um Dinge, die nach anderthalb Jahrzehnten — bitte pst! — mit verlegenem Schweigen umschlichen werden müßten, da nun doch so vieles radikal anders geworden ist, Throne und Ideale gestürzt sind. So und nicht anders haben zahllose Millionen deutscher Männer Ja gesagt zu den Zuständen im Vaterland — so und nicht anders als Bloem haben diese gleichen Männer in ihrer gewaltigen Mehrheit den schweren Weg der folgenden anderthalb Jahrzehnte gehen müssen.

In früheren Zeiten galt es für eine Ehre, als Fahnenträger an der Spitze einer notwendigen, bitteren und unvermeidlichen Entwicklung zu stehen. Im Deutschen Reich der Nachkriegszeit galt es jahrelang für unehrenhaft, wenn die maßlose Völkerkatastrophe des Weltkrieges, der doch aus dem Weltcharakter von 1913 gekommen ist, im Wesen und im Denken eines Deutschen Spuren hinterlassen hatte.

Der politische Dichter ist eine tragische Gestalt. Niemand hat besser bewiesen als Bloem, daß dem Dichter die wichtigsten Eigenschaften fehlen, die in aller Welt den Politiker ausmachen. Der Verneiner ist noch einigermaßen ein gültiger Politiker, denn er teilt leichthin seine Volksgenossen in zwei Gruppen: die eine Gruppe fühlt so wie er selbst — die andere, weit größere, besteht aus einem Lumpengesindel.

Bloem, der Offizier, der Korpsstudent, der Militarist, der „vaterländische Schriftsteller", fühlte sich nach dem Kriege ebenso weggerissen und weggewirbelt vom festen Grund alles dessen, was gegolten hatte, wie eben die weitaus überwiegende Menge des deutschen Volkes, sogar des deutschen Bürgertums. Von diesem Augenblick an setzte in seinen Schriften statt der unbedingten Gegenwartsgläubigkeit ein neues Motiv ein, die Frage: Was gilt? Was soll gelten?

Ein volles Jahrzehnt kämpft dieser Dichter einen Jakobskampf mit dem Engel der deutschen Zukunft. Literarisch ist es nicht sein bestes Jahrzehnt: drei politische Romane entstehen, durchaus typisch für den Nichtpolitiker Bloem — denn er ist in diesen drei Büchern auch nicht annähernd imstande, ein Rezeptchen für das Gebräu zu liefern, das im deutschen Hexenkessel gekocht wurde. Er vermag dies Volk nicht in Edle und Lumpengesindel zu scheiden; jedesmal steht sein Held als All-Liebender zwischen den Barrikaden der Volksgenossen, von jeder Kugel zerrissen, die hinüber und herüber fliegt. Um das Idol einer deutschen Volksgemeinschaft hat Bloem sich wie Jakob „die Hüfte verrenkt".

Diese ihrer selbst nicht gewisse Einstellung in solcher Zeit ist eines Dichters würdig, nicht eines Politikers. Für die Aufgabe, die Bloem sich im Nachkriegsjahrzehnt stellte, brachte er weder die Nerven noch die Scheuklappen mit. Politisches Führertum verlangt Eindeutigkeit, damit wird der Politiker zum Antipoden des Dichters, der nicht nur vieldeutig, sondern alldeutig ist. Aus solcher Verstrickung und Verwirrung flüchtet Bloem immer wieder in seine geliebte Historie, die ihn alsbald in die Gegenwart zurückspiegelt.

Im allgemeinen vollendet das sechste Jahrzehnt die Entwicklung eines Schaffenden. Aber vor diesem Sechzigjährigen erheben sich immer neue Entwicklungsketten, so daß sein fernerer Schaffensgang, einzig bestimmt durch die Idee Vaterland, ungewiß bleibt. Nun ist die Zeit ruhiger geworden — und die Absage an den Parteisekretär, die von Bloem so leidenschaftlich gefordert wurde, ist nahezu vollendet, der Blick fliegt wieder über die deutschen Grenzen. Bloem ist kürzlich von einer Weltreise heimgekehrt, deren Angelpunkte in Moskau und in New York lagen. Zweifellos strömen diese beiden Städte die stärksten zentralen Lebensmächte aus, die zur Zeit gestaltend auf den Erdball und auf unser Volk einwirken. An die Kraft Moskaus und an die Macht New Yorks ist Deutschland aufgehängt wie an zwei Kreuznägel.

Ich wüßte nicht, welcher andere Schriftsteller so deutlich wie Bloem die geheime Gleichheit des Bolschewismus und des Amerikanertums erkannt hätte. Fast aus demselben Winkel, der Seelenmormung — allerdings ungeheuer vieldeutig und vielgedeutet —, bedrängen beide Gewalten die Weltseele. Offenbar steht vor dem siebenten Jahrzehnt des politischen Dichters Walter Bloem das riesige Thema, den wechselnden Kampf der deutschen Seele gegen diese doppelte Bedrängung zu registrieren und vorzudeuten.

Ein schwäbisches Heimatmuseum im rumänischen Banat.

Im Rahmen einer kleinen Feier fand in Großjetscha die Eröffnung des ersten schwäbischen Heimatmuseums statt. Das neugeschaffene Museum verdankt seine Entstehung dem auf dem Gebiete der Heimatkunde des Banats vorbildlich wirkenden jungen Arzt Dr. Fritz Klingler, dessen Streben darauf gerichtet ist, daß heute oder morgen sämtliche schwäbischen Gemeinden der Heide ein eigenes Heimatmuseum besitzen, um dadurch den Stolz auf das eigene Volkstum zu kräftigen und zu fördern. Das Heimatmuseum von Großjetscha umfaßt systematisch geordnet vorläufig eine vollständig eingerichtete Bauernstube und Küche, einen Raum mit alten Dokumenten, Flurkarten und Büchern, sowie einen solchen mit allerlei Holzgerät; im Hof sind außerdem zwei alte Holzpflüge aufgestellt.

