Deutsche Weltgeltung in der Luft.

Ein Rückblick und Ausblick von Carl Cranz, Berlin.

Ohne die Wirkung neuer und grundlegender technischer Errungenschaften zu überschätzen, kann als feststehend gelten, daß einerseits die Entwicklung der jungen Handelsluftfahrt in aller Welt das Bild des Weltverkehrs in absehbarer Zeit bestimmend ändern wird, und andererseits die allenthalben fieberhaft betriebene Luftrüstung künftighin bewaffneten Auseinandersetzungen der Völker ihre entscheidende Prägung geben wird, deren Anfänge Europa in den letzten Kriegsjahren bereits gespürt hat. Die Weltluftfahrt beginnt auf beiden Gebieten aus ihren Kinderschuhen herauszuwachsen und zu einem machtvollen Faktor im Leben und Kampf der Völker zu werden.

Beispiele für die richtige Einschätzung der Bedeutung von Luftverkehr und Luftwaffe bei anderen Völkern haben wir zur Genüge. Frankreich verfügt neben seiner Handelsluftfahrt allein über eine Flotte von rund anderthalbtausend Kampfflugzeugen. Der Parlamentskampf um die britische Luftrüstung zur Begegnung mit dem vielleicht schon morgen feindlichen Waffengefährten von gestern füllt fast täglich die englischen Zeitungsspalten. Sowjetrußland hat sich in seiner „Dobrolet", der „Gesellschaft der Freunde der Luftflotte", eine überaus tätige Massenorganisation geschaffen, deren Mitgliedschaft man auf über 1½ Millionen Köpfe beziffert. Die sowjetrussische Luftflotte ist in ständigem Wachsen begriffen. Dasselbe gilt natürlich in erhöhtem Maße von den mutmaßlichen Partnern kommender Auseinandersetzungen, Japan und Amerika. Beide begründen, soweit sie das für nötig halten, ihr Wettrüsten mit gegenseitiger Gefährdung ihrer Lebensinteressen. In der Tat sind japanische Luftgeschwader in der Lage, die Philippinen zu bedrohen und umgekehrt amerikanische von den Philippinen aus das japanische Inselreich. Aber wir brauchen gar nicht so weit zu gehen. Wer sich der Mühe unterzieht, die Sonderausgabe der deutsch geschriebenen „Prager Presse" zu der vorjährigen Tagung der „Federation Aeronautique Internationale" in Prag durchzublättern, wird feststellen, mit welchem Eifer und beispiellosen Lebenswillen die Kriegs- und Handelsluftflotte der kleinen Tschechoslowakei unter Ausnutzung aller nur denkbaren Möglichkeiten zur Vollendung strebt. Daß auch Polen — unter tätiger Hilfe Frankreichs — und Staaten wie Litauen und Lettland ihre Luftflotten eifrig ausbauen, ist selbstverständlich.

Demgegenüber untersagt der Artikel 198 des Versailler Vertrages Deutschland den Ausbau jeder militärischen Luftfahrt. Die Entente zerschlug unsere bis zum Kriegsende geschaffene Luftfahrt bis auf wenige und bedeutungslose Reste. Dessen ungeachtet hat Deutschland seine friedliche Handelsluftfahrt aus dem Nichts heraus mit eisernem Fleiß und deutscher Erfindergabe schnell entwickelt und allen Hemmungen zum Trotz Grundlage und Vorbild für die heute bestehende internationale Verkehrsluftfahrt geschaffen. Heute wird ein Drittel des gesamten Weltluftverkehrs mit deutschen Maschinen bewältigt.

