

Heiße Sommertage Eureka No. 4 B und Schweiz

Erhöhte oder schmerzende Füße, übermäßiges Schwitzen unter den Armen und der dadurch entstehende lästige Geruch sofort gelindert und wenn immer gebraucht auch vollständig beseitigt.

Es ist auch sehr heilwiegend und verhütet Aufreiben an Stellen wo die Haut mit Haut in Berührung kommt, oder verhütet Unannehmlichkeiten zwischen Fleischstücken sehr fetter Menschen.

Dieserjenige die an Fußneraugen oder Entzündungen leiden finden Linderung beim ersten Gebrauch. „Eureka“ kann ohne Sorgen an kleinen Kindern gebraucht werden.

Dies ist ein Erzeugnis der Erfahrungen und Studien von Ärzten und Chemikern. Eine \$1.00 Büchse ist genügend.

Es gibt nichts, das ebenso gut oder nur ähnlich ist.

Verkauft in allen führenden Apotheken. Sollte Ihr Apotheker es nicht auf Lager führen, dann bitte, senden Sie \$1.00 an **Winnipeg Chemical Laboratory Co., 128 Brixton Ave., Winnipeg, Man.** und geben Sie den Namen und Adresse des Apothekers an.

In Regina zu haben bei:

Maffig's Standard Drug Store

1522-11. Avenue.

Regina, Sask.

Bestellungen können hier in Deutsch gemacht werden.

Die Anarchie in Oberschlesien

(Von Studententrat Wilner, Katowitz.)

Schneidend kalte Wintertage waren es, als Herr Bundesrat Dr. Galonder, von hoher Einigkeit und tiefem Bewusstsein erfüllt, sich auf den Weg machte, um Land und Leute jenes hunderttausendjährigen Erdenteils in Augenschein zu nehmen, der vorher den westlichen Welt auf sich lenkte und die hohe Politik viel mehr, als ihr oft lieb war, beschäftigte. In mühevoller, aufopfernder Arbeit, die mit großer Spannung verfolgt wurde, hat dann Galonder als oberster Schiedsrichter und „ehrdlicher Vater“ das Genfer Abkommen zustande gebracht und will es sogar auf sich nehmen, als Vorsitzender der Gemischten Kommission auch über dessen lokale Durchführung zu wachen.

Angewachsen ist es Sommer geworden, und in den schönen, lauen Juniwäldern, auf die wir uns in dem mit landschaftlichen Schönheiten nicht allzu gefegneten Lande immer beständig freuen, sitzen wir — wieder einmal — vor zu Hause und fangen Willen. Denn wenn uns die „Mata der Freiheit und Gerechtigkeit“, die uns der hochverehrten Diktator der Internationalen Kommission, General Le Nord, bei seinem Amtsantritt überreicht hat, auch nicht vor Willkür und Gewalttaten schützen kann, so besetzt sie uns wenigstens des öfteren den Belagerungszustand und hält uns so zu einem soliden, abstinenter Lebenswandel an, was in Oberschlesien, dem flachhügigen Land des Schrapfes, nicht ein gutes Werk ist. Die Nacht soll wieder dem Schritt von Polizeipatrouillen und Schießereien, was hier, bald dort, von wein und auf den geschossen wird, das weiß und erfährt man nicht recht, und unwillkürlich schneien unsere Gedanken zurück ins Vorjahr, wo wir zur gleichen Zeit, von den polnischen Insurgentenherden eingeschlossen und belagert, acht Wochen lang ein flüchtiges Dasein fristeten, wo viele Hunderte Deutsche jämmerlich verstarben, verprügelt und toteschlagen wurden. Willkürdiktator wurden damals vernichtet, aber der Aufstand erreichte, wie Korcoran, sein Höhepunkt, mit dementsprechender Offenheit eingestanden, seinen Zweck, nämlich den polnischen Ansprüchen die nötige Resonanz zu geben und den Schiedspruch von Oktober vorigen Jahres herbeizuführen.

