Die Scott-Regierung und Frachtraten.

Immer und immer wieder haben die Mitglieder der Partei von Haultain und der mit ihm verbündeten Großfabrikanten versucht dem Volke einzureden, daß die Scott Regierung allein für die hohen Frachtraten in der Provinz zu tadeln sei.

Der letzte Versuch in dieser Richtung war ein Cirkular in der Form eines Pamphlets, in welchem die Falschheiten der Opposition klar zu Tage treten. Dieses Schriftstück ist eins von den vielen, welche auf Kosten der großen Interessen des östlichen Canada herausgegeben und verteilt werden. Diese großen Herren des Ostens kämpfen, um Herrn Haultain und Genossen zum Siege in der kommenden Provinzwahl zu erhelfen, damit er seinerseits ihnen wieder helfen kann, damit sie ungestört weiter die speziellen Privilegien oder Sonderrechte genießen können, mit deren Hülfe sie in Stand gesetzt werden, das Volk auszusaugen.

Wir wollen nun einmal die Frage der Frachtraten richtig und unparteiisch betrachten, um auszufinden, welche unwahren und täuschenden Behauptungen von den Gegnern von Premier Scott aufgestellt werden.

Die Raten selbst.

Die Haultain Partei und Genossen im Bunde posaunen in alle Welt hinaus, daß die Frachtraten in Saskatchewan außerordentlich hoch sind. Niemand stellt das in Abrede.

Man sollte jedoch die Scott Regierung unter keinen Umständen für diese Raten verantwortlich machen. Die Macht und das Recht die Frachtraten der Eisenbahnen, die in Saskatchewan operieren, zu kontrollieren, untersteht allein der Dominion Eisenbahn Kommission, eine Tatsache, welche Herr Haultain und seine Genossen in der Legislatur durch ihre Abstimmung im Hause **zugestanden haben. Alles,** was die Scott Regierung tun kann und — **was dieselbe auch tut** — ist, daß sie dem Volke zur Seite steht in dessen Bestreben, von der Eisenbahn Kommission Reduktionen in den Raten zu erlangen, die von den Eisenbahnlinien berechnet werden, welche in der Provinz operieren.

Wie steht es nun mit den „Provinzial" Bahnen.

Die Eisenbahnen in Saskatchewan werden augenblicklich unter Dominion Freibriefen (Charters) und Dominion Inkorporation betrieben. Die Provinzial - Regierung hat keine Kontrolle über deren Raten, diese Kontrolle steht allein der Dominion Eisenbahn Kommission zu. Wie steht es nun hinsichtlich der Kontrolle der Raten von Eisenbahnen, die unter Provinzial Charter betrieben werden?

In der Sitzung der Legislatur von 1912 wurden an zwei Gesellschaften Rechte durch Provinzial Inkorporationen verliehen. Diese Gesellschaften werden noch weitere 900 Meilen neuer Linien bauen, für welches die Regierung schon Vorkehrungen getroffen hat, um so die Weiterentwickelung des Eisenbahnbaues zum Wohle des Landes zu fördern. Die Frage hinsichtlich der Kontrolle der Raten der unter Provinzial Charter zu bauenden Linien ist für das Volk eine sehr wichtige, denn diese Eisenbahnen können sich nicht mit anderen zusammentun oder Strecken ihrer bestehenden Linien an andere Gesellschaften ohne Einwilligung der Regierung verkaufen.

Unter dem Provinzial Eisenbahn Akt von 1906 ist die Kontrolle der Raten für unter dem Provinzial Charter gebauten Linien ganz und gar in den Händen der Saskatchewan Regierung, deren Vertreter der Minister für Eisenbahnen ist.

Das dies der Fall ist zeigt Sektion 195 des Aktes, der besagt, daß diese Provinzial-Linien wohl das Recht haben, Frachtraten zu erheben, daß — **daß dieselben jedoch erst dem Minister für Eisenbahnen unterbreitet und von ihm gebilligt werden müssen.**

Der Provinzial-Eisenbahn-Akt — ein Akt, der von der Scott Regierung passiert wurde — giebt der Provinzial Regierung **vollständige Kontrolle** über die Raten, die von den Linien berechnet werden, welche unter Provinzial Charters operiert werden.