Wir stehen am Ende eines Jahres, das für unsere junge deutsche Luftfahrt von entscheidender Bedeutung wurde. Acht Jahre nach dem Friedensvertrag brachte es unserer Luftfahrt endlich Befreiung von den schwersten Fesseln, die ihr die Entente, über das vernichtende Diktat von Versailles hinausgehend, anlegte und deren Anerkennung uns unter Ausnützung unserer Zwangslage von Paris und London abgepreßt wurde. Es ist in diesem Jahre nach dem Abschluß der über ein halbes Jahr mit größter Zähigkeit geführten Pariser Luftfahrtverhandlungen viel über die Freiheit und angebliche Gleichberechtigung unserer Luftfahrt geschrieben und gesprochen worden. Man ist bescheiden geworden in Deutschland. Im Jubel über die in den Hauptpunkten abgerungene Befreiung unserer friedlichen Handelsluftflotte wurde nur selten die nüchterne und ernüchternde Tatsache hervorgehoben, daß unsere gewiß bescheidene Forderung „Zurück zu Versailles!" noch nicht einmal erfüllt wurde. Der Versailler Vertrag sah unmittelbar ja keine Einengung der zivilen Luftfahrt vor, während die uns später aufgezwungenen „Begriffsbestimmungen" eine rein wirtschaftliche Knebelung bedeuteten und teilweise noch heute wirksam sind. Sie werden ein Musterbeispiel für die Ausschaltung lästigen Wettbewerbes unter militärischen Vorwänden und für rücksichtslose Handelsspionage bleiben. Noch heute sind die besetzten deutschen Gebiete unserer Handelsluftfahrt nur teilweise erschlossen. Noch heute wacht die Entente eifersüchtig über unserer gesamten Luftfahrzeugindustrie, verbietet uns Konstruktion und Bau von modernen Sport- und Einsitzermaschinen über gewisse ihr genehme Maße hinaus und untersagt uns Bau- und Flugversuche mit führerlosen Maschinen, die beispielsweise Frankreich zur Zeit selbst zu rein wirtschaftlichen Zwecken als Postflugzeuge einstellt und erprobt.

Bei der Beurteilung unserer luftpolitischen Lage darf vor allem nie außer acht gelassen werden, daß die freie Entwicklung des erfolgreichen deutschen Luftfahrzeugbaues und die Einschaltung Deutschlands in den großen internationalen Weltluftverkehr für die Luftfahrt der Weststaaten eine gewisse Lebensbedingung wurde. Die Luftwege über Deutschland stellen die Lebensadern jedes künftigen Weltluftverkehrs dar, und die Entente war es, die die Luftwege über Deutschland, das Herz Europas, zur Erreichung ihrer Machtzentren im Osten und Südosten brauchte.

Abgesehen von der weiteren stürmischen Entwicklung der militärischen Luftflotten aller Staaten außer Deutschland ist das Jahr 1926 luftverkehrstechnisch für die Weltluftfahrt insofern von hoher Bedeutung, als es die Bahn gewiesen hat für die Linienführung des künftigen Kontinental- und Transkontinental-Luftverkehrs. Fünf große Luft- und Verbindungswege von den Hauptstädten Europas aus treten im Bilde des Weltluftverkehrs in den Vordergrund: Der Weg nach Südosten in Richtung auf den Balkan und Indien, der Weg nach dem fernen Osten, der Weg über Spanien nach Südamerika und die geplante Luftschiffverbindung mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Das vergangene Jahr hat dieser großen Linienführung entscheidend den Weg bereitet. Englands ganzes Streben geht auf den Ausbau des Drei-Tage-Weges nach Indien. Die ausgiebige Erkundungsreise des britischen Luftfahrtministers Brancker diente in erster Linie diesem Lieblingsplan Englands. Trotz der erwogenen Streckenführung über seine Zwingburgen im Mittelmeer, Gibraltar, Malta und Suez wird ein künftiger wirtschaftlicher Handelsluftverkehr Großbritanniens den gegebenen und natürlichen Weg über Deutschland nicht zu umgehen vermögen. Der Weg nach dem fernen Osten ist durch den hervorragend gelungenen zehntägigen Rekord- und Erkundungsflug der deutschen Expedition der „Lufthansa" mit drei Junkers-Großflugzeugen bis an die Küsten des Stillen Ozeans in großen Zügen festgelegt, eine Leistung deutscher Technik und Energie, die sich der Ozeanüberquerung unseres Zeppelins würdig an die Seite reiht. Frankreich hat den Luftweg von Toulouse über Casa-blanca in das Herz seiner afrikanischen Kolonien mit Erfolg quer durch die Sahara bis Dakar ausgebaut und in zweimal wöchentlichem Luftverkehr die regelmäßige Verbindung mit Senegal, dem Sudan, Nigerien, Dahomey, der Elfenbeinküste und Französisch-Guinea, d. h. mit seinem gesamten afrikanischen Kolonialgebiet hergestellt. Die Luftverbindung mit Süd- und Nordamerika hängt eng mit der Entwicklung und wirtschaftlichen Gestaltung der Luftschiffbau-Industrie zusammen, die ihrerseits bis auf den heutigen Tag von unserem deutschen Zeppelinbau entscheidend beeinflußt wird.