Und wo stehen wir jetzt, kurz vor der ernstlichen Teilung des Landes? — Mitten in der schönsten Anarchie, einer solchen Mischung von politischem Terror und bolschewistischem Bandentum. Wie das kommt? Nun, wer Wind sieht, wird Sturm erwarten. Es ist die natürliche Folge der nachsinnigen großpolnischen, von den Franzosen mit allen Mitteln unterstützten Verheerung, die

aus einem Teile des im Grunde so arbeitsamen und gutmütigen ober-schlesischen Volke halbe Tiere gemacht hat. Ganz war der Terror seit dem vorjährigen Aufstande nie geworden, besonders nicht in den ländlichen Gegenden, wo sich die Polen in der Lebermacht fühlen. Dort lebten die Deutschen unter händlichem Druck und Bedrohung, Vertreibungen, Attentate, Lieberthalen und Mord kamen täglich vor und sind zur händlichen Arbeit in unseren Zeitungen geworden.

Was dann weiter kam, war das Aufsteigen von bewaffneten Banden, die ganze Ostschlesien zu terrorisieren und auszulündern begannen und Oberschlesien jetzt unter internationalen Protokoll Europas gemacht haben. Und diese liegt man, wie die mehrere hundert Mann starke Antantienüber Bande, erst hochlandig ihr Unwesen treiben, die man ihnen energisch zu Leibe räumt. Inzwischen waren seit dem vorigen Aufstande Hunderte und Tausende deutscher Arbeiter durch Drobungen und Gewalt von ihren Arbeitsplätzen vertrieben worden, und so begann man vor etwa zwei Wochen in dem deutschschlesischen Gleiwitz eine Anzahl polnischer Eisenbahner und Arbeiter herauszutreiben, indem man sie zu meist verprügelte und mit Gewalt aus den Wohnungen schickte. Daraufhin schickte in polnisch merdenden Teile in Stadt und Land ein neuer furchtbarer Terror gegen die Deutschen ein, und unter diesen besonders gegen die Arbeiter, Betriebsbeamte, Lehrer und Kaufleute. Das Geschehene wurde absichtlich übertrieben, die Aufregung künstlich geschürt und die Verdrängung und Vertreibung der Deutschen ganz systematisch betrieben. In den Straßen von Katowitz war man am hellen Tage nicht sicher, von den in der Stadt zusammenkommenden dunklen Elementen böse jugerichtet zu werden, besonders wenn man einen besseren Anstand anbot. Polizei oder Franzosen waren nicht zu sehen, sondern nur ein Gefindel, halbwillkürliche Verurtheilte, die sich als Herren der Lage fühlten, und bereits auch zu fieseln und plündern begannen. Aber das war noch nichts gegen den Terror außerhalb der Städte. In Sobran, Stenit und Laurach hatte richtige Vandalen- und Bombenherde! Dredereien deutscher Zeitungen vollkommen vernichtet, deutsche Geschäfte geplündert, deutsche Beamte und Lehrer verprügelt und toteschlagen und ein Flüchtlingsstrom ohne Ende ergoß sich — wieder einmal — in die deutschschlesischen Städte: Reuthen, Hindenburg, Gleiwitz, Ratibor, die Tausende von Flüchtlingen gar nicht aufnehmen und überleben können, sodas diese, die vielfach alles verloren haben, im Freien kampieren müssen. Von manchen Gruben wurden alle Betriebsbeamten vertrieben, sodas sie den Betrieb einstellen müssen. Unangenehme Schwerverbrechen tauchen wieder als Bandenführer auf und tauben und plündern, auch bei ihren polnischen

Landesleuten. In das Schloß des Freiherren von Reigentin, des Vorgesetzten der neugebildeten Deutschstimmorganisation, dringt — schon zum zweiten Male — eine Bande von etwa 150 Mann ein, schlägt seinen Neffen nieder und schleudert seinem Bruder, einem 52-jährigen Oberst a. D., eine Handgranate an den Kopf. Man will es eben den Deutschen verzeihen, ihre Rechte zu wahren und zu verteidigen; so sieht augenblicklich der Schatz der deutschen Wälder in Oberschlesien aus. Dort der Genfer Vertrag, auf den Galonder mit Recht so stolz ist, und dies die Wirklichkeit als Illustration dazu!

