Sparen Sie Kraft u. Zeit -- Kaufen Sie direkt

12 Zoll $2.10
13 u. 14 Zoll $2.35
15 u. 16 Zoll $2.60

Wir haben Pflüge, welche für jeden in Westkanada gebauten Pflug passen

Schriftliche Garantie mit jeder Pflugschar. Schreiben Sie noch heute um Katalog.

THE WESTERN IMPLEMENT SUPPLY COMPANY
1762 Osler St., Regina, Sask.

Deutschland und Oesterreich-Ungarn beim Gebirgskrieg in den Karpathen

Aus dem Hauptquartier.

Während der ersten Kriegs-Monate war es den Russen gelungen, Galizien und die Bukowina zu besetzen, im Karpathengebirge vorzudringen und dort Stellungen einzunehmen, von wo aus sie Ungarn bedrohten. Wie eine Insel inmitten der feindlichen Brandung hielt sich noch die galizische Festung Przemysl. Wollte Oesterreich-Ungarn Przemysl entsetzen und zugleich verbindern, daß der Russe Galizien, Ungarn und die Bukowina ebenso mit Beschlag belegte, wie Deutschland es mit Belgien und Nordfrankreich getan hatte, so galt es, die dortigen Streitkräfte aufs äußerste anzuspannen, die Russen in ihrem Vormarsch aufzuhalten, ihnen ihre Stellungen wieder zu entreißen und sie mit doppelter Wucht in großer Offensive nordwärts zurückzudrängen.

Zur Erfüllung dieser überaus wichtigen Aufgabe beschlossen die Verbündeten im Januar ein gemeinsames Vorgehen. Zwischen die österreichisch-ungarischen Armeen und Armeegruppen wurden deutsche Kräfte eingeschoben, die von Mauerlacs, als ihrer Operationsbasis, den Vorstoß in die Karpathen alsbald unternahmen.

Zu den Schwierigkeiten, die jeder Gebirgskrieg, zumal im Winter, einer gegen feindlich besetzte Höhen vorrückenden Truppe bereitet, treten in den Karpathen die ungewohnten Hindernisse, wie sie die eigenartige Formation dieses Gebirges mit sich bringt. Vom Süden nach Norden führen etliche gut gangbare Straßen über die Paßböden. Große Längstäler, die sich in nordwestlicher Richtung erstrecken, sind aber zwischen den hintereinander gelagerten Hauptrücken sogut wie gar nicht vorhanden. Was die breiten und hohen Kämme trennt, ist vielmehr ein bewegtes Meer von mittleren Bergen und Hügeln, die sich kulissenartig staffeln und nur selten einen weiteren Ueberblick gewähren. Die quer durch die Karpathen führenden Straßen können deshalb von unzähligen Punkten aus beherrscht werden, und auch ein zurückweichender Gegner findet auf Schritt und Tritt immer wieder neue Stellungen, die er leicht befestigen und in denen er sich mit verhältnismäßig geringen Kräften behaupten kann. Infolgedessen ist der Angreifer oft gezwungen, seine eigentliche Vormarschstraße zu verlassen, die im mühseligen Spürdienst entdeckten Schlupfwinkel des Feindes zu umgehen und sich ihnen auf umwegsamen Seiten- und Nebenpfaden zu nähern — Pfade, die er bei tiefem Schnee erst auffinden und freischaufeln muß.

Truppenbewegungen über Teile Anhöhen

Was das für die Sicherung und Aufrechterhaltung der rückwärtigen Verbindungen und überhaupt für die Beförderung schwerer Lasten bedeutet, liegt auf der Hand. Die Karpathen erheben sich zu Höhen von tausend bis zweitausend Metern. Steigungen, die die Zahnstange in langen Windungen allmählich erschleicht, müssen abseits der Straße durch steilen Anstieg erstrungen werden. Rollendes Fuhrwerk versagt hier ganz. Nur Tragtiere vermögen dem kletternden Menschen dorthin zu folgen, und ihnen muß er alles aufbürden, was er an Munition und Lebensmitteln bedarf.

Auch die Fliegeraufklärung hat in den Bergen mit außerordentlichen Widerwärtigkeiten zu kämpfen. Die hohen Steigungen des Feindes zwingen den Flieger zu um so viel höheren Flügen. Die Wolken, die sich in den kurzen und gewundenen Tälern stauen und festklemmen, hindern die Beobachtung ebenso, wie die verschleiernden und täuschenden Nebelbildungen. Dabei werden die Winde in dem gerklüfteten Gelände in einer Weise gefangen und wieder zurückgeworfen, die eine Vorausberechnung der Luftströmungen geradezu ausschließt und den schwebenden Apparat fortwährend mit tückischen Ueberraschungen bedroht.

Die großen Beschwerden des Winter-Feldzuges.