Mit der Aufhebung der drückendsten Beschränkung unserer Handelsluftfahrt hat das Jahr 1926 wichtige internationale luftverkehrstechnische Verträge mit unseren Nachbarländern mit sich gebracht. Vor allem regelt der Vertrag mit England, Frankreich und Belgien endlich die gegenseitigen Luftverkehrsverhältnisse, die bis vor kurzem noch von rein einseitigen und militärischen Gesichtspunkten ausgehend, den deutschen Luftverkehr mit den Weststaaten ausschlossen.

Die Entwicklung des Weltluftverkehrs und der luftpolitischen Lage des letzten Jahres hat bewiesen, daß Deutschland — trotz aller Widerstände stets führend in der Luftfahrt — nicht ohne empfindliche Selbstschädigung der Entente-Staaten aus dem Gesamtbild der Luftfahrt auszuscheiden ist. Wir haben keinen Grund, unsere zäh und schwer errungene teilweise Freiheit in der Luft anderen als diesen Beweggründen zugute zu halten. Das Jahr 1926 hat erneut gezeigt, daß auf einem Gebiet, wie dem der Grenzen überwindenden Luftfahrt, Leistung und Tatkraft allein die Faktoren sind, die sich einer Welt gegenüber durchzusetzen vermögen.

EDMONTON TANNERY

Erfahrene Gerber von Häuten und Fellen.

Edmonton, Alberta

Hersteller von Rohleder-Halftern, Rohleder-Geschirr, Geschirr-Leder, Riemen-Leder, Buckskin, Pelzdecken,

Büffelmäntel und Decken

Wir bezahlen Fracht bei Aufträgen über $15.00.

Phone 5527

Der beste Beweis

Der beste Beweis für die Beliebtheit des „Courier" ist, daß mit jeder Post neue Abonnenten hinzukommen, sodaß unsere Leserliste in den Herbst- und Wintermonaten einen beträchtlichen Zuwachs aufzuweisen hat.

Wir danken allen unseren wackeren Freunden, welche sich bisher so eifrig in der Abonnentenwerbung betätigt haben. Sie haben dadurch gezeigt, daß sie für die große Bedeutung der deutschen Presse in fremdem Lande das richtige Verständnis haben.

An alle jene, welche dem „Courier" noch keine neuen Leser zugeführt haben, ergeht unser Aufruf:

Folgt dem guten Beispiel Euerer deutschen Freunde!

Werdet ebenso fleißige Mitarbeiter des „Courier"! Haltet in Euerer Nachbarschaft, in Euerem Bekannten- und Verwandtenkreise Umschau! Denkt an die neuen Einwanderer, welche oft sehr dankbar dafür sind, wenn man sie auf den „Courier" aufmerksam macht, der für sie eine wahre Fundgrube von wichtigen Informationen über Canada ist!

Es sind noch Tausende von Abonnenten für den „Courier" zu gewinnen!

Notwendig ist nur, daß man es geschickt anpackt, daß man den Nichtabonnenten die Vorzüge unserer Zeitung klar macht und ihnen manchmal ein Blatt zum Lesen gibt. Schon sehr oft kam es vor, daß Leute bereits nach dem ersten Bekanntwerden mit dem „Courier" ihn bestellten. Für das erste Jahr verlangen wir vom neuen Abonnenten nur $2. Dem Einsender aber gewähren wir auf Wunsch einen Courierkalender für 1927, solange unser Kalendervorrat noch reicht.

Wir sind auch stets sehr dankbar dafür, wenn man uns Adressen von deutschen Freunden mitteilt, an welche wir Probenummern senden können.

Alle Neubestellungen und alle Probeadressen sind zu richten an:

Der Courier,

1835 Halifax Straße, Regina, Sask.

Wehe, aufgesprungene

Hände und Arme

Reibe ein wenig Zam Buk auf die Hände und Arme um alle aufgesprungene und wunde Stellen zu heilen. Es ist wunderbar.

Zam-Buk enthält kostbare Kräuterextrakte, welche die Haut weich machen, die Schmerzen lindern, die Entzündung stillen und behilflich sind eine neue Haut zu gestalten. Frostwunden, aufgesprungene Haut, Frostbeulen und andere ähnliche Trubel werden mit Zam-Buk schnellstens geheilt.