Und wo bleibt der Schatz? — In Katowitz selbst ist es wieder ruhiger geworden, aber draußen tobt Terror und Gewalt ununterbrochen weiter, zittern viele Deutsche um Stellung, Eigentum und Leben. Denn trotz des Belagerungszustandes geschieht nichts ernstliches zur Unterdrückung dieser anarchistischen Zustände. Die Gewerkschaften, deutsche die polnische, und mit ihnen zusammen die Arbeiterverbände verhalten sich in den Betrieben wie die Ruhe und Frieden zu schaffen, um das Stillstehen der Werke zu verhindern, aber außerhalb der Werke setzen sie sich gebildet. „Ausschusskommissionen“ deutscher Arbeiter und Beamte mit Gewalt auf die Straße, verheißene Drohbriefe und legen alles in Frucht und Schaden, ohne daß man ihnen energisch zu Leibe zu gehen wagt.

Und der Jued des Ganzen? Die weitere systematische Entbeidung des Gebietes. Und nicht ohne Grund werden gerade die Lehrer in schämmender Weise maltreatiert, und unter ihnen gerade die, die auch später hier bleiben wollen. Das will man ihnen in letzter Stunde gründlich verjagen, zum Teil auch aus Ärger darüber, daß sich zu Oetien so wenig Kinder zum polnischen Unterricht gemeldet haben. Und so wird auch die gleichgültige Haltung der Franzosen verständlich, denn jede Entschädigung der Deutschen ist ihnen nur willkommen und mit mühsam verhaltenem Wohlwollen sehen sie diesen unglücklichen Zuständen fast untätig an. So wird man also den Wunsch aller anhängigen und friedliebenden deutschen wie polnischen Elemente verheißt zu sehen, damit diese endlich von polnischen und deutschen Truppen befreit zu werden, damit diese endlich von polnischen und deutschen Truppen befreit zu werden, damit diese endlich von polnischen und deutschen Truppen befreit zu werden.

Der „Columbus“

Deutschlands größtes Handelschiff. Auf der Danziger Werft von F. Schichau lief vor kurzem in Gegenwart des Präsidenten des Norddeutschen Lloyd Philipp Heintzen, des Generaldirektors Geheimrat Stimming, von Mitgliedern des Danziger Senats unter Führung des Präsidenten Göhm, des Schiffbauingenieurs Walter vom Norddeutschen Lloyd, sowie der Vertreter der Danziger Technik u. v. a. der für den Bau des Norddeutschen Lloyd-Dampfers „Columbus“ vom Stapel. Beim Ablauf des neuen Riesendampfers erreichte das wegen des verhältnismäßig schmalen Wassers fast geradlinig Schiff sein Element nur mit etwa ein Drittel seiner ganzen Länge. Mit hydraulischem Druck und Schlepverbände wurde das Jumboverbringen vollendet. Frauella Carlson, die Tochter des Besitzers der Schiffbauwerft, kaufte das Schiff, das mit 32,000 Tonnentonnen Raumgehalt und etwa 40,000 Tonnen Wasserverdrängung fünfzig das größte Schiff des Norddeutschen Lloyd und der deutschen Handelsflotte überhaupt sein wird.

