Der Courier

Organ der deutsch sprechenden Canadier

Erscheint jeden Mittwoch.

Herausgegeben von der „Saskatchewan Courier Publ. Co., Ltd.".

v. Habets C.M.J. Chefredakteur.

Joseph Oberdorffner, Geschäftsführer.

Redaktion, Expedition und Druckerei: 1835—1837 Halifax Straße, Regina, Sask. In der Nähe des Marktplatzes. Telephon 3391.

„Der Courier"

Die große Mittwoch-Ausgabe von 12 bis 24 Seiten kostet bei Vorausbezahlung $3.00 pro Jahr.

Neue Ratenkarte gibt volle Information.

Besondere Raten für „Kleine Anzeigen", wie Auktionen, Farmverkäufe, Stellen- und Hetratsgesuche, Verlangt, Verloren, Gefunden, Entlaufen, Zugelaufen, Verpachten, usw., sowie kurzgefaßte Geschäftsadressen, gegen Vorauszahlung

Für jede Anzeige 1 Zoll einspaltig . . 50 Cts
Für jede zweite Insertion . . . . . 25 Cts
Für jede Anzeige 2 Zoll einspaltig . . 75 Cts
Für jede zweite Insertion . . . . . 50 Cts
Für jede weitere Anzeige dieselben Beträge.

Berichte und Mitteilungen für die Schriftleitung, sowie Anzeigen und Rennberungen liebender Anzeigen müssen spätestens Sonnabend Abend eintreffen, wenn dieselben noch-Aufnahme in der folgenden Nummer finden sollen.

Korrespondenzen und Mitteilungen aus allerdeutschen Kreisen und Ansiedlungen werden jederzeit gern aufgenommen.

Die Leser werden gebeten, Adressenänderungen sofort mitzuteilen und dabei die alte und die neue Adresse anzugeben; ebenso bittet die Expedition um sofortige Benachrichtigung, falls eine Zeitung einmal ausbleibt oder verspätet eintrifft.

Unter der Herrschaft der „edlen" Franzosen

Wiesbaden. — Vor einiger Zeit wurden in Wiesbaden zwei Mordtaten begangen, eine an einem jungen Mann und die andere an einem jungen Mädchen. Die Mordtaten wurden in der Nähe der Artilleriekaserne verübt. Es lag von vornherein der Verdacht nahe, daß die Insassen dieser Kaserne, marokkanische Soldaten die Mörder sind.

Der Mord an dem Schriftsetzer Ludewig und der zwei Tage später erfolgte Mord an der achtzehnjährigen Agnes Kretzer sind insofern aufgeklärt, als es sich beide Male bei den Tätern um Angehörige der französischen Besatzungstruppen handelt. Die beiden vermutlichen Täter, Marokkaner, sind bereits in Haft genommen, und die weitere Verfolgung der Angelegenheit hat die französische Behörde selbst übernommen. Bei der Leiche des Mädchens, die in zwei Zeltbahnen eingewickelt war, hat man den Karabiner, mit dem der tödliche Schuß ganz aus der Nähe abgegeben war, aufgefunden. Auf Veranlassung der französischen Behörde werden jetzt bei nächtliche Streifen Mädchen, die sich mit Soldaten herumtreiben, festgenommen.

Einige Pariser Blätter nehmen Stellung gegen den Befehlshaber des 30. französischen Armeekorps, General Mardaca, wegen eines Zwischenfalls in Wiesbaden. Der französische General erschien mit seinem Stabe auf der Cityterrasse des Wiesbadener Kurhauses, auf der eine Anzahl deutscher Pressevertreter — Gäste der Wiesbadener Kurverwaltung — auf besonders reservierten Plätzen saßen. Der General fühlte sich durch ihre Anwesenheit „geniert"; er gab kurzerhand dem Kurdirektor die Weisung, die Plätze räumen zu lassen, und bestand auf dieser Anordnung, obwohl er darauf aufmerksam gemacht wurde, daß es sich um Vertreter der deutschen Presse handelte, die von der Kurverwaltung eingeladen waren. Er gab dem Direktor des Kasinos fünf Minuten Zeit und drohte ausdrücklich, daß, wenn sein Befehl nicht sofort ausgeführt werden sollte, er die Journalisten durch die Wache herausbringen lassen würde.