Es ist ohne Zweifel das geschickteste, sicherste und höchst antiseptische Mittel gegen alle Verletzungen und Hautkrankheiten.

Erkältungen. — Gegen Erkältungen im Kopfe schmiere ein wenig Zam Buk auf die Handfläche, verreibe es gut und atme es dann ein. Gegen Brusterkältungen bestreiche man die Brust mit etwas angewärmten Zam-Buk jeden Morgen und Abend.

Der Märchengarten

Skizze von Helene Kalisch.

Besonders knapp sind in diesem Jahre die Geldmittel, die Edith Palm für ihre Urlaubszeit zur Verfügung hat. Statt der Reise ins Hochgebirge, die sie sich so sehr wünschte, muß sie mit einem sehr bescheidenen Unterschlupf bei Gärtnersleuten vorlieb nehmen, die ein am Schermützelsee gelegenes Landhaus mit einem großen Garten verwalten — das Besitztum eines Ausländers, der sich nur ein- oder zweimal im Jahre für kurze Zeit dort aufhält.

„Märchengarten" nennt sie das eingehegte, grüne Revier, das, dicht und reich mit schönen, seltenen Bäumen bestanden, und mit einer üppigen Blumenfülle das Haus umschmiegt. Und ein Märchenschloß dünkt sie dieses — die alte Verwalterin hat die Zimmer aufgeschlossen und sie ihr gezeigt; sie sind alle reich und mit erlesenem Geschmack eingerichtet. Edith geht in ihnen umher und träumt sich in die Rolle der Herrin dieses verschwiegenen, prangenden Sommerparadieses hinein. Nur wenige halbe Stunden während der ganzen ersten Urlaubswoche sind ihr beschieden, in denen sie sich etwas vom Hause entfernen kann, in den Wald oder auf den See hinaus.

Als aber endlich doch eines Morgens der riesige See stahlblau flimmernd im Sonnenschein jenseits des Wassers das Laubgrün der Ufer lockend herüberleuchtet, zerstieben und vergehen alle Träume und Phantasiegebilde wie die weißen, duftigen Wolken oben im strahlenden Blau des Sommerhimmels. Sie genießt den Tag, genießt die Sonne — die Stunden fliegen.

Am Nachmittag rudert sie ein Stück am Uferschilf entlang bis zu einer schmalen Furt, die durch das Dickicht der hohen grünen Halme zu einer seichten Bucht führt. Das Sommerlicht spielt hier in farbigen Lichtern über dem hellen Sandgrund. Einige Weidenbäume stehen am Ufer — an einem befestigt Edith ihr Boot. Dann streift sie die Kleider ab und springt hinein in das grünlich-klare Wasser. Kühl umschmeichelt es ihre Glieder, sie badet und schwimmt eine lange Weile, klettert endlich erfrischt, erquickt wieder in ihr Boot zurück und kleidet sich langsam an. Doch sie wendet den Kiel noch nicht ihrer Wohnstätte zu. Die heute spiegelglatte Fläche lockt sie weit hinaus. Das Boot gleitet so leicht, sie merkt es kaum, wie die ihr bekannten Uferbilder zurücktreten, eine sich weit vorstreckende Halbinsel ihr einen Teil des Sees verdeckt. Und sie beachtet nicht, daß vom südöstlichen Horizont sich ein fahlgraues Dunstgebilde über den Himmel heraufschiebt. Plötzlich taucht die grellscheinende Sonne da hinein, und im Augenblick erlöscht alles Leuchten, aller Glanz auf und um den See; alle Farben werden stumpf. Ein Windstoß fährt über die Wasserfläche, Wellen schlagen gegen das Boot, das sich zu drehen beginnt.

Das heftig erschrockene Mädchen blickt sich um, legt sich fest in die Ruder — weit ist sie vom Ufer und sehr weit von ihrem Wohnort. Es wird dunkler, Blitze zucken, Donner dröhnt, doch es regnet noch nicht. Aber der Sturm jagt mit wilden Sätzen heran, das tiefschwarze Wasser aufwühlend, daß es schäumt und rauscht und das kleine Boot wie eine Nußschale hin- und herschleudert.