Vier wichtige Tatsachen.

Ehe wir uns nun weiter mit den Eisenbahnen beschäftigen, die in Saskatchewan unter Dominion Charters operiert werden, wollen wir nun folgende 4 wichtige Tatsachen im Auge behalten, die uns hinsichtlich des Standes und der Stellungnahme der Scott Regierung einerseits und der Haultain Partei anderseits besonders wegen der Frachtraten auffallen:

(1) **Saskatchewan, unter der Scott Regierung, war die erste Provinz, die provinzlich dafür eingetreten ist, daß eine Verminderung der Frachtraten bei den Eisenbahnen vorgenommen werden solle, die im westlichen Canada unter Dominion Charter Eisenbahnen operierten.**

Dieser Stand wurde eingenommen, als die Regierung zur Hülfe eilte, als der Regina Frachtraten - Prozeß geführt wurde, ein Fall, welcher dahin entschieden wurde, daß die Eisenbahn Kommission anordnete, daß der Unterschied in Berechnung der Frachtraten zu Ungunsten von Saskatchewan aufhören müsse.

Ja die Regierung verfolgte ihr Ziel weiter, indem sie dafür sorgte, daß Saskatchewan einen tüchtigen Vertreter und Anwalt nach Ottawa schickte, als eine allgemeine Untersuchung hinsichtlich der Westlichen Frachtraten von der Kommission angeordnet wurde.

(2) **Mr. Haultain gab durch seine eigene Handlungsweise in der Sinnung vom 8. März 1912 selbst zu, daß die Eisenbahn Kommission die höchste Autorität sei, mit Ausnahme des Dominion Parliaments selber, um Frachtraten von Eisenbahnen unter Dominion Charters zu bestimmen.**

Mr. Haultain's Antrag ging dahin, **daß die Rechte der Regierung nicht mit irgend einer Bestimmung oder Regulation, die von Zeit zu Zeit von dem Board der Eisenbahn Kommission für Canada festgelegt wurde, in Konflikt geraten sollten.** Mit anderen Worten, Mr. Haultain gab zu, daß die Eisenbahn Kommission die oberste Autorität sei und gab ferner zu, daß die Provinzial-Regierung den Beschlüssen und Gutachten der Kommission in Bezug auf Dominion Linien entgegenzuarbeiten nicht das Recht habe.

(3) **Dadurch daß Mr. Haultain gegen Reziprozität kämpfte, war er gegen niedrigere Frachtraten für Saskatchewan.**

Die Durchführung des Reziprozitäts-Vertrages würde den Ausbau der Amerikanischen Bahnen nach Saskatchewan und das Westliche Canada bedeutet haben. Dieser Ausbau und weitere neue Eisenbahnen würde eine Konkurrenz mehr in Westlichen Canada geschaffen haben und somit niedrigere Frachtsätze. Jedoch Mr. Haultain und seine Freunde bekämpften Reziprozität und unterstützten somit die Großen Interessen und Canadischen Eisenbahn Gesellschaften, die es darauf abgesehen haben, dem Volke des Westens außergewöhnliche Frachtraten aufzubürden.

(4) **Unabschätzbare Dienste hat die Scott Regierung den Farmern von Saskatchewan in diesem Jahre geleistet dadurch, daß sie es fertig gebracht hat, niedrige Raten für Getreideversendungen von den verschiedenen Punkten Saskatchewans und nach Duluth zu erlangen.**

Durch die Bemühungen der Regierung wurde die Rate für Getreide zwischen Saskatchewan und Duluth von 40 Cents auf 18 Cents per Hundert Pfund herabgesetzt. Dieses ermöglichte es Manchen unserer Farmer von Saskatchewan, sein Getreide loszuwerden, welches sonst wohl ganz und gar wertlos geworden wäre.