Fürchten den Wettbewerb

Washington. — Deutschland hat durch die Zeppelin-Gesellschaft die alliierte Kommission für Luftkontrolle in Deutschland um die Erlaubnis ersucht, zur Verwendung im Handel zwischen den Ver. Staaten und Deutschland zwei Riesenluftschiffe zu bauen. Nach Berichten an amtliche Kreise wurde das Gesuch zeitweilig abgeschlagen. Bei den Verhandlungen mit der Kommission suchte Deutschland auch einen Teil seiner Aeroplane, Seeplane und Luftschiffstationen zur Benützung im internationalen und inländischen Verkehr zu behalten. Die deutschen Beamten entwarfen Listen aller Luftstationen. Es sollen etwa sechshundert staatliche und private Stationen vorhanden sein, von welchen die Deutschen einige zwanzig Prozent zu behalten gedachten. Deutsche Behörden sind von der Brauchbarkeit großer Luftschiffe im internationalen Verkehr überzeugt und suchen so viele als möglich für deutsche Verwendung zu behalten. Einige Mitglieder der alliierten Kommission befürworten die Errichtung einiger weniger Stationen in Deutschland für internationale Luftfahrzeuge. Interessenten der Handelsluftschiffahrt in Frankreich und Großbritannien soll indessen daran gelegen sein, den Wiederaufbau der großen Luftschiffindustrie in Deutschland mehrere Jahre zu verzögern.

Togo-Kolonie jetzt französisch.

Paris. — Das Togo-Gebiet, eine ehemalige deutsche Besitzung in Mittelafrika, wurde am 1. Oktober französischen Behörden von den Briten übergeben.

The Aim of the Foreign Language Newspaper of Canada:

To help preserve the ideals and sacred traditions of this, our adopted country, the Dominion of Canada: To revere its laws and inspire others to respect and obey them: To strive unceasingly to quicken the public's sense of civic duty: In all ways to aid in making this country greater and better.

Die allerunterstützungsbedürftigste der canadischen Industrien

Das Lied von der in den Kinderschuhen steckenden canadischen Industrie, die ohne Hochschutzzoll nun einmal nicht leben kann oder vielmehr nicht will, ist schon so oft gesungen worden, daß die Spatzen es bald von den Dächern pfeifen können; eine kleine Aenderung im Thema, eine Variante oder so etwas, würde neues Leben in die Sache bringen.

Wir sind heute in der — beinahe hätten wir gesagt, glücklichen — Lage, unseren Lesern mitzuteilen, daß ein canadisches industrielles Unternehmen bereits in das Stadium der sogenannten zweiten Kindheit eingetreten ist; es ist nicht mehr und nicht weniger als die C. P. R.

Im gewöhnlichen menschlichen Leben ist das Zeitalter der zweiten Kindheit ein sehr kritisches. Fürs erste ist so ein großes zweihundertpfündiges „Kind", wenn es der Pflege bedarf, nicht so leicht zu handhaben, wie ein Wiegenkind; zweitens hat es immer noch einen Rest von Körperkraft, die es leider nicht immer in der besten Weise anwendet; drittens ist diese zweite Kindheit ein Vorzeichen der bevorstehenden Auflösung.

Auf ein großindustrielles „Kind" angewandt, stimmt der Vergleich nicht in allen drei Punkten, und was das schlimmste ist, er stimmt nicht gerade in den Punkten, wo er stimmen sollte, und wo er nicht stimmen sollte, stimmt er. Die C. P. R. ist ein ganz gefährlich großes Kind und auch noch bei respektablen, geradezu unheimlichen Kräften; ihre „zweite Kindheit" ist jedoch leider Gottes kein Zeichen der bevorstehenden Auflösung, eher des Gegenteils.

Mit der zweiten Kindheit der C. P. R. steht es nun folgendermaßen:

Männiglich weiß, daß die Regierungsbahnen — die früheren C. N. R., G. T. R. und G. T. P. R. — arg in Schulden steckten und deshalb mit Defizit arbeiteten; wegen dieses Uebelstandes wurden sie ja auch aus den Händen der Privateigentümer genommen, und die Regierung war gewissenhaft darauf bedacht, daß die früheren Besitzer bei dem Handel nicht zu Schaden kamen; so etwas wäre ganz und gar unwürdig und unpassend für eine Regierung, welcher das Wohl der canadischen Industrie am Herzen liegt.