Die Zähne aufeinanderbeißend, rudert Edith mit aller Kraft. Dort um die sich südlich vorstreckende Halbinsel muß sie herum, über die ein schwarzer, mit schwefelgelben Rändern gesäumter Wolkenberg steht, aus dem die grellen Feuerschlangen herniederzucken. Der Sturm peitscht ihr das kurzgeschnittene Haar ins Gesicht, ihr Atem keucht, doch sie läßt nicht nach, sie muß es schaffen. Das Boot dreht sich immer wieder, so sehr sie sich auch dagegenstemmt; aber sie kommt doch vorwärts. Es geht nur zu langsam, verbraucht zu rasch ihre Kräfte. Als sie einen Augenblick atemschöpfend mit Rudern innehält, treibt sie der Sturm weit zurück, die bisher geleistete Arbeit ist vergebens. Es wird so dunkel, daß sie kaum mehr die Ufer erkennt, nur die zuckenden Blitze erhellen sie und den unheimlich tobenden See, und krachende Donnerschläge erschüttern die Luft, die so warm ist, als wehe sie von einem Brandherd her. Plötzlich bricht der Regen los, mit einer Gewalt, daß Edith im Augenblick durchnäßt ist. Eine Welle schlägt klatschend ins Boot, noch eine ...

Sie sieht nichts mehr, fühlt sich verloren. Instinktmäßig, halb besinnungslos, kämpft sie weiter, weiß kaum mehr, ob sie rudert oder schwimmt.

Da klingt durch das Toben der Elemente eine menschliche Stimme, ein Rufen — es kommt näher. Sie erkennt vor sich in den hochgehenden schwarzen Wellen ein großes weißes Motorboot. Im Augenblick schwindet jedes Schwächegefühl, sie erwidert den Ruf, ihr Wille spannt sich, mit ausgelegten Rudern sieht sie dem Rettung verheißenden Fahrzeug entgegen. „Wird sie es erreichen? ... Ihr Boot ist bald voll Wasser, schlägt noch eine Welle herein, leckt es ...

Langsam, sie im Bogen umfahrend, nähert sich die stattliche weiße Jacht. Als er an ihrer Seite ist, stoppt der Führer die Maschine. Er scheint allein zu sein und ruft ihr zu, daß sie versuchen soll, das Seil aufzufangen, das er ihr vom Heck aus zuwerfen wolle. Dies bedeutet für Edith eine große Schwierigkeit, denn Sturm und Wellen drohen sie mit ihrem Boot gegen das größere Fahrzeug zu schleudern. Doch ist sie ganz ruhig und befolgt genau jede Anordnung des ihr Hilfe Bringenden. Es gelingt ihr, das Seil zu ergreifen. Auf der Ruderbank springend, schwingt sie sich empor, fühlt die Arme, die sie erfassen, hört ein Krachen und Splittern unter sich, dann legt sich weiche Dünkelheit um sie.

Nur wenige Augenblicke dauert die Ohnmachtsumwandlung. Ein Glas noch ihr an die Lippen gehalten; sie nippt erst und nimmt dann einen herzhaften Schluck, der sie warm und belebend durchrieselt. Darauf atmet sie tief auf und lächelt ihrem Retter zu. Er sagt etwas, doch krachender Donner verschlingt den Ton seiner Stimme. Das Motorboot treibt mitten im See.

Der Mann im Gummimantel führte Edith in die Kabine und redet ihr zu, sich rasch der nassen Kleider zu entledigen. Er habe zwar keine Damengarderobe zur Hand, aber sie könne seinen Bademantel anziehen, er sei dick und warm, es werde wohl zur Not gehen, bis ihre Kleider vorn auf der Maschine getrocknet seien. Dann läßt er sie allein.

Die sehr komfortabel eingerichtete Kabine ist durch eine Schiebetür in zwei Räume geteilt, deren hinterer als Schlafzimmer benutzt werden kann. Mit Schrecken sieht Edith von sich herab Bäche auf den glänzenden, mit Linoleum ausgelegten Fußboden rinnen. Sie hat Mühe, die festklebenden Kleidungsstücke abzustreifen, und mit einer ganz merkwürdigen Empfindung schlüpft sie in den Bademantel aus dickem Frottéstoff. Aber er befreit sie von dem Kältegefühl, das ihre Glieder schüttelt, und er riecht frisch und angenehm.

Durch das messinggefaßte, ovale Kabinenfenster sieht sie, wie das Boot jetzt mit weißschäumender Bugwelle rasch dem Ufer zuführt.