Der Winter-Feldzug in den Karpathen stellte unsere Truppen noch vor weitere neue, beschwerliche Aufgaben.

Zunächst mußte sich die deutsche und die österreichisch-ungarische Heeresverwaltung so miteinander einspielen, daß die Verschiedenheit der beiderseitigen Einrichtungen, Vorschriften und Gewohnheiten, die glatte Arbeit des neuen Instruments nicht beeinträchtigte. Wollen hat es sich klarer gezeigt was guter Wille vermag, als hier. Unterschiede, die man im Frieden für wesentlich hielt, werden durch freundschaftliches Entgegenkommen schnell ausgeglichen; aus zwei geschichtlich und grundsätzlich voneinander abweichenden Verwaltungen ist eine dritte entstanden, die sich der Vorzüge beider zu bedienen weiß.

Und dann die Witterung. Wie hatten von Anfang an mit einem strengen Winter gerechnet, zumal uns bekannt war, daß in den Karpathen die Kälte im Februar mit 25 bis 30 Grad unter Null ihren Höhepunkt zu erreichen pflegt. Kleidungen und Ausrüstungen der Truppe sind danach eingerichtet. Eine große Menge von Fuhrwerken haben wir auf Schlittenkufen gesetzt. Ganze Compagnien sind mit Schneeschuhen ausgestattet. Auch an Eskimohunden fehlt es nicht, die bei dem starken Schneefall im Sanitätsdienst verwendet werden. Allein der Himmel zeigte sich von seiner launischen Seite. Klingender Frost bis zu 25 Grad schlug mehrmals plötzlich in frühlingsmäßiges Tauwetter um, feuchter, meterhoher Schnee schmolz unter lauen Regengüssen schnell wieder dahin. Die Kolonnen mit ihren Tausenden von Wagen und Schlitten mußten sich bald durch tiefen Schnee, bald über Glatteis, bald in wahren Morästen von Straßenschlamm vorwärts quälen, und häufig hatten sie auf ihrem Vormarsch je höher sie stiegen, an ein und demselben Tage all diese Hemmnisse der Reihe nach zu bewältigen. Für den durch solche Tagesleistung übermüdeten Soldaten erneuerte sich immer wieder die Gefahr, daß er am Pferd, nichts als Schlaf und Ruhe begehrend, im Schnee niedersank und die lähmenden Wirkungen des Frostes verfiel. Viele der leider nicht seltenen Erfrierungsfälle, auch manche ernsteren Hals- und Lungenerkrankungen sind auf einen Erschöpfungszustand zurückzuführen, der alle vernünftigen Maßnahmen des Schutzes und der Vorsicht nur allzu leicht außer Acht läßt.

Was nun die Quartiere betrifft, so konnte man sich von der armen und teilweise schon früher gründlich gebrandschatzten Bevölkerung der Karpathendörfer von vornherein nicht viel versprechen. Es kann kaum etwas malerischer und unsauberer sein als die hölzernen, durch mit Lehm verklebten, rosa oder bläulich angestrichenen Hütten jener Gegend. Diesen Blockbaubauten mit ihren hoch darauf gehäuften Dächern aus Schindeln oder Stroh weiß man gleichsam in jeder Fuge noch die Handarbeit an; sie erinnern in ihrer primitiven Gestalt, in der ausschließlichen Verwendung heimatlicher Rohstoffe an die Hütten und Zelte der Wilden, an die Nester der Vögel und an die erstaunlichen Gebäude, womit tierischer Instinkt sich zuweilen ungiebt. Aber darin zu wohnen wird dem Menschen aus einer höheren Lebenshaltung schwerer als in Schützengräben oder auf freiem Felde zu kampieren. Jauche und Rauch, Gerüche und Ungeziefer, Enge, Nässe und Schmutz machen dem Fremden eine Atmosphäre von Ungesundheit entgegen, die er nicht gerade als anheimelnd empfindet. Vor allem war es jedoch die gewaltige Zahl unterzubringender Menschen und Pferde, was die Militär-Behörden veranlaßte, überall große Baracken zu errichten und, unter Schonung der Einwohner, selbst für die Unterkunft der Truppen zu sorgen.

So finden wir an und neben den Heerstraßen außer den Tausenden, die selbst kämpfen oder den kämpfenden ihren Lebensbedarf zuschaffen sollen, noch ein zweites Heer, das Heer der Arbeiter. Die einen bauen Baracken, die anderen schaufeln Schnee oder bessern die Straßen und Brücken aus. Eine höchst wichtige und schwierige Aufgabe fiel den Pionieren zugefallen. Auf der Strecke der die Karpathen durchquerenden Eisenbahnen sind in einem früheren Stadium des Feldzuges mehrere große Viadukte zerstört worden. Es handelt sich um Brückenbogen, die in einer Höhe von 35 Metern eine 40 Meter breite Kluft überspannten. An die Stelle der zerstörten zwei steinernen Pfeilern hängenden Eisenkonstruktion ist ein riesiges Holzgerüst getreten, das, aus der Tiefe emporstrebend, den künftigen Schienenweg tragen wird. Das sind keine Instandsetzungsarbeiten, die man heute auf morgen geschafft werden können. Wochen mußten vergehen, bis das kunstvolle Bauwerk aufgerichtet und den Truppen endlich die Bahn wieder frei gemacht war.