Das Defizit der Regierungsbahnen ist nun einmal da und wird noch auf Jahre hinaus die canadische Politik unsicher machen. Selbstverständlich konnte es dadurch nicht aus der Welt geschafft werden, indem man die Raten nur auf den Regierungsbahnen erhöhte, und es auf der C. P. R. beim Alten ließ. Das Einfachste wäre gewesen, die Raten beim Alten zu lassen und das Defizit aus anderen allgemeinen Einnahmequellen zu decken. Für unsere fähige Regierung, die um jeden Preis Kraftleistungen vollführen will, war das jedoch nicht verzwickt genug; damit ließe sich nicht genug unter der Hand „arbeiten". Und der C. P. R. paßte eine solche Lösung der Frage ebenfalls nicht.

So wurde denn ausgemacht, daß die Raten auf sämtlichen Bahnen erhöht würden; das auf die Eisenbahnen angewiesene Publikum verkostet bereits diese Annehmlichkeit. Die erhöhten Raten bleiben in Kraft bis zum Ende des Jahres; alsdann geht es nach der berühmten Wetterregel: Wenn der Hahn kräht auf dem Mist, so ändert sich das Wetter oder es bleibt wie es ist. Die Regierungsbahnen haben das Mehreinkommen natürlich hoch nötig. Die C. P. R. darf aber nur soviel behalten; als nötig ist, um den ganzen Betrieb wiederum in jenen Zustand der Vollkommenheit zu setzen, wie er vor dem Kriege herrschte, und um den Aktieninhabern ihre vollen 10% Dividenden zu zahlen.

Zum ersten Male erfahren wir hier, daß die C. P. R. nicht imstande gewesen ist, während des Krieges ihr System auf der alten Höhe zu halten. Dann können wir nicht einsehen, weshalb die Aktionäre der C. P. R. absolut und wenigstens 10% Dividenden in die Tasche stecken müssen; sind diese Tagediebe noch nicht reich genug und können dieselben nicht mit weniger zufrieden sein? Nehmen wir z. B. einmal einen solch feisten Protzen, der $100,000.00 in der C. P. R. stecken hat; ohne daß der brave Mann einen Finger rührt, steckt er schmunzelnd seine $10,000.00 per Jahr in die Tasche, weniger darf es nicht sein!

Man hat berechnet, daß die C. P. R. rund 15 Millionen Dollar mehr „braucht". Man hat das berechnet für die Oeffentlichkeit; wie es in Wirklichkeit steht, ist etwas anderes. Denn die C. P. R. hat wie jedes andere hochfinanzielle Unternehmen ihre eigene Arithmetik, etwas verschieden von dem Einmaleins, das der gewöhnliche Mann in der Elementarschule lernt. In der hochfinanziellen Arithmetik geht es ungefähr nach dem Rezept, welches der Sänger von „Dreizehnlinden" dem Uhu in den Mund legt: „Will's mit der Moral nicht stimmen, Muß man die Moral berichten." Solche „Berichtigungen" kann der gewöhnliche Mann sich nicht erlauben; das können nur solche Leute, die geldkräftig genug sind, um menschlicher Gesetzgebung und menschlicher Rechtsprechung Trotz zu bieten. Und das ist die C. P. R. In früheren Jahren hat sie es meisterhaft verstanden, ihre Dividenden 10% nicht übersteigen zu lassen; sie wußte sehr gut, weshalb sie das tat, und sie verstand es vorzüglich, der Regierung ihr Vorgehen plausibel zu machen; alles bewegte sich im Rahmen des Gesetzes; es bewegte sich mit einer Sicherheit und einem Schneid, der nicht jedem gegeben ist.