Der Dampfer „Columbus“ hat eine Länge von 236.3 Metern, eine Breite von 25.5 Metern und einen Tiefgang von 10.4 Metern. Der Dampfer enthält Passagiereinrichtungen für 428 Reisende erster, 356 Reisende zweiter und 1182 Reisende dritter Klasse, die sämtlich in Kammern untergebracht werden. Der gesamte Innenbau des Schiffes ist in allen Klassen auf größte Bequemlichkeit, Bequemlichkeit und Sauberkeit abgestimmt. Die erste Klasse mit ihren für 428 Personen bestimmten Zimmern in der Ritzschiffslage, unter ihnen Staatszimmer und Kabinen von edelster Ausstattung und Schönheit, ist als Produkt modernster deutscher Technik mit tief erregender künstlerischer Ausstattung zu bezeichnen. Der imposante Speisesaal auf dem Hauptdeck, dessen mittlere Teil, durch zwei Etagen gehend, sich in einer freien, lichten Höhe von etwa sechs Metern über dem Boden erhebt, gewährt in seiner vornehmen und künstlerisch reichen Ausstattung weit mehr als der Speisesaal eines Hotels. Von gleich großer Schönheit ist der große Gesellschaftsalon, der, wie das Les- und Schreibzimmer mit der Bibliothek, der behagliche Rauchsalon mit anschließender Raube und die weite Halle, in der zum „Himf-Uhr-Tee“-Künstlerkonzerte stattfinden, in einem gemächlichen, auf dem Bootsdeck befindlichen Decksaal untergebracht ist. Große Fenster im Balkongarten von drei Metern Höhe lassen eine Fülle von Licht in die weiten schönen Räume fluten. Das Sonnen- und Märchenreich für die kleine Welt bedeutet das Stützzimmer neben dem Speisesaal, während ein Turnsaal mit modernsten Apparaten und Geräten den Reisenden Widerstandskraft und Gesundheit gibt. Des Meeres Schönheiten auch bei herzklopfendem Seegang froh zu genießen. Auf der Schiffseite erstreckt sich ein 125 Meter langer und 5 Meter breiter, nach außen durch Schieberentriegelung geschütztes Promenadendeck, auf dem alles von bezauberndem Ansehen sind die fröhlichen Klänge der Bordkapelle zu hören. Elektrische Fahrstühle stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Etagen her und regeln getrennt den Personenverkehr und den Transport von Gepäck.

Einfacher als die erste Klasse, aber in gleichem Maße vorbildlich in vornehmer und künstlerischer Beziehung ist die zweite Klasse, die in 204 Zimmern für zwei, drei und vier Personen eingerichtet, 356 Reisenden Unterkunft gewährt. Besondere Beachtung verdienen die für zwei Personen bestimmten Kammern. Der tabellose Jumeinrichtung und Ausstattung der Zimmer und ihrer behaglichen Wohnlichkeit entsprechen die sich anschließenden Toiletten und Bäder, in ganz besonderem Maße aber die ebenfalls nach künstlerischen Entwürfen hergestellten Jumeinrichtungen des Speisesaals, des Damenlons und des Rauchsalons. Eine über die Deck verheißene Promenade und ein Barbierjalon modernsten Stils steht den Reisenden zu jeder Tageszeit offen.

Zu ganz besonderer Geltung kommt aber erst hier an Bord dieses Riesenschiffes die Umbauung des frühesten primitiven Zwischendecks in eine in jeder Beziehung auf höchstem Niveau stehende dritte Klasse, die im Hinter-schiff 582 Reisende, im Vorschiff 550 Reisende in hellen, freundlichen Kammern für je zwei, drei, vier, fünf oder sechs Personen unterzubringen imstande ist. Für tabellose Wohnbequemlichkeit, elektrische Beleuchtung, gute Lüftung, Sauberkeit in allen Räumen ist gesorgt. Wände und Decken des hinteren Speisesaals sind in weißem Lacklack gehalten, Wäffels und Anrichten aus italienischem Kuchbaumholz usw. Damensalon und Rauchsalon gehören einer größeren Anzahl von Reisenden behaglichen Aufenthalts. Die über drei Decks verteilte, vor Wind und Wetter geschützte Promenade bietet in reichem Maße Bewegungsfreudigkeit in frischer Luft. Der Speisesaal dritter Klasse vorne ist mit 353 Sitzplätzen versehen, ihm schließt sich ein weiterer Speisesaal für Frauen mit 107 Sitzplätzen an. Außer diesen beiden Räumen steht den Reisenden dritter Klasse vorn ein Rauchzimmer und ein schönes freies Deck zur Verfügung. Für jede Klasse von Reisenden sind gesonderte Küchenanlagen vorhanden. Das Krankenwesen, dem häufig approbierte Ärzte vorstehen, Hospitaler und Apotheke sind der Neuzeit entsprechend und erstklassig. Der gesamte Innenbau des gewaltigen Riesens ist bis in alle Klassen hinein von dem Architekten des Norddeutschen Lloyd, Professor Paul Ludwig Troost in München, auf größte Bequemlichkeit, Bequemlichkeit und Vor-nahmigkeit abgestimmt. Sicherheitsvorrichtungen sind in modernster Konstruktionsvollwertig.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

werden. Der gesamte Innenbau des Schiffes ist in allen Klassen auf größte Bequemlichkeit, Bequemlichkeit und Sauberkeit abgestimmt.