Mit den viel zu großen Badepantoffeln an den nackten Füßen begibt sie sich, ihre nassen Sachen zusammenraffend, nach vorn, um sie, nach dem Geheiß ihres Retters, auf die blanklackierte Maschinenumhüllung zu legen. Er steht am Steuerrad und lacht ihr zu; seine weißen Zähne blitzen in dem gebräunten Gesicht. Sie sieht jetzt erst, daß er ein hübscher, stattlicher Mann im Anfang der Dreißiger ist.

„So, meine kleine schiffbrüchige Gnädige, nun lassen Sie sich noch hübsch in diese Decke hier wickeln, damit wir uns nicht nach aller ausgestandenen Gefahr und Angst auch noch erkälten!" sagt der Herr des Fahrzeugs zu Edith, ihr in die Kabine folgend. Sie läßt sich widerspruchslos einhüllen, sitzt bequem im Korbsessel gelehnt und sieht zu, wie er die Spirituosflamme unter der Kaffeemaschine entzündet und den Tisch deckt. Er plaudert gutgelaunt dabei und sie fühlt dankbar sein Bemühen, sie die ausgestandenen Schrecken vergessen zu machen.

„Wo haben Sie — wenn ich fragen darf — Ihr Domizil aufgeschlagen?"

„Am Südende des Sees, in einem „Märchengarten", in dem ein entzückendes Landhaus steht! Ich freilich wohne nur bei den Gärtnersleuten und träume mich zum Zeitvertreib hinein in die Rolle der Herrin all dieser Herrlichkeiten, die ihr Besitzer kaum beachtet. Ein Ausländer ist's, der in der Welt herumkutschiert und nur selten und vorübergehend herkommt!"

Sein Blick geht mit einem betroffenen und zugleich mutwilligen Ausdruck über sie hin. „Nun, vielleicht wäre er nicht abgeneigt, Ihren Traum in die Wirklichkeit umzuwandeln?"

Sie schüttelt den Kopf mit einem komischen Seufzer.

Er lacht auf mit einem fremdklingenden Ausruf. Sie sieht ihn fragend an. „Auch Sie sind Ausländer?"

„Ich bin in Holland geboren und aufgewachsen! Doch meine Eltern waren Deutsche, und ich habe den guten deutschen Namen ... Doch nein, den verrate ich Ihnen nicht, ich halte es mit Lohengrin: Nie sollst du mich befragen, woher ich kam der Fahrt ... Kam ich doch zur rechten Zeit mit meinem getreuen „Schwan", — so heißt dies Boot —, um eine süße Unschuld aus schwerer Not und Gefahr zu retten!"

Edith sieht ihn mit dankbar leuchtenden Augen an und atmet tief auf.

Der gute Kaffee und das leckere Gebäck, womit sie bewirtet worden ist, haben ihr wohlgetan. Und nun auch plötzlich alle in ihr sich noch leise regende Besorgnis geschwunden ist, fühlt sie ihr Erlebnis mit heimlichem Entzücken in sich, in das sich leise Trauer mischt. Ihr Blick umfängt den jetzt straff und ruhig am Steuerrad Stehenden. Er gefällt ihr.

Er wendet ihr fragend das Gesicht zu. „Wo liegt nun Ihr Märchengarten?"

„Dort drüben!" Sie deutet die Richtung nach der Stelle des Ufers, wo man aus dichtem Laubgrün schon das helle Haus mit seinem roten Dach hervorlugen sieht. Es dauert noch eine Weile, bis sie entkommen. Edith konnte inzwischen ihre notdürftig getrockneten Kleider wieder anziehen. Endlich biegt das Boot ans Land zu. Dann schlägt der Führer ein Tau um den Bollenkopf und sieht wartend, einen Fuß auf dem Landungssteg, den anderen auf dem Bootsrand. Lächelnd sieht er sie an mit seltsam zwingendem Blick. Sie erhebt sich, kommt langsam, innerlich zitternd, auf ihn zu. Als sie schon auf dem Steg, aber noch dicht bei ihm ist, schlingt sie rasch die Arme um seinen Hals und küßt ihn. Mit jubelndem Aufjauchzen preßt er sie an sich — ein Sturm der Seligkeit läßt sie beide alles um sich vergessen, sie sehen nicht die alte Frau, die sich dem Steg nähert.