Augenblicklich „rechnet" die C. P. R. wiederum, und zwar ganz fieberhaft; es gilt, die Zeit bis zum Ende des Jahres auszunutzen. Wer in diesen Tagen auf der C. P. R. Hauptlinie reisen muß, kann eine eigentümliche Beobachtung machen: die Passagierzüge haben außerordentlich viele Verspätungen, manchmal stundenlange Verspätungen, und es geschieht augenscheinlich nichts, um dem Uebel abzuhelfen; auch ist jetzt das Wetter noch nicht kalt genug, um derartige Verspätungen erklärlich zu machen; im Gegenteil, es ist noch sehr schönes angenehmes Wetter. Woher also diese auffallenden Verspätungen? Sie werden erklärlich durch die nicht minder auffallende, geradezu unheimliche Steigerung des Frachtverkehrs; Frachtzug auf Frachtzug, oft mit Zeitansetzung der gewöhnlichen Sicherheitsmaßregeln; so z. B. wurden vor einigen Tagen von einer Station aus drei große Frachtzüge dicht hinter einander in derselben Richtung abgelassen; kurz darauf lief ein Passagierzug ein, der wahrscheinlich den Frachtzügen gleich nachjagen durfte. Man fragt sich, wo nur alle die Fracht herkommt, und wie es kommt, daß die C. P. R. den Passagierdienst, auf dessen Pünktlichkeit sie sonst so stolz ist, in so auffallender Weise hinter dem Frachtdienst zurückstellt. Es ist ja richtig, daß der Frachtdienst sich immer mehr lohnt als der Passagierverkehr, das erklärt jedoch nicht die jetzige Lage. Die einzige plausible Erklärung ist, daß bei den erhöhten Frachtraten ganz gewaltige Extrasummen abfallen, und daß diese Summen wenigstens zu einem großen Teil in die Kasse der C. P. R. wandern; sonst würde die C. P. R. nicht derartige, geradezu krampfhafte Anstrengungen machen. Ein guter Freund von uns schätzt den Extraprofit, den die C. P. R. bis zum Ende des Jahres machen wird, auf ungefähr $25,000,000.00. Davon geht natürlich ein „kleiner" Teil in die konservativ-liberal-unionistische Parteikasse, weil die Regierung so freundlich war, der C. P. R. ein derartiges Finanzmanöver gesetzlich zu ermöglichen.

So wird die Parteikasse gefüllt; so wird das liebe Publikum, Sr. Majestät das freie Volk, geschröpft, um seinen Blutsaugern den Wahlkampf zu finanzieren!

Der Umstand, daß der Termin für diese Schröpfung mit Ende des Jahres abläuft, gestattet wohl die Schlußfolgerung, daß alsdann die Gelder zum Wahlkampf vorhanden sind; nachher dürften politische Ereignisse eintreten.

Ein derbes deutsches Sprichwort sagt: Nur die allerdümmsten Kälber wählen ihre Metzger selber. Wir wollen sehen, wie das canadische Volk nächstens wählt.

Randglossen zur Zollfrage

IV.

Geradezu Tolles leistet sich die C. M. A. bezüglich der Handelspolitik Englands nach dem Waffenstillstand. In einem Atemzuge wird da behauptet, daß die während des Krieges bestehenden Einfuhrverbote aufrecht erhalten wurden, daß sie dann zuerst zu Gunsten der englischen Kolonien und schließlich zum größten Teil für alle Länder aufgehoben wurden, daß aber trotzdem England keine Freihandelspolitik treibt, weil z. B. in dem Jahre vom 31. März 1919 bis 31. März 1920 die Zolleinnahmen sich auf nahezu 150,000,000 Pfund Sterling beliefen. Wer das fassen kann, der fasse es. Diese Stellungnahme Englands soll dann beweisen, daß England die einheimische Industrie schützen wollte. Wie sehr jedoch den englischen Handelsjuden die einheimische Industrie am Herzen lag, ist ersichtlich aus der Tatsache, daß diese Herren gleich nach dem Waffenstillstand die deutschen Fabrikanten mit Aufträgen einfach überschwemmten, sodaß für Monate lang z. B. Frankreich keine Bestellungen in Deutschland anbringen konnte; trotz allem während des Krieges entfalteten Radaupatriotismus war es diesen edlen Seelen vor allem darum zu tun, so viel Geld wie möglich zu verdienen, mochte die einheimische Industrie dabei auch zum Kuckuck gehen.