Unzweifelhaft wird durch derartige Ortsmuseen nicht nur die Liebe zur Heimat und zu den Ahnen gefördert werden, sondern es wird auf solche Weise auch möglich sein, viel wertvolles Material zur Kenntnis des schwäbischen Volkstums zwischen Theiß, Marosch und Donau vor dem Untergang zu bewahren, es zu erhalten und der Forschung zugänglich zu machen.

MINARD'S "KING OF PAIN" LINIMENT

Ferien

Wenn Sie auf Ferien gehen, nehmen Sie eine Flasche Minard's mit sich. Sie werden dies brauchen gegen Sonnenbrand, Wespe, etc.

Minard's Liniment stillt Schmerzen.

Farmen zu verkaufen in allen Distrikten

Schreiben Sie sofort um nähere Auskunft.

Simon & Oberhoffner

Schiffskarten-Agentur und Reisebüro — Notare — Real Estate.
Versicherungen — Geldanweisungen zahlbar in Europa — Anleihen.

1717 Eleventh Ave. Phone 8034 REGINA, Sask.

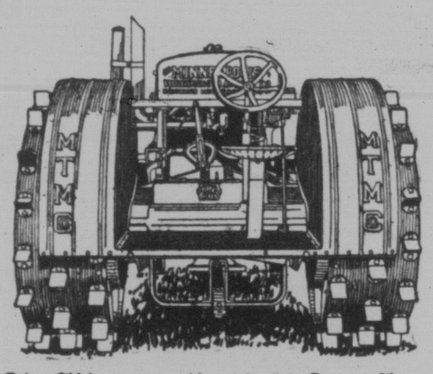
Aktien-Optionen

zu Marktpreisen, auf irgendwelche angegebenen Aktien — 5% monatlich, 10% für 90 Tage — oder, wenn sofort gekauft — 10% Anzahlung und 10% monatlich. Unser Uebertragungspreis ist 1% monatlich. Bestellen Sie telegraphisch oder brieflich.

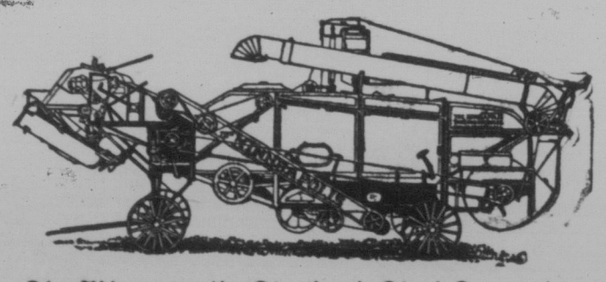
INVESTMENT SERVICE CO.
202 McArthur Bldg. Winnipeg

"The Great Minneapolis Line"

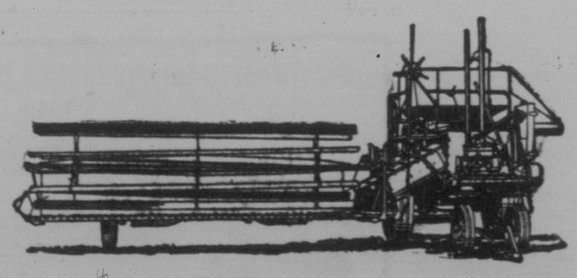
Seit den Tagen der alten Planwagen wurde der Name „Minneapolis" an Kraft-Maschinerie für die Farm als garantierte Befriedigung angenommen



The Minneapolis 17-30 Type B.
Der König aller Farmtraktoren.



The Minneapolis Standard Steel Separator
Ein direkter Erfolg für jeden, der ihn gebraucht.



The Minneapolis Combine Harvester
Gebaut um große Arbeit zu leisten und sie gut zu leisten.

The Minneapolis Threshing Machine Company
Regina, Sask. und Saskatoon, Sask.

C.P.R.
Dampfschiffskarten

Bezahlte Tickets für Immigranten aus allen Ländern Europas.
Affidavits und spezielle Erlaubnisscheine (Special Permits) kostenlos.
Auslandpässe (Foreign Paßports) für Auslandresende.
Geldübertragungen in amerikanischen Dollars zu niedrigen Raten, nach allen Teilen der Welt.
Volle Informationen werden gern durch den nächsten C.P.R.-Agenten erteilt, oder man schreibe in deutscher Sprache direkt zu einem der folgenden:

Room 106A C.P.R. Bldg., Edmonton.
Room 115, C.P.R. Bldg., Saskatoon.

oder

W. C. CASEY
General Agent
Canadian Pacific Railway
372 Main Street — Winnipeg, Man.

CREAM of MALT
Das Heimgebräu der Pioniere
Per Kiste $18.00. Per ½ Pfd. $1.75
Senden Sie eine Money Order nach dem
REGINA DISTRIBUTING HOUSE
1828 Rose Street, Regina.

Metzgerei und Wurstgeschäft

Wir empfehlen unsere schmackhaften Würste aller Art, sowie Schinken, Speck und reines Schweinefett. Wir importieren Schweizerkäse, Roqueford, Gorgonzola, Limburger, Trappist usw.

Wiederverkäufer gesucht, und erhalten Rabatt.

Für frische Eier, Butter, lebendes und geschlachtetes Geflügel, Kälber, Schweine und fettes Großvieh bezahlen wir höchste Preise.

The Empire Meat Co., Ltd. Saskatoon, Sask.
330 Second Ave. S. C. Hanselmann, Geschäftsführer.