Eine Menschenwoge wälzt sich den Russen entgegen.

Wir haben auf einige der großen Schwierigkeiten hingewiesen, die es erklären, warum die deutschen Truppen obendrein gegen den Widerstand der überall geschickt und zäh operierenden Russen, die Karpathen nicht im Sturm durchschreiten konnten. Es kommt hinzu, daß die unerwartet schwankende Witterung in demselben Maße, wie sie unseren Vormarsch verzögerte, den Gegner Zeit ließ, immer mehr Verstärkungen heranzuziehen. Desto erfreulicher ist es zu beobachten, wie die Deutschen all dieser Schwierigkeiten Herr werden. Auf jeder nach Galizien hinüberführenden Straße haben wir dasselbe Schauspiel einer unaufhaltsam vorwärts rollenden Woge. Ueberall sehen wir deutsche und österreichisch-ungarische Truppen frisch und entschlossen nachrücken, überall begegnen uns Scharen gefangener Russen in ihrem Feldgrau. Eine feindliche Stellung nach der anderen wird genommen, oft erst nach tagelangen Kämpfen und unter blutigen Verlusten, aber stets mit der geduldigen Zuversicht, daß wir es doch länger aushalten werden als der Gegner. Es ist ein anderer Krieg, als ihn unsere deutschen Soldaten bislang gelernt hatten, aber sie passen sich wunderbar schnell den neuen Verhältnissen an, und mit Abhärtung und Ausdauer wird manches wettgemacht, was ihnen vielleicht an Uebung mangelt.

Bei Bestellungen und Einkäufen erwähne man den „Courier".

Die „Karlsruhe" auf der Jagd

Von Otto Gottberg.

Durch die Havarie an schnellem Fahren gehindert, muß der Hilfskreuzer „Kronprinz", so gut es geht, das Weite suchen. Mit halber Kraft nur läßt darum Kapitän Köhler die Maschinen der „Karlsruhe" kämpfen und sieht bald befriedigt, daß er den englischen Kreuzer „Berwick" nach sich zieht. Erst als „Kronprinz" aus Sicht geschwunden, schüttelt er den Bekannten aus Kingston ab und macht sich davon.

„Karlsruhe" ist allein und um sich das Halbdunkel einer mondhellen Nacht auf dem Wasser. Ihre Planken beben unter voller Maschinenkraft. Ihr Bug teilt die Wellen auf der Fahrt zur amerikanischen Küste, wo der Kommandant endlich Oel und Kohlen zu kaufen hofft.

Sein Wachhabender hebt die Hand zur Mütze: „Backbord voraus Kreuzer mit vier Schornsteinen; kommt uns entgegen!" Hols der Teufel! Die „Lowestoft" glaubt Köhler nach längerem Hinschauen vor sich. Jedenfalls fahren zwei Gegner, — außer dem Schiff mit vier Schornsteinen auch „Berwick" — zwischen ihm und seinem Ziel. Die würden „Karlsruhe" wohl spätestens nach Fühlen ihrer Bunker den Weg verlegen. Er dreht ab. Der Brite folgt, wird als „Bristol" erkannt und unter Feuer genommen. Jeder Mann, der nicht Geschütze bedient, muß Kohlen schippen und dem Kreuzer das Letzte an Maschinenkraft geben. Zwei Treffer schlagen auf „Bristol" ein, und ein dritter verlischt die Lichter. Die elektrische Anlage kann zu Schaden. Der Engländer läßt von der Jagd und gibt Raketensignale, auf die aus weiter Ferne ein zweiter Brite Antwort steigen läßt.

Die „Karlsruhe" ist in übler, wenn nicht verzweifelter Lage. Der „Kronprinz" konnte ihr während der flüchtigen Begegnungen nur wenig Kohlen geben, ihre Bunker leeren sich schnell. Köhler geht mit der Fahrt herunter, läßt seinen Adjutanten J. O. und den leitenden Ingenieur zum Kriegsrat rufen und sagt: „Herr Stabsingenieur, wie lange kann ich noch fahren? Komme ich bis St. Thomas?"

„Nein, Herr Kapitän, aber — vielleicht — bis San Juan, wenn wir bei mäßiger Fahrt mit den Kohlen sparen."

Stunden quälender Unruhe.