Wie es übrigens mit der „einheimischen" Industrie vor dem Kriege stand, sei durch ein Beispiel illustriert, das zufällig zu unserer Kenntnis kam. Einige Monate vor Ausbruch des Krieges wurde in einem Orte Saskatchewans eine Musikkapelle gegründet. Um gleich anfangen zu können, um keine Scherereien mit Zoll zu haben usw. kaufte man bei einer „canadischen Fabrik." Die Instrumente kamen pünktlich an und trugen eine canadische Fabrikmarke; nur war bei einem Instrumente die Verpackung noch nicht entfernt worden, in welcher dasselbe — aus Oesterreich gekommen war. Aus Oesterreich! Wir zweifeln nicht im geringsten, daß österreichische Instrumentenfabriken einen blühenden Handel trieben nicht nur mit „canadischen", sondern auch mit hochfeinen „englischen" Instrumenten. Es lebe die „einheimische" Industrie!

Wie die C. M. A. des weiteren meldet, hatte Australien im Kriege viel zu leiden, weil es keine einheimische Industrie hatte und weil die Einfuhr so schwer war; solchen Uebelständen will es für die Zukunft vorbeugen und mit aller Macht eine eigene Industrie schaffen. Warum denn das? Soll es denn nochmal Krieg geben, und das bei der wunderbaren Verträglichkeit zwischen den Alliierten?

Canada ist älter als die Vereinigten Staaten; letztere abere sind Canada etwa ums Zwölffache voraus, betreffs Bevölkerung und Reichtum. Zum Teil führt die C. M. A. diesen Unterschied darauf zurück, daß die Ver. Staaten den Schutzzoll 89 Jahre eher einführten.

Dieser Unsinn fehlte noch. Die Herren von der C. M. A. haben wohl keine blasse Ahnung davon, daß die Bevölkerung und auch der Reichtum in den Ver. Staaten sehr ungleich verteilt sind, vor allem der Reichtum, und daß der größte Teil der Ver. Staaten günstiger gelegen ist als Canada, während der andere Teil ungünstiger gelegen ist und auch hinter Canada zurückgeblieben ist.

Ein köstliches Argument, und geradezu typisch für die C. M. A., ist der Hinweis auf die canadischen Eisenbahnmagnaten, die 1911 gegen die Reziprozität waren und noch heute gegen Freihandel mit den Ver. Staaten sind, weil ihre Interessen darunter leiden würden; die canadischen Bahnsysteme sind sämtlich mit Rücksicht auf den Transport von Osten nach Westen und von Westen nach Osten gebaut worden; Freihandel mit den Ver. Staaten würde den Transport aber in südlicher Richtung ablenken.

Zunächst stimmt dieses Argument nicht vollständig. Nehmen wir z. B. das westliche Canada und das daran grenzende Gebiet der Ver. Staaten. In den Ver. Staaten selbst haben wir im Norden drei Transkontinentalbahnen, die ost- und westwärts laufen: Die Great Northern, die Northern Pacific und die Chicago Milwaukee und Puget Sound Rn.; St. Paul, Minneapolis und Duluth sind die durch die natürliche Lage selbst angegebenen Ausgangs- und Sammelpunkte für das ganze westlich liegende Gebiet bis zum Stillen Ozean hin. Nord- und südwärts gerichtete Verkehrslinien sind nur die Schienenstränge zwischen St. Paul und Winnipeg, und selbst diese sind größtenteils noch Glieder der ost- und westwärts gerichteten Transkontinentallinien. Im canadischen Westen läuft genau genommen nur die C. P. R. Hauptlinie von Osten nach Westen; die beiden anderen Transkontinentallinien laufen von Winnipeg aus in nordwestlicher Richtung; dazu gibt es mehrere wichtige Schienenstränge, die direkt von Süden nach Norden laufen, z. B. die C.N.R. von Regina nach Prince Albert, die beiden C.P.R. Strecken zwischen Regina und Saskatoon, die Moose Jaw-Outlook Linie der C.P.R., die Linie der C.P.R. von Calgary nach Edmonton und von Calgary südwärts nach McLeod und Lethbridge. Dabei hat die C.P.R. noch ihren Ableger in den Ver. Staaten, die Soo Linie, eine vorzügliche Strecke von Moose Jaw über St. Paul nach Chicago, abgesehen von der Strecke zwischen Winnipeg und St. Paul. Es fehlen da nur noch einige wenige ganz kurze Verbindungsstrecken, und das schönste nord- und südwärts gerichtete Transportsystem ist fertig. Nein, so ganz kopflos, ohne Berücksichtigung einer möglichen engeren Verbindung zwischen Canada und den Ver. Staaten haben unsere Eisenbahnmagnaten nicht gebaut.