Die erste Klasse mit ihren für 428 Personen bestimmten Zimmern in der Ritzschiffslage, unter ihnen Staatszimmer und Kabinen von edelster Ausstattung und Schönheit, ist als Produkt modernster deutscher Technik mit tief erregender künstlerischer Ausstattung zu bezeichnen. Der imposante Speisesaal auf dem Hauptdeck, dessen mittlere Teil, durch zwei Etagen gehend, sich in einer freien, lichten Höhe von etwa sechs Metern über dem Boden erhebt, gewährt in seiner vornehmen und künstlerisch reichen Ausstattung weit mehr als der Speisesaal eines Hotels. Von gleich großer Schönheit ist der große Gesellschaftsalon, der, wie das Les- und Schreibzimmer mit der Bibliothek, der behagliche Rauchsalon mit anschließender Raube und die weite Halle, in der zum „Himf-Uhr-Tee“-Künstlerkonzerte stattfinden, in einem gemächlichen, auf dem Bootsdeck befindlichen Decksaal untergebracht ist. Große Fenster im Balkongarten von drei Metern Höhe lassen eine Fülle von Licht in die weiten schönen Räume fluten. Das Sonnen- und Märchenreich für die kleine Welt bedeutet das Stützzimmer neben dem Speisesaal, während ein Turnsaal mit modernsten Apparaten und Geräten den Reisenden Widerstandskraft und Gesundheit gibt. Des Meeres Schönheiten auch bei herzklopfendem Seegang froh zu genießen. Auf der Schiffseite erstreckt sich ein 125 Meter langer und 5 Meter breiter, nach außen durch Schieberentriegelung geschütztes Promenadendeck, auf dem alles von bezauberndem Ansehen sind die fröhlichen Klänge der Bordkapelle zu hören. Elektrische Fahrstühle stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Etagen her und regeln getrennt den Personenverkehr und den Transport von Gepäck.

Einfacher als die erste Klasse, aber in gleichem Maße vorbildlich in vornehmer und künstlerischer Beziehung ist die zweite Klasse, die in 204 Zimmern für zwei, drei und vier Personen eingerichtet, 356 Reisenden Unterkunft gewährt. Besondere Beachtung verdienen die für zwei Personen bestimmten Kammern. Der tabellose Jumeinrichtung und Ausstattung der Zimmer und ihrer behaglichen Wohnlichkeit entsprechen die sich anschließenden Toiletten und Bäder, in ganz besonderem Maße aber die ebenfalls nach künstlerischen Entwürfen hergestellten Jumeinrichtungen des Speisesaals, des Damenlons und des Rauchsalons. Eine über die Deck verheißene Promenade und ein Barbierjalon modernsten Stils steht den Reisenden zu jeder Tageszeit offen.