Beginnen Stunden, deren Sorgen wohl quälend an den Nerven eines Führers kitteln können. Um so wenig Feuerung wie möglich zu verbrauchen, muß Köhler den geraden Weg, den von Engländern überwachten befahren. Treck nach Porto Rico wählen. Die vier Winde tragen das Funkengeflatter von Gegnern, die schon in der gefahrdrohenden Zuversicht, ihn zu fangen, reden. Es gegen er einem, dann fehlt es an Kohlen zu Angriff wie Flucht. Er kann sich kaum wehren, muß ruhmlos sein stolzes Schiff zu Trümmern schießen lassen. Aber wenn er der Stunden Sorgen hört, sieht's keiner seinem lächelnden Gesicht an. Er hat Zuversicht genug, um anderen davon abzugeben. Er glaubt an seinen Stern und ist ein Sonntagskind. Ungelegen kam freilich der Sonntag, an dem er mit gefüllten Bunkern ohne Kohlenstück von der Größe eines Hühnereies endlich in den Hafen von San Juan läuft. Wo sind am Sonntag Arbeiter und Kohlen zu finden? Nur einen kleinen Vorrat kann der Hafenkapitän, ein Zolloffizier, endlich schaffen.

Die Mannschaft ist beim Bergen des letzten Schatzes, als Meldung kommt: „Drachen stehen zwei feindliche Panzerkreuzer!" Köhler runzelte die Stirn. „Ich wollte, es gäbe eine dunkle Nacht!" Sie kommt und fällt tiefschwarz auf die See. „Karlsruhe" schleicht aus dem Hafen. Innerhalb der Dreimeilengrenze fährt der Kommandant sein Schiff längs der Küste bis zur Ecke von Porto Rico und von dort auf hohe See durch das Gewirr von Klippen, an denen Schiffe ohne Zahl scheitern. Mit dem Glauben an seinen Stern vollbringt er ein seemännisches Meisterstück, das Schiffer auf der Karaibischen See seither als verwegene Tat eines Glückspilzes mit Staunen rühmen. Und er ist wirklich ein Sonntagskind, denn als „Karlsruhe" den gefahrschwangeren Klippen vor der Ecke von Porto Rico naht, verdrängt strahlend heller Mondschein das tiefe Dunkel rabenschwarzer Nacht.

Die „Karlsruhe" vor Curacao.

Von neuem geht Köhler auf die Suche nach Kohlen. Den Weg nach St. Thomas verlegen Briten. Am 12. August liegt das pflanzenarme, baumlose Inselchen mit weißumrahmten roten Häuschen vor ihm. Aber ein fremdartiges Bild bietet das freundliche Städtchen. Das Sternbild, einem Spielzeug vergleichen. Die Einfahrt ist durch eine Kette gesperrt. Durch die Luken altertümlicher Forts recken ihren Hals Geschütze, bei denen Artilleristen stehen, und vor der Bewaffnung schmeicheln zwei Kanonenboote klar zum Gefecht. Für Kampf gegen wen hat Curacao wohl gemacht? Kann Köhler nur fragen, aber hißt einstweilen gelassen die Lotsenflagge und ruft den Kommandanten des einen Kanonenbootes an. Gewohntes Glück will, daß es ein alter Bekannter ist. Er langt nicht mit Auskunft und gibt den wohlmeinenden Rat, so schnell wie möglich davon zu fahren, da Holland nach einer Ueberschreitung seiner Grenzen durch deutsche Truppen dem Reich den Krieg erklärt habe. Für einen Augenblick will der Glaube an den Stern fast schwinden. Die Mienen der Offiziere um Köhler härten sich, als er in kurzem Ueberlegen ernst den Kopf neigt. Da hebt er schon wieder das freie und fröhlich lachende Gesicht mit dem Rahmen des blonden Barts: „Wer hat Ihnen den Bären aufgebunden, alter Freund?" Wie die Nachricht nach Curacao gekommen sei, fragt er den Holländer. „Ueber französische Kabel!", antwortet der Fremde, und lautlachend kann oder muß Köhler sich für die Unrichtigkeit verbürgen, weil er hier Kohlen finden oder sterben muß.

Nach langem Palaver mit Beamten und Offizieren fällt die Kette vor der Einfahrt. „Karlsruhe" fährt durch die beiden Reihen niedriger Häuser, über deren Dächer vom Deck die Mannschaft blickt und macht fest. Der Kommandant geht an Land und setzt durch, daß er Kohlen kaufen darf. Sie müssen gar schnell an Bord, denn immer wieder bestürmen sich die Holländer zum Glauben, die nächste Minute könne eine Depesche ihrer Regierung mit dem amtlichen Befehl zur Mobilisierung bringen. Darum trifft sich's gut, daß dicht beim Kreuzer ein von Südamerika nach Rotterdam unter amerikanischer Flagge fahrender Dampfer zu kurzem Aufenthalt liegt. Acht drei Tagend zur Erfüllung ihrer ländischer Pflicht in die Heimat treffende deutsche Reserveoffiziere sind an Bord. Sie hören von den Nöten der „Karlsruhe", sind mit Hurra von ihrem Schiff herunter, greifen zu Schippen und Körben und schaufeln im weißen Reisekleid aus Linnen oder Flanell mit den Matrosen um die Wette.

