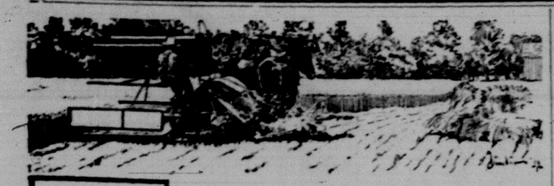

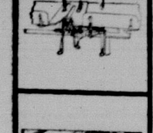

Låt er nästa bindare bli Deering

NAMNET Deering har alltid betydt framåtskridande. Deerings köpte patenträtten för den första knytmaskinen. Deerings varumärke var på det första nystan enkla bindgarn, som tillverkades, och det första skördemaskinbolag som blef misanöjdt med det stäl, som köptes i marknaden, och därför uppförde sitt äget valsvärk, var Deerings. Det var denna princip om ledareskap som förmådde att tillverka Deering New Ideal så att den lämpade sig för farmarnes i västra Canadas prärieprovinser behof.

Dessa maskiner tillverkas i Hamilton, Ontario, af canadiska arbetare för canadiskt skördearbete. Bed Deering agenten att visa er följande poänger på Deering bindaren: Själfva ramen är gjord af hårdade stålstänger; de äro glödnitade tillsammans; de bildå ett enda helt, som det hårdaste bruk icke kan böja; kul- och valslagren äro gjorda så att maskinen blir lättgående; de kunna begagna antingen slät eller taggig skärknif; och slutligen är den omtyckta Deering knytapparaten enkel, säkerat och ofelbar.

Deering lagret är fullständigt och af samma kvalitet, både bindare, bindgarn, slåttermaskiner, räfsor, "tedders" eller hölastare. Besök I H C lokalagenten och bese själf maskinerna, eller skrif till närmaste filial efter en katalog.

Western Canadian Branches
International Harvester Company of America
(Incorporated)
At Brandon, Man.; Calgary, Alta.; Edmonton, Alta. Lethbridge, Alta.; North Battleford, Sask.; Regina Sask.; Saskatoon, Sask.; Weyburn, Sask.; Winnipeg, Man.; Yorkton, Sask.

I H C Service Bureau

Byrån lämnar alla upplysningar för farmare. Därigenom får ni lära de modernaste metoderna. Och er erfarenhet kan i sin tur bli andra till hjälp. Sänd edra frågor till I H C Upplysningsbyrå.

Vi kunna expediera alla Doktorsrecept.

Detta är ett mycket dristigt påstående och ett som skulle vara ovanligt för många apotek att göra. Men vårt apotek är också ovanligt. Vi kunna taga hand om edra recept på ett omsorgsfullt sätt, emedan vi hafva ett laboratorium som är utrustadt med de finaste, nyaste och bästa uppfinningar på det medicinska området.

Då er läkare ordinerar några sällsynta eller viktiga droger för särskildt maktpåliggande fall, så kom rätt till en af våra butiker, finner ni dem hos oss.

Vårt namn på er medicinflaska är en garanti om medicinens renhet, äkthet och styrka.

The Gordon Mitchell Drug Co. Ltd

5 MINUTAFFÄRER. WINNIPEG, MANITOBA.

REDWOODS
MINERAL-VATTEN
— OCH —
LÄSKEDRYCKER

som i fråga om kvalitet ej kunna öfver träffas af andra fabrikat. "GOLDEN KEY" är vårt fabriksmärke.

E. L. DREWRY, BRYGGERI

RIDEOUT & CO

Just nu ha vi fått ett stort lager barnvagnar etc. Nyaste modeller och moderata priser.
Kom och se!

RIDEOUT&CO. 401-3 SecondStreet, Kenora

Hvarje Eddy tändsticka tänder säkert

Då ni stryker eld på en Eddy Tändsticka tänder den alltid lätt och brinner jämnt med en stadig låga.

Dessa ofelbara tändstickor tillverkas af bästa materialier på tidsenliga maskiner under uppsikt af skickliga arbetare.

Eddy's tändsticksaskar innehålla alltid fullt antal och säljas af alla goda handlare allestädes.

THE E. B. EDDY CO. LIMITED
HULL, CANADA. Fabrikanter af träspann, Byttor, Baljor, etc.

DR. PETER'S
KURIKO

är ett läkemedel, som bestått profvet af mer än hundra års ständigt bruk. Det renar blodet, det stärker och upplifvar hela systemet samt gifver förnyad kraft åt lifsorganen.