Mehr oder weniger wertlos würden nur die Strecken von Fort William und Port Arthur nach dem Osten; diese werden aber auch unter den jetzigen Verhältnissen nur im Winter ausgenützt; im Sommer geht der ganze Frachtverkehr über die großen Seen.

Wenn die Eisenbahnmagnaten aber auch noch so viel durch Freihandel mit den Ver. Staaten verlieren sollten, wäre das ein Grund, Mitleid mit ihnen zu haben? Wofür haben denn die Herren die Bahnen gebaut, aus uneigennütziger Liebe zum Publikum oder für ihre Geldsäcke? Sind die Herren nicht reich, schwer reich geworden? Mit einem Farmer, der sauer arbeitet und Geld verliert durch schlechte Ernten usw., wird kein Aufhebens gemacht; wozu mit den reichen Bahnschmarotzern?

Zweiter Zeppelin an Frankreich abgeliefert.

Maubeuge, Frankreich. — Der zweite Zeppelin, der L.-Z 113, den Deutschland gezwungen war, an Frankreich abzuliefern, traf vor einigen Tagen hier ein.

Tragischer Tod von zwei Aviatikern.

Genf. — Das Geheimnis, welches das Geschick eines finnischen Armeeoffiziers und eines italienischen Pilgten umgab, nachdem sich die beiden in einem Savoia-Biplan aufgemacht, von Mailand nach Finnland zu fliegen, und von denen man seit dem 7. September nichts mehr gehört hatte, wurde gelüftet, als man ihre gefrorenen Leichen auf dem Gipfel des Toedi-Berges, nahezu 12,000 Fuß hoch, fand. Die Maschine, welche der finnischen Regierung gehörte, wurde schlimm zerschmettert. Sie war offensichtlich gradaus gegen den Gipfel angeprallt und lag zum Teil unter Schnee begraben.

Telegramm des früheren Kaisers an deutsche Offiziere.

Berlin. — Der National-Verband Deutscher Offiziere hat anläßlich der Tannenburg-Feier im Stadion an den früheren deutschen Kaiser ein Telegramm gesandt, auf das nunmehr folgende Antwort eingelaufen ist: „Dem National-Verband Deutscher Offiziere danke ich für das treue Gedenken am 27. August. Möchte dem Vaterlande einst wieder ein Tannenberg werden. Wilhelm J. R."

Noch ein deutscher Dampfer in Flammen.

Berlin. — Nach einer Depesche aus Hamburg brach auf dem Dampfer „Victoria Louise" der Hamburg-Amerika Linie um Mitternacht ein großer Brand aus. Die Botschaft gibt keine Einzelheiten.

Radikalheilung der Nervenschwäche.

Schwache, nervöse Personen, geplagt von Hoffnungslosigkeit und schlechten Träumen, erschöpfenden Ausflüssen, Brust-, Rücken- und Kopfschmerzen, Haarausfall, Abnahme des Gehörs und der Sehkraft, Katarrh, Magendrücken, Stuhlverstopfung, Müdigkeit, Erröthen, Zittern, Herzklopfen, Brustbeklemmung, Aengstlichkeit und Trübsinn — erfahren aus dem „Jugendtrund", wie alle Folgen jugendlicher Verirrungen gründlich in kürzester Zeit u. Strikturen, Samenfluß, Pömoss, Krampf- oder- und Wasserbruch nach einer völlig neuen Methode auf einen Schlag geheilt werden.

Dieses interessante und lehrreiche Buch enthält deutsche Aufsätze, welches Jung und Alt, Mann und Frau lesen sollte, wird gegen Einsendung von 25 Cents in Briefmarken versandt von der

Private Clinic, 137 East 27 Str., New York, N. Y.