Was sind die Eisenbahnen in Saskatchewan.

Die Eisenbahnen in Saskatchewan werden zur Zeit unter Dominion Charters betrieben. **Daher sind deren Frachtraten und alle was mit deren Operation zusammenhängt unter der Kontrolle der Eisenbahn-Kommission durch die Legislation, die durch Parlamentsbeschluß im Jahre 1903 passiert ist.**

Durch lange Reden, durch Zeitungsartikel und in politischen Zeitschriften hat die Provinzial Opposition erklärt, daß die Scott Regierung die Macht habe, die Raten und die Kontrolle über in Saskatchewan unter Dominion Charters operierenden Linien zu bestimmen. Und trotzdem erklärte Mr. Haultain durch seinen eigenen Antrag im März und deren Abstimmung, daß die Provinz Regierung **keine solche Macht habe.**

In der Legislatur Sitzung vom 20. Februar 1912 stimmte Mr. Haultain und jedes andere Mitglied der Opposition zu Gunsten einer Resolution, welche erklärte, daß **das Board der Eisenbahn Kommission, das vom Parlament von Canada geschaffen war, Kontrolle hat über alle Frachtraten, die von Dominion Eisenbahnen berechnet werden und daß besagtes Board die einzige Autorität ist, die vollständige Macht und Kontrolle hat, die Raten zu bestimmen, die von allen Haupt- und Nebenlinien der drei im Westlichen Canada operierenden Eisenbahn Korporationen erhoben werden dürfen.**

Damals gaben Haultain und Genossen zu, daß die Eisenbahn Kommission die einzige Autorität sei und Macht habe, die Raten für die in Saskatchewan operierenden Eisenbahnen zu bestimmen, weil alle diese Linien unter Dominion Charter laufen. Dieselben gestanden weiter, daß die Scott Regierung nicht für die Raten, die dem Volke abgenommen werden, verantwortlich gemacht werden kann.

Frachtraten Kontrolle „nach Uebereinkunft."

Die Haultain'schen Sprecher und Schreiber machen einen großen Lärm hinsichtlich der Provinzial-Kontrolle der Raten „durch gegenseitiges Abkommen." Sie weisen hin auf Manitoba und Britisch Columbien und Ontario, wo ihre politischen Freunde wohnen, und erklären, daß in diesen Teilen der Dominion die betreffenden Provinzial Regierungen Kontrolle über die Raten „nach Uebereinkunft" erzielt hatten.

Sie gehen not weiter und erklären, daß die Scott Regierung dieselbe Kontrolle hätte erlangen können, als der Premier und seine Kollegen den Eisenbahnen für Zweiglinien in der Provinz Bond-Garantien gewährleistet hätten unter der Bedingung, daß der Provinz Regierung von den Eisenbahnen das Recht eingeräumt wäre, die Raten zu kontrollieren.

Bei deren Abstimmung in der Legislatur am 20. Februar, erklärten Mr. Haultain und die anderen Oppositions Kandidaten, daß Kontrolle „nach Uebereinkunft" für existierende Linien nicht möglich sei. Jedoch für Parteizwecke fahren sie fort in der ganzen Provinz zu erklären, daß solch eine Kontrolle möglich ist und daß das Scott Ministerium dafür Tadel verdient, daß es versäumt hat, die Raten durch dies „Uebereinkunft" Schema zu regulieren.