Kapitän Köhler und die Holländer.

Während flott wie niemals die Arbeit vorwärts schreitet, steht Kapitän Köhler beim Schiff plaudernd zwischen holländischen Beamten. Sie zweifeln noch immer, ob es nicht ihre Pflicht ist, dem Versorgen des Kreuzers mit Feuerung Einhalt zu gebieten. Immer wieder spülen sie ein „genug" sprechen. Aber auch solcher Lage wird niemand stiller Herr als Köhler, der mit launigem Wort oder Schlag auf die Schulter aus Menschen Einwände, Widerspruch, in Freundschaft herauszulachen versteht. Während er lustig scherzt, vergeht den Fremden die Zeit wie im Fluge, und der fröhliche blonde Seemann mit den hellseren Augen, blau wie das Meer, gefällt ihnen so gut, daß sie sein Tun nicht hindern mögen. Seine Offiziere aber sehen, daß er in den acht Tagen seit der Mobilmachung Fleisch verlor und älter, ja grauer geworden ist. Er kam nicht aus den Kleidern, hat kaum die Brücke verlassen und trug auf den Schultern als Gewicht von Centnern die schwerste Sorge von Kommandanten mit dem Verantwortlichen, durch viele Feinde ans Meer zu Feuerung gefechtsfähig zu fahren.

Doch als er hinter dem letzten Korb Kohle das Deck seines Kreuzers betritt, atmet er tief und befreit auf. Auf schnellem Schiff weiß er sich ein freier Herr des Meeres und jeder Aufgabe gewachsen. Jetzt soll der Feind ihn jagen und seinem Handel der Gottseibeiuns heißen! Er schläft in jener Nacht und hat wohl vorher einen guten Trunk genommen. Am nächsten Morgen ist er wieder jung und für die Arbeit fertig. Er ersucht sie auf dem Treck, den Kauffahrer für die Reise zwischen Nord- und Südamerika nehmen. Südlich von Barbados kommt der erste britische Dampfer in Sicht. Mit dem Signal „stoppen Sie" geht Köhler in Lee, aber noch sind die Engländer auf sein Verfahren nicht eingerichtet. Der Brite zaudert und wird durch einen blinden Schuß zum Gehorsam gemacht. Dann pflanzt „Karlsruhe" eine Granate vor seine Nase, doch ist damit vorläufig wenig Arg gemeint. Weiß doch der deutsche Kommandant, wie schwer solch armer Flipper die rostige Maschine zum Stillstand bringt.

Endlich geschieht's und vom Kreuzer weht das Signal: „Drehen Sie bei, ich schicke ein Boot." Der Brite hißt das Gegensignal „verstanden" während sein plötzliches Stoppen noch immer eine dicke Rauchsäule aus dem Schornstein entnehmen läßt. Und wir sehen jetzt das Bild, das fortan alle gelverten Dampfer den Männern auf „Karlsruhe" bis zum Sinken bietet: Am Mast flattert das beim Aussteigen der Besatzung vergessene Signal „verstanden" (nämlich verstanden, daß abseits von Britanniens Kreidefelsen auch noch Seefahrer wohnen), und über dem Schornstein weht die hohe, dicke Rauchfahne, bis das Schiff in die Tiefe geht.

Versenken des ersten britischen Dampfers

Von „Karlsruhe" gleitet an Steilen der Prisenkutter herab. Zehn Mann mit umgeschnalltem Seitengewehr führen die Ruder. Gewehre sind unter den Duchten beigefangen. Ein Oberleutnant zur See, sehr lang und schlank, mit der Schärpe. Ein Leutnant der Reserve, der im Civilberuf Schiffsoffizier ist, begleitet ihn als Sachverständiger in Schiffspapieren. Ein Signalmaat, der Prisenschreiber mit der Mappe für die fremden Schiffspapiere und ein Funkenmaat, der drüben sofort die Funkenbude vernageln wird, fahren auch noch mit, während vom Deck des Kreuzers aufmerksame Augen dem Kutter folgen. Bald sehen sie den schlanken Oberleutnant mit Schärpe die Strickleiter des Dampfers erklimmen und auf die Brücke treten. Nach kurzem Gespräch mit den englischen Schiffsoffizieren meldet er seinem Kommandanten durch den Signalmaat: „Schiff und Ladung einwandsfrei britisch!"

Auch Kapitän Köhlers Antwort kommt durch Flaggen: „Besatzung zum Aufsteigen klar; Dampfer wird versenkt!" Der Erste Offizier hat zugehört, als der Kommandant seinem Adjutanten den Befehl für die Signalgäste gab und läßt pfeifen: „Sprenggruppe klar machen!"