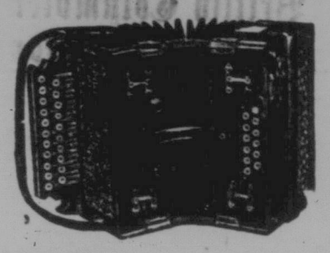
Keine Blinddarmoperationen mehr.

Paris. — Die Behandlung der Blinddarm-Entzündung durch ein gegenbrandiges Serum anstelle einer Operation ist mit solchen zufriedenstellenden Resultaten erprobt worden, daß es wahrscheinlich ist, daß in Zukunft die Operationen in solchen Extrankungsfällen in Wegfall kommen werden, wie Professor Pierre Delbet vor dem Kongreß der Chirurgie in einem Referat sagte. Delbet sagte, die Erprobungen seien 13 Jahre lang geführt worden.

Japaner stiftet 2 Millionen für Forschungen in Deutschland.

Tokio. — Hajime Hoshi, der pharmaceutische Magnat, bot Deutschland ein Geschenk von zwei Millionen Mark für wissenschaftliche Forschungen an und Geschäftsträger Solf nahm die Gabe an. Es ist eines der mancherlei Anzeichen für die Erneuerung der Freundschaft zwischen Japan und Deutschland. Die japanische Regierung verkaufte unlängst ein Haus nebst Land unter dem Marktpreis an den deutschen Klub in Yokohama, der sein früheres Eigentum während des Krieges verloren hatte.

Die berühmten Hohnerinstrumente für nur zehn Tage weit unter Preis



Von der großen Menge Hohnerinstrumente, die wir, wie bekannt gegeben, von drüben erhalten haben, sind nur noch wenige bei uns auf Lager, und die wir haben, bieten wir für die Dauer von zehn Tagen zu bedeutend herabgesetzten, fabelhaft niedrigen Preisen an.

Wir brauchen Euch nicht zu erklären, was „Hohner" ist. Hohner-Fabrikate garantieren alles was man von einem erstklassigen Instrumente verlangen kann. Sie sind nicht zu vergleichen mit der billigen böhmischen Schundware, die vor allem jeder Tonfülle mangeln und an denen Reparaturen jeden Augenblick vorzunehmen sind.

Seht was wir Euch offerieren
Greift zu, ehe Ihr die Gelegenheit verpaßt

Wir offerieren solange der Vorrat reicht:

Hohner Ziehharmonikas	mit 10	Tasten	und 2	Bässen	für $17.00
" " "	" 10	"	" 4	"	" $20.00
" " "	" 19	"	" 4	"	" $22.00
" " "	" 19	"	" 8	"	" $30.00
" " "	" 19	"	" 8	"	" $35.00
" " "	" 21	"	" 4	"	" $25.00
" " "	" 21	"	" 8	"	" $38.00
" " "	" 21	"	" 12	"	" $50.00

Künstler Instrumente — Spezial-Angebot

Hohner Ziehharmonikas mit 31 Tasten u. 12 Bässen für $65.00
" " " 31 " u. 16 " " $78.00

Mundharmonikas

zum Preise von: **75c, 1.00, 1.25, 1.50, 1.75, 2.00, 2.25** und **4.50**

Extra Spezialangebot in unserer Spezereiwarenabteilung

100 Pfund Zucker	$19.50	No. 1 B. C. Aepfel, per Kiste von 40 Pfund	$3.75
100 Pfund Krautköpfe	$4.50	Limburger Käse, 5 Pfund für	$3.25
Importierter süßer Paprika, per Pfund	$1.00	Zwiebeln, 100 Pfund	$4.00

Wenn Sie Gelegenheit haben nach der Stadt zu kommen, besuchen Sie unseren Herbstverkauf. Wir machen wenig Lärm und bieten Ihnen nur gute Ware zu wirklichen Verkaufspreisen. Wenn wir einen Verkauf haben, so ist es auch ein Verkauf. Mehr wollen wir nicht sagen. Kommen Sie und sehen Sie. Sehen ist Glauben.

The Maple Leaf Dept. Store

Besitzer: Bergl und Kusch

Ecke 11. Ave. und Halifax Str. Regina, Sask.