Zu ganz besonderer Geltung kommt aber erst hier an Bord dieses Riesenschiffes die Umbauung des frühesten primitiven Zwischendecks in eine in jeder Beziehung auf höchstem Niveau stehende dritte Klasse, die im Hinter-schiff 582 Reisende, im Vorschiff 550 Reisende in hellen, freundlichen Kammern für je zwei, drei, vier, fünf oder sechs Personen unterzubringen imstande ist. Für tabellose Wohnbequemlichkeit, elektrische Beleuchtung, gute Lüftung, Sauberkeit in allen Räumen ist gesorgt. Wände und Decken des hinteren Speisesaals sind in weißem Lacklack gehalten, Wäffels und Anrichten aus italienischem Kuchbaumholz usw. Damensalon und Rauchsalon gehören einer größeren Anzahl von Reisenden behaglichen Aufenthalts. Die über drei Decks verteilte, vor Wind und Wetter geschützte Promenade bietet in reichem Maße Bewegungsfreudigkeit in frischer Luft. Der Speisesaal dritter Klasse vorne ist mit 353 Sitzplätzen versehen, ihm schließt sich ein weiterer Speisesaal für Frauen mit 107 Sitzplätzen an. Außer diesen beiden Räumen steht den Reisenden dritter Klasse vorn ein Rauchzimmer und ein schönes freies Deck zur Verfügung. Für jede Klasse von Reisenden sind gesonderte Küchenanlagen vorhanden. Das Krankenwesen, dem häufig approbierte Ärzte vorstehen, Hospitaler und Apotheke sind der Neuzeit entsprechend und erstklassig. Der gesamte Innenbau des gewaltigen Riesens ist bis in alle Klassen hinein von dem Architekten des Norddeutschen Lloyd, Professor Paul Ludwig Troost in München, auf größte Bequemlichkeit, Bequemlichkeit und Vor-nahmigkeit abgestimmt. Sicherheitsvorrichtungen sind in modernster Konstruktionsvollwertig.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Der Dampfer „Columbus“ wird nach seiner Fertigstellung im Laufe des nächsten Jahres in die Linie Bremen-New York des Norddeutschen Lloyd eingegliedert werden.

Werden wir zum Schluß noch einen Blick in diejenigen Räume, in denen die gewaltigen Kräfte erzeugt werden, die den „Columbus“ vorwärts treiben, so bietet sich uns ein Wunderwerk menschlichen Geistes und menschlicher Tatkraft in den beiden riesigen dreifachen Expansionsmaschinen dar, die den Dampfer eine mittlere Seegeschwindigkeit von 20 Knoten, das sind über 10 Meter in der Sekunde, verleihen. 30,000 Pferdekraften wirken auf die beiden Propeller, die das Schiff nach seiner Fertigstellung in acht Tagen von Bremerhaven nach New York eilen lassen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes stehen 12 Doppelender Kessel mit 80 Feuerungen zur Verfügung, die sämtlich etwa 17,500 Kilogramm Kohle verbrennen.

Biegen oder brechen.

(Fortsetzung von Seite 2)

den demnächstigen Wahlen ihre Stimme abzugeben. Die französische Kolonie richtet einen dringenden Appell an alle ihre Mitglieder und bittet sie inständig, ihr Recht nicht zu vernachlässigen. Dies ist nur ein Bruchteil von Nachrichten über Vorgänge, wie sie sich täglich in französischen Besatzungsgebieten abspielen. Merkwürdig ist es, daß man nur äußerst selten von Ausbreitungen englischer oder amerikanischer Soldaten hört. Noch merkwürdiger ist es jedoch, wenn französische Zeitungen sich über den zunehmenden deutschen Haß gegen alles, was französisch ist, entrichten. Es ist unglücklich, was sich die deutsche Bevölkerung gefallen lassen muß. Frankreich verliert täglich in den Augen der Welt mehr durch seine Politik.

Biegen oder brechen.

Die gegenwärtige Höhe der Beteiligung des ausländischen Kapitals an russischen Aktiengesellschaften ist schwer zu bestimmen und wird verschiedene Angaben. Nach einer Annahme von Brodsky, welcher der Genoa-Delegation als Sachverständiger angehört, beträgt das in russischen Handels- und Industrieunternehmungen investierte ausländische Aktienkapital mindestens 9000 Millionen Rubel nach nominalem Wert. Aus dieser Summe sind in unvollständigen Uebersicht zu sehen, welche ungeheuer wichtige Rolle das ausländische Aktienkapital seit jeher in dem russischen Wirtschaftsleben spielte und es ist daher verständlich, die Lösung dieser Frage ist.