Unterdessen rudern die vier Matrosen den Prisenkutter zum Kreuzer zurück. Auch der Prisenschreiber sitzt wieder darin und bringt alle an Bord des Fremden gefundenen Zeitungen mit. Wenn er den Fuß auf das Deck der „Karlsruhe" setzt, steht Kapitän Köhler bereit, ihm die Blätter aus der Hand zu nehmen. Er klemmt sie unter den linken Arm, sagt dem Ersten Offizier „kommandieren Sie einstweilen weiter" und geht hastigen Schrittes ins Kartenhaus, um die Zeitungen zu studieren, weil Nachrichten für den Kreuzerkommandanten kaum weniger entbehrlich als Munition und Kohlen sind.

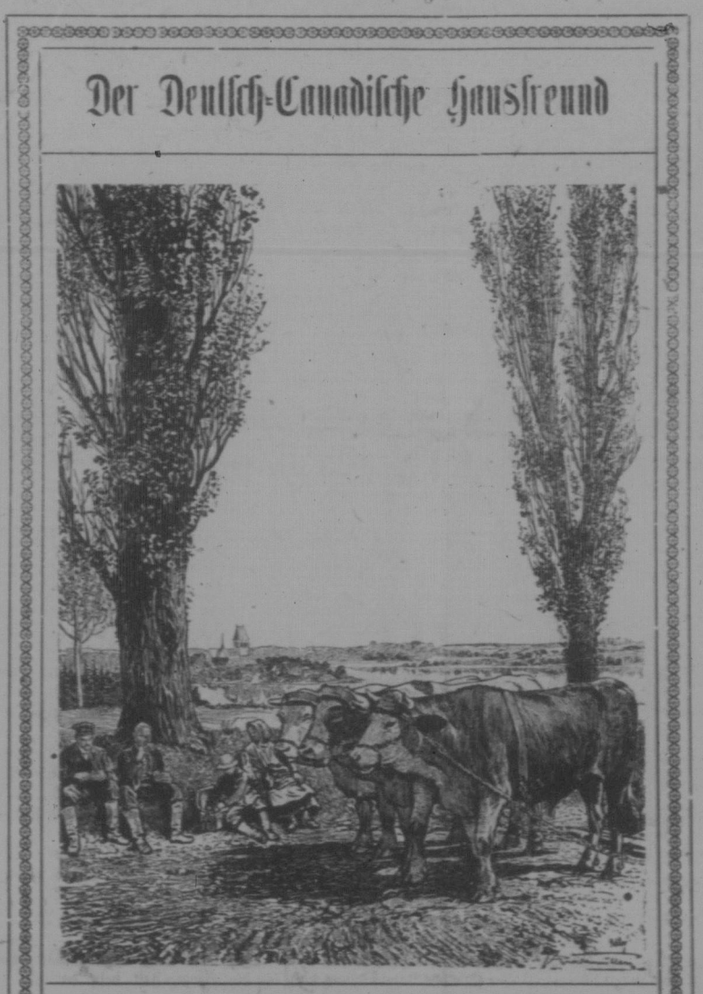
In den Prisenkutter klettert jetzt die Sprenggruppe mit einem Ingenieur, einem Maschinistenmaat und einem Torpedomatrosen. Er ist im Nebenamt Weinsteward in der Offiziersmesse, aber soll dort neuerdings seinen Dienst recht lässig tun. Es kommt vor, daß er mit Entkorken einer Flasche eine Pause macht, an ein Ballonge tritt und ausspäht, ob es endlich einen Dampfer zu stürmen gibt.

Bei Bestellungen und Einkäufen erwähne man den „Courier"

Wir haben noch einen kleinen Vorrat von einigen hundert Exemplaren unseres so beliebten Courier-Kalenders für 1915 übrig.

Ueber 15,000 verkauften wir im Laufe weniger Monate. Wir erhielten hunderte von Briefen, in denen unsere Leser ihrer Befriedigung über den reichen Inhalt und die hübsche Ausstattung unseres „Hausfreundes" Ausdruck gaben.

Um nun mit dem kleinen Rest zu räumen, haben wir den Preis auf



Nur 10 Cents

für das reich illustrierte Buch von 288 Seiten herabgesetzt.

Jeder, der sich noch ein Exemplar zu diesem billigen Ausnahmspreise sichern will, bestelle sofort, ehe die paar Hundert Exemplare vergriffen sind, die wir noch an Hand haben. Der Bestellung sind 5 Cts. für Porto beizufügen.