Nehmen wir einmal den Fall von Manitoba. Ehe die Dominion Eisenbahn Kommission durch Parlamentsbeschluß geschaffen war, wurde ein Abkommen hinsichtlich Frachtraten von Manitoba mit der Canadian Northern Eisenbahn getroffen. Dieses Abkommen war nur solange von Wert und hatte Effekt hinsichtlich der von der C. N. R. zu berechnenden Raten, bis die Kommission eingesetzt war. Sobald die Kommission geschaffen war, **übernahm sie sogleich die vollständige Kontrolle über die Raten in Manitoba, ungeachtet des Abkommens, welches von der Manitoba Regierung mit der C. N. R. gemacht worden war.**

Zum Beweise dieser Ausführung liegt ein Brief vom Premier Roblin von Manitoba an D. W. McCuaig vom 8. September 1909 vor, worin Premier Roblin sagt:

„Der Statut, der die Eisenbahn Kommission von Canada schaffte, wurde angenommen als Ersatz für den Kontrakt, der zwischen der Canadian Northern und Manitoba gemacht wurde und dieser Statut besagt, daß **alle Frachtraten Angelegenheiten und alles, was mit der Operation von Eisenbahnen zusammenhängt, der Eisenbahn Kommission unterbreitet werden soll zum allgemeinen Nutzen von Canada. Es freut mich zu sehen, daß Ihre Assoziation (The Manitoba Grain Growers' Association) ihre Vorschläge der Kommission unterbreiten will. Und dies ist auch der richtige Platz."**

Und weiter am 28. September 1909 schrieb Premier Roblin an Mr. McCuaig folgendermaßen!

„Er (Mr. Shaw, von der C.N.R.) ist vollkommen einverstanden, vor die Eisenbahn Kommission zu gehen, da dieselben mit den Bedingungen des Kontraktes sich einverstanden erklärten und da inzwischen der Eisenbahn Akt passiert sei, welcher die Rechtssprechung über alle Frachtraten übernommen hätte, ohne weiter sich um die Abmachungen der Provinz zu kümmern.

Dieses sind die Worte des Premiers von Manitoba und widerlegen ganz und gar die Behauptungen von Mr. Haultain und seiner Freunde, daß nämlich in Manitoba die Provinz Regierung Kontrolle über die Raten habe. **„Alle Angelegenheiten hinsichtlich der Raten unterstehen dieser Kommission"** und die Kontrolle über die Raten in Manitoba ist trotz des Abkommens mit der C.N.R. **aus den Händen der Provinz genommen.**

Wie hat die Kommission entschieden!

Premier Roblin hat die Behauptung der Scott Regierung unterstützt daß es nämlich für die Provinz unmöglich ist, die Kontrolle hinsichtlich der Raten auf Linien auszuüben, die „zum allgemeinen Wohle Canadas" operiert werden, d. h. Linien unter Dominion Charters. Aber die Scott Regierung findet für ihre Behauptung noch weitere und bessere Autoritäten als Premier Roblin. Betrachten wir einmal die Entscheidung der Eisenbahn Kommission selber und die des Höchsten Gerichtshofes, an welche gewisse Eisenbahn-Gesellschaften appellierten gegen die Entscheidung der Kommission in dem bekannten Regina Frachtraten Falle. In ihrer Entscheidung in dem Regina Falle betonte die Kommission besonders **„Daß keine Vereinbarungen und Abkommen irgend welcher Art im Stande wären, Verbote und Verpflichtungen aufzuheben, die infolge Sektion 77 und Sektion 315 des Eisenbahn Aktes verfügt worden seien."**

Sektion 315, wie schon gesagt, verbietet, daß Unterschiede in den Raten gemacht werden und Sektion 77 legt den Eisenbahn Gesellschaften die Beweislast auf, falls sie wegen Diskrimination angegriffen werden.

Die Situation ist somit vollständig klar.

Die Eisenbahn-Kommission hat dahin entschieden, daß „Keine Vereinbarung hinsichtlich Ratenerhebung" die Beschlüsse und Provisionen des Eisenbahn-Aktes über den Haufen werfen kann, des Aktes, der verbietet, daß Unterschiede vorkommen, wie sie besondere Abmachungen stets im Gefolge haben.

Wie hat sich der Höchste Gerichtshof verhalten?

Die Eisenbahn Gesellschaften, die in dem Regina Falle interessiert waren, appellierten infolge eines Rechtspunktes an den Supreme Court der Dominion gegen die Entscheidung der Kommission. Die Appellation wurde zurück- und abgewiesen.