Als sich Edith endlich aus den Armen des Mannes befreit, gewahrt dieser die verwundert auf sie Beide Blickende. „Guten Tag, Mutter Baumann, da bin ich!" ruft er lachend.

„Gefangen habe ich mir endlich das Nixlein!"

Gesicht.

In jedes Menschen Gesichte
Steht seine Geschichte,
Sein Hassen und Lieben
Deutlich geschrieben;
Sein innerstes Wesen,
Es tritt hier an's Licht
Doch nicht Jeder kann's lesen,
Verstehen Jeder nicht.

Fr. Bodenstedt.

CURLERS:

die an dem Regina Bonspiel teilnehmen, sind herzlichst eingeladen das

Regina Distributing House

zu besuchen, wo wir ihnen zeigen werden, wie man ein zufriedenstellendes Getränke herstellen kann aus unserem Malz und Hopfen.

1831 Rose Str., Regina.

Merkwürdiger Tod.

Der Maler Peuteman war zu Rotterdam im Jahre 1650 geboren und hatte durch seine Gemälde bald einen bedeutenden Ruf erlangt. Einst erhielt er den Auftrag, ein Gemälde anzufertigen, auf welchem Totenköpfe und Totenknochen mit kostbaren Gesteinen und Blumen geschmückt und mit musikalischen Instrumenten ausgestattet die Eitelkeit der weltlichen Vergnügungen versinnbildlichen sollten. Um die Natur aufs genaueste nachzuahmen, schloß er sich in das anatomische Museum eines Arztes, seines Freundes ein, in welchem eine große Anzahl von Skeletten an Eisendrähten aufgehängt, sowie auch viele Schädel und Knochen auf Gestellen an einander gereiht waren.

Peuteman zeichnete und malte fleißig, eines Tages befiel ihn aber unter der Arbeit der Schlaf. Während er nun schlummerte, begann das Erdbeben, das am 18. September 1692 für Rotterdam so verderblich wurde.

Peuteman erwacht plötzlich von der Erschütterung. Mit Entsetzen sieht er die Totenköpfe unter einander kollern und die Skelette mit lautem Geklapper gegen einander schwanken. Er glaubte nichts anderes, als daß der jüngste Tag erschienen sei, und springt aus dem zweiten Stockwerk auf die Gasse hinab, wo er halbtot liegen bleibt. Vergebens versuchten seine Freunde ihn über die Veranlassung seiner Bestürzung aufzuklären; seine Geisteskräfte hatten sich unheilbar verwirrt, und er starb wenige Tage darauf an den Folgen seines Schreckens.

Sinnig.

„Sollen wir in den Verlobungsring die Anfangsbuchstaben Ihrer Braut eingraviert werden?"

„Sie ... Sie haben den besten „Weiner Einzugelichten"!"

Land zu renten gesucht. — Habe vollständige Ausrüstung, Futter und Saat. Zwei bis drei Viertel Farm gewünscht. Anzutragen bei Andreas Jasper, Bibant, Sask.

30 Jahre Winterschutz

Liefert Ihnen ein echter Büffelpelz aus dem Wainwright Regierungspark; leichtes Gewicht, gutes Aussehen, unverwüstlich. Nach Maß gearbeitet. Schreiben Sie für Einzelheiten an

BUFFALO FUR CO.

10061 — 101. Straße Edmonton, Alta.

Bessere Saat — Bessere Ernten

Wir offerieren:

Dr. Seager Wheeler's erste Generation Marquis
Herrn J. C. Mitchell's erste und zweite Generation Marquis

Preise auf Verlangen

Diese Weizenmeister und Besitzer von Weltprämiert sind Mitarbeiter im Growers' Seed Pool.

Wir handhaben auch andern registrierten Marquis und Red Fife, Ruby Weizen, Banner und Victory Hafer, Hannchen Gerste, Crown Flachs, aus Mais, Süßklee, Brome und Western Rye Gras. Schreibt an

Saskatchewan Registered Seed Growers' Co-Operative Association, Limited

Regina, Sask.

" PARIS ROOMS "

Das Deutsche Logis-Haus.

EDMONTON, ALTA.

10271—98. Straße

Gute Zimmer und Betten zu mäßigen Preisen.
Auslage canadischer und amerikanischer deutscher Zeitungen.
Um Ihren Besuch bittet
Hans Mückulle, Eigentümer.