Beachtet den reichen Inhalt

Es lohnt sich für jeden, der auch bereits einen anderen Kalender für 1915 besitzt, den „Deutsch Canadischen Hausfreund" zum herabgesetzten Ausnahmspreis von 10 Cents zu erwerben. Der „Hausfreund" gibt reiche Belehrung, gesetzliche Bestimmungen, Polizeiordnungen, Hausapotheke, Ratschläge für den Farmer, Viehzüchter und die Hausfrau.

Außerdem Clara Viebig's berühmten Roman

Eisen im Feuer

der im Buchhandel allein $2.00 kostet.

Bestellt sofort.

Nur kleiner Rest auf Lager.

Inhaltsverzeichnis

Kalenderabteilungen für das Jahr 1915 2
1915. Gedichte von Eduard Mörike 5
Kalenderium und Kalorien 6
Vom Deutschtum in Alberta. Von Heinrich Pockel 10
Betterdebauer - Verteilung von Tabak-Gewinn. Von J. B. Mathiman 8
Fabelwelt 9
Satzungen des Deutsch-Canadischen Provinzial-Verbandes von Saskatchewan 11
Gletschaber Orden auch den Deutschen? Erzählung 13
Christliche Gesinnung in Kanada 47
Arbeit der Ohio-Synode im westl. Canada Von Pastor Fritz, Regina 50
Die deutschen Kapellen in Südkanada Von J. v. Grunow 54
Deutsche Vereine Manitobas 62
Der Deutsch-canadische Frauenhilfsverband von Saskatchewan. Von C. E. Eymann 5
Blüthar gesetzliche Bestimmungen ..... 62 u. 240
Das Eisen im Feuer. Novelle von Clara Viebig 67
Heimatgruß. Gedicht von Georg Conrad 87
Angeblidet. Gedicht von Karl Ettlinger 87
Aus dem „Deutschen Skatbuch" Gedicht von Heinrich v. Reder 87
Ein Traum. Gedicht von Julius Kerner 121
Gedenken. Gedicht von Jeremias Kerner 121
Eine Frühlingsnacht. Gedicht von Theodor Storm 159
Die Alten. Gedicht von Georg Herwegh 153
Aus dem „Deutschen Skatbuch" Gedicht von Hellrich v. Reder 157
Frühlingsmüdigkeit. Gedicht von Heinrich Heine 157
Immerwährende Trinkfest-Tabelle 164
Maße, Münzen und Gewichte 165
Postverordnungen für Canada 165
Der Bauer und sein Gut. Gedicht von Julius Thiem 172
Aerztlich-praktische Ratgeber für die Hausfrau ..... 196 u. 238
Ueberblick über die bestehenden sozialen, politischen und gesetzlichen Einrichtungen in Canada 205
In der Heimat. Gedicht von Wilfried Denkschau 229
Seine Leute haben seine Taschen. Gedicht von Heinrich Seidel 229
Hausapotheke ..... 230 u. 237
Der Bote. Gedicht von Ludwig Giesbrecht 239
Gebet eines Hochmannitoben. Gedicht von Wilh. Kreßler 252
Morgengang. Gedicht von Th. Wolfsohn 252
Settlers 252
Die Frische. Gedicht von Wolfgang Goethe 253
Die ersten vier Monate des Weltkrieges ... 272

Sprüche, Witz, Humor usw.:
Seite 92, 93, 105, 112, 132, 141
156, 197, 206, 229, 252, 253

Illustrationen:
Bauern. Text. 87
Land. Text. 67
Weg. Text. 67
Landwirtschaftliche Ausstellung in England 71
Kathedrale in Antwerpen 75
Gemahlene Getreide zum Speichern 81
Vier Pferde ziehen einen Binder 87
Der englische Kreuzer „Undaunted" 91
Weizen. Gedicht von Hattenburg 96
Wasserb. Text. 10
Häuser bei Häusern in Frankfurt 105
Haus der Armen Dame Kirche in Paris 109
Christen. Text. 113
Mosel. Text. 113
Bremer. Text. 113
Deutsches Soldaten ziehen einem Kameraden einen blutenden Gruß 117
Hamburg. Text. 129
Lübeckerstr. Text. 129
Danzig. Text. 129
Swift Current 129
Errungung des Deutschen Reiches 132
Preston. Text. 139
Französische Mädchen und ihre Soldaten 137
Deutsche Automobile nehmen leicht feindliche Hindernisse 141
Maple Creek. Text. 145
Rudorf. Text. 145
Chicago. Text. 145
Ein neues Gefecht zur Abwehr von Flugzeugen 149
Graf v. Moltke, Chef des Großen Deutschen Generalstabes 153
Ein Christliches Plätzchen 155
Bei einem Großbauer 169
Der Tod des Barmers 175
Lutherische Kirche der Ohio-Synode in Kalifornien 177
Collegiate-Institut in Preston 177
Haus modernen Betrieb 181
Hillsdon. Text. 185
Bauernhof von Piggott 185
Bauernhof. 185
Melville. Text. 185
Deutsche Kapelle Graf Kapelle in Regina 185
St. Josefs. Deutsch-englisch-Kirche in Regina 191
Ein Prachtexemplar. 197
Railway Avenue in Aberdeen, Sask. ... 217
Outlook, Sask. 217