Der Höchste Gerichtshof der Dominion hat also der Eisenbahn Kommission in ihrer Entscheidung die Rechte zuerkannt, gegen besondere Abmachungen, die früher unter gewissen Umständen und Bedingungen gemacht worden sind, zu entscheiden.

Haultain antwortete.

Mr. Haultain und seine Genossen versuchen nun immer noch das Volk zu täuschen, indem sie dasselbe glauben machen wollen, daß Manitoba die Frachtraten „Durch Abkommen oder Verträge" kontrolliert und daß Saskatchewan dasselbe tun könne, welches die Scott Regierung, wie schon früher angegeben, nicht kann, sondern nur die Eisenbahn Kommission.

Premier Roblin erklärte in nicht mißzuverstehender Weise, daß **die Manitoba Regierung keine Jurisdiktion oder Rechtssprechung über die Eisenbahn-Raten habe.** Die Eisenbahn Kommission hat klar ausgesprochen, daß **keine Abmachungen irgend welcher Art berechtigt seien, die Machtbefugnisse der Kommission über den Haufen zu werfen, welche das Parlament ihnen hinsichtlich der Kontrolle von Eisenbahn Angelegenheiten verliehen habe.** Der Höchste Gerichtshof, an den man appellierte, um die Streitfrage zu schlichten, hat die **Entscheidung der Kommission zu recht bestehen lassen.**

Die Situation kurz und bündig ist die, daß selbst Mr. Haultain's politischer Verbündeter in Manitoba die Behauptungen Haultain's verworfen hat und was noch mehr in's Gewicht fällt, die höchsten, gerichtlichen Autoritäten in der Dominion haben sich gegen diese Behauptungen entschieden und erklärt, daß die von der Scott Regierung vertretene Ansicht die richtige ist.

Ontario und British Columbia.

In ihrem Parteieifer, nur um gegen die Scott Regierung politisches Kapital zu schlagen, welches die Großen Interessen und das ihnen untertürfige Kabinet in Ottawa bekämpft, wiesen Mr. Haultain und seine Getreuen auf die Verhältnisse hin, wie sie hinsichtlich der Kontrolle der Raten in Ontario und British Columbia liegen.

Nehmen wir zuerst Ontario. In einzelnen Fällen hat Ontario wohl kleine, gewisse Ermäßigungen erhalten, **aber in jedem Falle hatte die betreffende Eisenbahn einen Provinzial Charter und nicht** einen Dominion Charter, wie es in allen Fällen mit den in Saskatchewan operierten Linien der Fall ist. Hinsichtlich der in Ontario erzielten Ermäßigungen, so beziehen sich dieselben nur auf gewisse Arten von Fracht. Jedoch, um diese Konzessionen von den Eisenbahnen zu erhalten, brachte die Ontario Regierung ungeheure Opfer. In einem Falle allein gab sie **der Eisenbahn - Gesellschaft 2 Millionen Acker wertvollen Landes.**

Und nun zu Britisch Columbia! Hier wiederum werden die in Betracht kommenden Linien unter **Provinzial Charter** operiert. Die Kontrolle der Raten unterliegt zur Appellation zwei Richtern und richt einer hinsichtlich Eisenbahn Angelegenheiten erfahrenen Körperschaft von Sachkundigen wie es bei der Eisenbahn Kommission der Fall ist. Und was hat British Columbia der Eisenbahn Gesellschaft als Gegenwert gegeben, diese fragliche Frachtraten Kontrolle auszuüben? **British Columbia hat Bond Garantieen in Höhe von $35,000 per Meile gegeben, ferner Freies Land, Freies Holz, Freien Kiesel und Sand, ein zwei-drittel Interesse an den Stadtgrundstücken und gewisse Befreiung von Steuern.** Vergleicht man diese großen Konzessionen mit denen, was die Scott Regierung für Eisenbahn Gesellschaften gegeben hat: Bond Garantieen von nur $13,000 per Meile und Befreiung von Steuern für eine beschränkte Zeitdauer.