Die offizielle Wirtschaftszählung der russischen Regierung, „Economic Survey of Russia“, berichtet, daß Rußland mit Hilfe Deutschlands und Schwedens das Transportwesen im Lande innerhalb von fünf Jahren aus dem jetzigen elenden Zustand auf die Höhe der Zeit zu bringen hofft, wenn die beiden Mächte bei ihrer nur auf gegenwärtige wirtschaftliche Erhaltung berechneten Arbeit von der Welt nicht getrennt werden. Die Zeitung führt an, daß in Deutschland 700 Lokomotiven bestellt wurden, von denen bis Mitte Juni bereits 220 abgeliefert worden sind. Trotz dieser Lieferung (auch von Schweden wurden 50 Lokomotiven bestellt) ist die Gesamtzahl der gebrauchsfähigen Lokomotiven in Sowjetrußland seit Jahresfrist wieder beträchtlich zurückgegangen.

Deutsches Privatkapital und die Sowjetregierung gründeten eine Korporation, welche die Wasserbeförderung von Rußland zu monopolisieren droht. Gleichzeitig mit Zeichnung des russisch-deutschen Vertrags in Kopenhagen schloß sich ein Hilfskomitee im Namen der Sowjetregierung ein Abkommen mit der Firma Robert Kemmhaus in Hamburg. Dieses Abkommen gewährt den Deutschen eine Konzession für die Verförderung inländischer und ausländischer Waren durch die Dniep, das Kaspiische Meer und das Mariensky-Kanalssystem, welches das Wolgabelden mit der Kama verbindet.

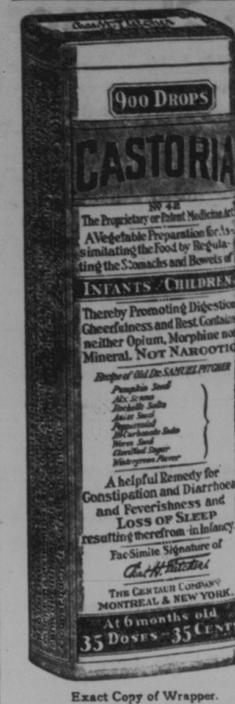
Zum ersten Male seit vielen Jahren ist hier ein Rückgang der Preise für Brot und Fleisch zu verzeichnen. Andere Nahrungsmittel jedoch, wie Zucker und Butter, sind in der letzten Zeit wieder teurer geworden. Dies Entreffen ausländischer Getreides in Rußland und der Verkauf des Inhaltes von Nahrungsmitteldepots der amerikanischen Hilfsadministration auf den Märkten hat vornehmlich dazu beigetragen, daß Brot billiger wurde.

Auch aus den Hungernot-Distrikten wird ein allmählicher Preisabwärtsgang gemeldet. Ende Juni hat sich sogar der Wert des Sowjetrubels ein wenig gebessert. Während er seit Mai auf 4,000,000 für den Dollar stand, ist er jetzt auf 3,800,000 für den Dollar gestiegen. Die Kachira, Prov. Tula neu errichtete Kraftanlage, das erste Glied in der Kette ähnlicher Stationen, die Premier Lenin in seinem gigantischen Projekt für die Elektrifizierung Rußlands plante, ist eröffnet worden. Der Hauptingenieur, G. Kuroupa, erklärte, daß Rußland jetzt die stärkste elektrische Station in Europa besitze. Es wird erwartet, daß sie im Herbst in ihrer vollen Kapazität betrieben wird und 12,000 Kilowatt, oder genügend produziert, um Moskau, 100 Meilen entfernt, mit Kraft zu versorgen.

Nach einer Depesche aus Stockholm hat das dortige Tagblatt berichtet, daß in der russischen Sowjetarmee Murren ausgebrochen sei, weil die Soldaten ihre Lösung nicht erhalten hätten. Eine Revolution in der Sowjetarmee würde gewiß niemand erwarten. Das russische Volk steht, eingebettet zwischen zwei Weltkriegen, es nie vergessen wird, keineswegs hinter der Sowjetregierung. Die meisten russischen Kaiser fielen dem Attentat von Esper, moan die Sowjetmachthaber keine Aufnahme machen werden. Die Politik, die sie befolgt, dürfte an ihnen selbst in Erfüllung gehen.

Biegen oder brechen.