Seite
Lipton, Sask. 233
Grenfell, Sask. 217
Balfour, Sask. 217
Herbert, Sask. 217
In British Columbia 220
An Saskatchewans Hauptstadt 221
Parlamentsgebäude in Regina 225
Der erste mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnete Kanadier 229
Eine öffentliche Schule in Regina 241
Geschäftsstraße in Maple Creek, Sask. ... 245
Stationshaus in Gravelbourg, Sask. 245
Perlen 249
Outlook 249
Georgetown 253

Inserenten:
Wm. Lake, Rosthern 4
Lucens Hotel, Rosthern 4
Regierung der Provinz, Landwirtschaftl. Abteilung 70
Dr. G. Hillmann, Carlsruh, Man. 8
Joseph Hollweger, Neudorf, Sask. 8
Federal Publish College, Regina 8
Regierung der Provinz Saskatchewan, Abteilung für Kunstdüngungsversuchen 54
F. B. Ballfeld, Hillbert 95
Joseph E. Black, Wm. B., Kalbern 95
Hüller & Son, Rosthern 95
C. F. Unruh, Hague 95
J. Hoffmann Maschinenfabrik & Eisengießerei, Lauenburg, Pommern 96
Ede zweibeins Nemeny Co., Milwaukee ... 10
Neue Anderson, Hillsboro, N. D. 14
Arbeiterin Verein, Rosthern 14
Canadian Canada Colonization Co., Chicago 136
H. G. Helm, Hillberg 171
Deutsche Apotheke, Regina 173
National Grocers, Regina 229
Jones McLeod, M. D. C. M., Regina ... 229
Dr. L. Kay, M. D. C. M., Regina 237
Cheverolle Hotel, Regina 264
J. J. Sandell, Chicago 269

Vorstehung:
Direktor of Agricultural Extension, College of Agriculture, Saskatoon, Sask. ..... 2. Seite
Department of Agriculture, Regina, Sask. ..... 2. Seite
J. Schmeisfeld Departmental Store, Regina ..... 3. Seite
Carl Moller, Regina ..... 3. Seite
Gerichtsbezirk - Vereinigung von Saskatchewan ..... 4. Seite

Neue Bücher!

Philipp Reclams Universal-Bibliothek, 1 Band 10c; 3 Bände ..	$ .25	Genofeva	.30
Kleine interessante Indianer-Geschichten, 12 Bände	.50	Rosa von Tannenburg	.25
Welt-Detektiv-Geschichten, per Stück 10c; 3 Bände	.25	Großer Welt-Atlas in deutscher Sprache	1.00
Türkisch-Bulgarischer Krieg ..	.50	Kriegskarte von Europa	.25
Russisch-Japanischer Krieg	.50	Deutsch-englischer Dolmetscher ..	.50
Deutsch-Französischer Krieg	2.00	Gebunden	.60
Quo-Vadis, von Sienkiewicz ..	1.00	Apletons deutsch-englische Grammatik, mit Aussprache	1.50
Ben Hur, Roman aus Christi Zeit	1.00	Briefsteller, deutsch-englisch	.75
Illustrierte Weltgeschichte	1.75	Große Ausgabe	1.50
Auf der Prärie	.50	Kochbücher von 75c bis	2.50
Bilder aus dem Seeleben	.50	Oster Postkarten, 12 Stück	.25
In Wald und Wildnis	.50	Oster Gratulationskarten	.10
		3 für	.25

Kataloge über Bücher und Musik-Instrumente frei.

Deutsche Buchhandlung
850 Main Straße Winnipeg, Manitoba

Hier ist Geld zu verdienen

Wir haben noch Stellen offen in den verschiedensten deutschen Ansiedlungen für solche, die sich in dieser schweren Zeit Geld verdienen wollen. Besondere Gelegenheit für solche, die von Haus zu Haus fahren. — Guter Verdienst. — Keine Geldanlage notwendig. Schreibt um Näheres sofort

The German Medicine Co. Ltd.
Winkler Manitoba.

Verlustlisten

der Deutschen und Oesterreichischen Armeen des Weltkrieges von 1914.

In Heften von 80 bis 96 Oktavseiten enthaltend von 4,000 bis 5,000 Namen der Toten, Verwundeten, Vermißten und Gefangenen.

Alle 8 bis 10 Tagen erscheint ein Heft.

Bis jetzt sind Heft 1 bis 6 erschienen.

Preis jedes Heftes 15c; per Post 17c.

Zu beziehn gegen Einsendung des Betrages durch

C. N. Caspar Co.
454 East Water St., Milwaukee, Wisc. U. S. A.