Uebernahme der Saskatchewan Linien.

In manchen Fällen, wenn die großen Haultainschen Interessen über die Kontrolle der Raten in Saskatchewan sprechen, ziehen sie in deren Geschwätz auswärtige Fragen, die hiermit gar nichts zu tun haben. Eine von diesen ist: Hat die Provinz das Recht, hier in Saskatchewan operierende Eisenbahnen zu erwerben? Diese Frage brachte Mr. Haultain in Form eines Amendment zur Regierungs-Eisenbahn Vorlage auf's Tapet. Er befürwortete, daß die Provinz das Recht haben solle, Saskatchewan Eisenbahnen zu erwerben, welche von der Regierung durch Bond-Garantieen unterstützt wurden. Dies versteht sich von selber, **denn die Regierung hat schon durch ihre eigene Gesetzgebung und durch Kontrakte die hierfür erforderliche Machtbefugnis, solche Eisenbahnen zu erwerben.**

Unter Sektion 225 des Provinzial-Eisenbahn-Aktes vom Jahre 1905 hat die Regierung die **Macht irgend eine Eisenbahn oder einen Teil irgend einer Bahn zu erwerben und dieses Machtbefugnis untersteht der gesetzgebenden Autorität der Provinz.** Dies bezieht sich natürlich nur auf Eisenbahnen mit Provinzial Inkorporationen.

Hinsichtlich den Dominion Linien steht die Sache ein wenig anders aber auch hier hat die Regierung das Recht, ehe Mr. Haultain sein Amendment einbrachte. Soweit die Dominion Zweiglinien in Saskatchewan in Betracht kommen, so ist es nicht wahrscheinlich, daß die Provinz je wünschen wird, dieselben zu erwerben. Aus dem einfachen Grunde, weil diese Linien Durchgangs-Systeme sind. **Es ist jedoch ausdrücklich vorgesehen worden von der Regierung, daß die Linien von der Regierung übernommen werden, falls die Gesellschaften nicht ihren Verpflichtungen der Provinz gegenüber in jeder Weise nachkommen.**

Die Situation in Kürze.

Die Verbreitung von Falschheiten und Verleumdungen hinsichtlich der Scott Regierung und der Frage der Frachtraten ist ein Teil des organisierten Feldzuges, um in Saskatchewan einen Mann an die Spitze der Regierung zu stellen, der mit Borden und den „Großen Chamaliels" und Geldprotzen und den Verbündeten der Regierung in Ottawa sympatisiert und um durch dessen Hülfe den Glauben zu erwecken, daß diese Provinz gegen die Politik der Reziprozität und „Weiterer Märkte" und „Niedrigeren Zoll" ist.

Die Scott Regierung behauptet, daß die Kontrolle der Raten auf Linien die in Saskatchewan operiert werden, in den Händen der Eisenbahn Kommission liegt, da eben diese Linien unter Dominion Charters betrieben werden.

Jahre und durch Mr. Haultain's eigenes Amendment haben die Oppositionsmitglieder die Behauptung der Scott Regierung gerecht-

Durch Premier Roblin's Brief an Mr. McCuaig und durch den Beschluß und die Entscheidung der Eisenbahn Kommission ist erwiesen worden, daß Manitoba's Kontrolle über Frachtraten „nach Uebereinkunft" sofort aufhörte, als die Dominion Kommission geschaffen wurde.

Was nun die unter Provinzial Charter operierenden Linien in Saskatchewan anbetrifft, so sind deren Raten unterworfen der Kontrolle der Regierung unter dem Provinzial Eisenbahn Akt vom Jahre 1906.

Die Scott Regierung hat dafür Sorge getragen durch seine Aktion, daß ihr das Recht zusteht in Saskatchewan operierende Eisenbahnen zu erwerben und dieses Recht besitzt sie schon seit Jahren.

Die Scott Regierung war die erste Provinzial-Regierung, die es sich zur Pflicht und Aufgabe gestellt hatte, billigere Frachtraten im Westlichen Canada zu erlangen.