Immer langsam voran. Ihre Gattin wäre also wieder hergestellt bis auf die Sprachstörungen, die ich nun möglichst bald zu beseitigen veruchen will. „Ach, Herr Doktor... das hat ja nicht so große Eile!“



CASTORIA

für Säuglinge und Kinder.
Mütter wissen, dass
echtes Castoria
Stets die
Unterschrift
Trägt
von
In
Gebrauch
Seit Mehr Als
Dreissig Jahren
CASTORIA

Fahrräder

Wir haben ein großes Lager von erstklassigen Automobiltreifen (Tires) die wir zu sehr mäßigen Preisen verkaufen. Es wird sich Ihnen lohnen erst bei uns zu fragen, ob Sie anderswo kaufen. Fahrräder und Reparaturteile in größter Auswahl und zu sehr mäßigen Preisen.

Schreiben Sie an uns in Deutsch.

The Regina Cycle & Motor Co.

Gustav Wolf, Manager.
1761 Hamilton St. Phone 2775. Regina, Sask.

Schiffs-Karten

Feuer-Versicherung, Lebens-Versicherung, Hagel-Versicherung, Food-Drafts

nach Rußland billig und sicher überwiefen.
Allgemeine Landgeschäfte, Kollektionen, Geldüberweisungen.
Dokumente ausgefertigt.

PAUL JUETTNER PRELATE, Sask.

Macht euere Einkäufe

in einem von unseren Stores, wo Ihr immer sicher seid, daß Ihr die besten Waren zu den billigsten Tagespreisen erhalten könnt.

Huck & Kledner = = = Hibank, Sask.
Kledner & Huck = = = Odessa, Sask.
Kledner, Huck & Gartner, Kendal, Sask.

Erhalten Sie die höchsten Preise für RAHM und EIER

Wenn nicht, dann schämen Sie alle Produkte an uns. Pünktliches Gewicht, Gradierung und Unterfuchung garantiert. Schickt den Rahm per Express an unsere nächste Creamery. Wir haben Zweigstellen zu Birch Hills, Culmworth, Canora, Fiske, Gentryburg, Inverman, Ituna, Kelliber, Kurobert, Langenburg, Lanigan, Lloydminster, Melfort, Melville, Mooromin, North Battleford, Oxbow, Preeceville, Radville, Regina, Saskatchewan, Shellbrook, Tantalton, Tisdale, Unity, Wabowia, Weyburn, Wadena und Yorkton.

The Saskatchewan Co-operative Creameries, Ltd.

Des Farmers eigene Gesellschaft.
Regina.

Zeitgemäße Warnung

Kein Ende des Kohlenüberflusses in Aussicht. Wie steht es mit eurem Bedarf für den kommenden Winter? Wer vorsichtig ist, sorgt jetzt für Kohlen. Wir sind Vertreter der bekannten Wags Mine Kohle. Qualität garantiert. Prompte Lieferung möglich. Schreibt um unsere Preise und Speer Geb.

BECKER & SCHMID

10061-101. Str. Edmonton, Alta.

Die Ferienzeit ist hier

Lassen Sie „The National“ Ihren Reiseplan ausmachen. Exkursionsraten an die Küste des Stillen Ozeans.

FERIENREISEN nach dem OSTEN per BAHN oder SEE

Beste Reisepläne — Aussteigen für längeren Aufenthalt — grobhartige Ansichten — beste Dienstleistung auf den Canadian National Eisenbahnen.

Auf dem Wege nach der Pazifischen Küste, tauchen wir paar Tage Aufenthalt im Jasper Park Lodge, inmitten des Rocky Gebirges. Am Ufer des schönen Lac Beauvert. Wenn nach dem Osten reisend, empfehlen wir Minaki Inn oder Ripigan Lodge für mehrtägigen Aufenthalt.

Volle Auskunft und Circulars von dem C.N.R. Tourist- und Reisebüro, McCallum-Hill Gebäude, Regina, Sask., Telefon 3357 oder man schreibe an

Canadian National Railways

Wm. Stapleton, D.S.A., C.N.R., Saskatoon.

Kinder Schreien NACH FLETCHER'S CASTORIA