Die Scott Regierung hat durch ihr Eintreten für Reziprozität, welches Eisenbahn Konkurrenz im Westen bedeutete, danach gestrebt, Frachtraten Ermäßigungen in Saskatchewan zu bekommen und Mr. [illegible] half durch seine Bekämpfung der Reziprozität den Canadischen Eisenbahn Korporationen, damit diese noch weiter schwere und lästige Frachtraten dem Volke aufbürden konnten.

Durch die Bemühungen der Scott Regierung wurde die Ge-

Durch ihre eigene Stimmenabgabe in der Legislatur in diesem treide Rate zwischen Saskatchewan Punkten und Duluth von 40 Cents auf 18 Cents für 100 Pfund herabgesetzt. Dieses ermöglichte es den Saskatchewan Farmern ihre Verladungen über die Vereinigte Staaten zu machen und ihnen gewissermaßen den Verlust zu ersetzen, den sie infolge Niederlage der Reziprozität durch die Haultain Partei und der großen Interessenten des Ostens von Canada erlitten hatten.

Auf der einen Seite steht, kämpfend für Reziprozität, niedrige Frachtraten und mäßigen Schutzzoll, die Liberale Partei, geführt in Saskatchewan durch Hon. Walter Scott und mit ihm die Farmer und die Farmer-Verbände unde die arbeitende Bevölkerung von ganz Canada.

Auf der anderen Seite, kämpfend gegen Reziprozität und für hohe Frachtraten und Hochschutzzoll die Konservative Partei, geführt in Saskatchewan durch F. B. G. Haultain und mit ihm die Korporationen, die Großen Interessen und die Trusts.

Für Wen wollt und müßt Ihr Euch entscheiden!

Kühlend, wohlschmeckend und nahrhaft ist

Regina Bier

gebraut aus feinstem Malz und Hopfen.

Monarch Marke Sodawasser

hergestellt nur mit destilliertem Wasser.

Regina Brewing Company, Ltd.

Regina-Tel. 541 Post-Box 1083

Gehen Sie zur

Regina Wholesale Liquor Co.

auf der Scarth-Straße

Immer ein volles Lager in Weinen, Liqueuren. Postbestellungen sorgfältig ausgeführt.

Machen Sie einen Versuch.

Regina Wholesale Liquor Co., Ltd.

G. Tomlinson, Manager.

Das Original und einzig Echte.

Schütze dich vor Nachahmungen, die als ebenso gut verkauft werden wie Minard's Liniment.

Für eine

Photographie

die Ihnen und Ihren Freunden gefallen wird, gehen Sie zum

Carbon Studio

1929 Sued Railway Str.

gegenüber vom G. T. R. Bahnhof.

Zieht Baumstümpfe sieben Fuß dick.

Der grobartige Monarch ist vom höchstgradigen Bessemer Stahl in unserer eigenen großen Fabrik gemacht. Hält länger als drei andere Pullers. Garantiert 700 Pferdekraft und ungerbrechlich. Der einzige Baumstumpfziehen in der Welt mit Red Strand Stahldraht-Leine ausgestattet. Die Art, welche die U. S. Regierung gebraucht. Reinigt 1 bis 5 Acker täglich. In allen Teilen der Welt gebraucht. Schreiben Sie nur Kataloge und besondere Propositionen.

Zimmermann Steel Co.

Dept. S. C. - - Lone Tree, Ia.

Rudolf Bittner

Deutscher Fleischer und Wurstmacher

1530 Tenth Av. Norgang Block

Stets frisches Fleisch und gute deutsche Wurst.

Mäßige Preise.

Frische Butter und Eier am Lager.

F. Sack & Co., Ltd.

Granit- und Marmor-Werke.

Regina, 1763 Hamilton Str.

Alle Granit-, Marmor- und Steinarbeiten.

Grabsteine mit deutscher und englischer Schrift.

Man schreibe in Deutsch an uns.