Det tillredes af helsogifvande rötter och örter och innehåller intet, som icke är välgörande. I fall af La Grippe, rheumatism, mag-, lefver- och njurlidande har det icke sin make som medicin.

Den kan icke erhållas å apoteken, utan tillhandahålles allmänheten direkt genom specialagenter. Om ingen agent finnes i edert grannskap, så skrif till de ende tillverkarne och egarne,

DR. PETER FAHRNEY & SONS CO.,
19-25 So. Hoyne Ave., CHICAGO, ILL.

Den stora Sjöolyckan.

Intressant skildring af Prof. L. Beasley vid Cambridge University

Under resan från Queenstown inträffade intet anmärkningsvärdt. Vi hade utmärkt väckert väder och sjön låg blank och fin. Vinden hade hela tiden varit västlig till sydvästlig, men det hade alltjämt varit ganska kallt. Detta var särskildt fallet sista dagen — på söndags kvällen var till och med för kallt att vistas på däck. Jag hade legat i min koj cirka tio minuter, då jag kl. 11:15 kände en svag skakning, och kort därefter en andra sådan, ehuru icke stark nog att väcka oro ens hos den mest orolige. Maskinen stannade emellertid genast och min första tanke var att båten hade förlorat en propeller. Jag gick upp på öfre däcket (båtdäcket) ikländ morgonrock och fann där endast några få personer, hvilka i likhet med mig kommit upp för att utröna orsaken till stillaståendet, men ingen hyste den ringaste fruktan. Vi sågo genom fönstret några herrar, som spelade kort i röksalongen, och gingo in för att fråga om de märkt något. De tycktes hafva kännt stöten tydligare än vi, och då de tittade ut sågo de ett stort isberg tätt intill båtens sida. De trodde att vi just skrapat emot det och att man stoppat maskinen för att se efter om skada uppstått.

Ingen aning om olyckan.

Det var helt naturligt att ingen af oss anade att båten nedtill genomskurits af isberget. Kortspelet fortsattes och jag återvände till min hytt för att läsa tills man satte igång på nytt. Jag fick aldrig se kortspelarne eller åskådarne igen. Om en stund hörde jag folk gå uppför trapporna och gick därför åter ut, och jag erfor då att man ville veta orsaken till att maskinerna stoppat. Många väcktes otvifvelaktigt från sin sömn på grund af vibreringens afstannande. Titanics maskiner voro så starka, att de vållade skarp vibration, och då denna upphörde var verkan ungefär likadan som då ett skarpt tickande väggur stannar.

Då jag åter gick på däck upptäckte jag en märkbar slagsida framåt; men då jag icke visste hvad som händt, trodde jag att man fyllt de vattentäta skotten i afsikt att höja aktern. Jag gick ned igen och påtog varma kläder, och under det jag klädde mig hörde jag kommandot "Alle man på däck med lifbälten på!"

Vi gingo allesammans sakta uppför trapporna med bältena surrade utanpå kläderna. Äfven då trodde vi endast att kaptenen företagit en ytterlig försiktighetsåtgärd, och att vi snart skulle bli sända till kojs igen. Det fanns ingen tillstymmelse till panik och man hörde ej ens några farhågor uttalas, hvilket torde bero på det lugna vädret och frånvaron af synliga tecken till olyckan. Fartyget låg absolut stilla, med undantag af den svaga sluttningen framåt, som jag inte tror att hvar tionde person lade märke till, fanns det intet som kunde tyda på den förestående katastrofen.

Lifräddningsbåtarnas nedfirande.

Titanic låg precis som om man väntade på order att sätta i gång igen, sedan ett obetydligt fel rättats. Men om några minuter sågo vi presenningarna lyftas af båtarna och de till dem anvisade besättningskarlarne på sina respektive platser, skjutande repen med hvilka båtarna skulle nedfiras.

Då började vi inse att saken var mera allvarlig än vi antagit, och min första tanke var att gå ned och få på mig tjockare kläder; men då jag såg folket strömma uppför trapporna beslöt jag att icke ställa till oreda genom att sätta denna tanke i verkställighet. Snart ljöd kommandot:

"Alle man bort från båtarne och alla kvinnor gå till däcket nedunder!" Detta var rökrums- eller B-däcket. Männen ställde sig i rad på ena sidan, där de blefvo stående under ljudlös tystnad utmed relingen. Några kvinnor släpptes i båtarne på "A" däck och vid "B" däck isattes så många kvinnor som båten kunde bära. För det mesta stego de i lugnt och stilla — endast här och där ett undantag då en kvinna vägrade att lämna sin man. I sådana fall sletos de ibland loss från sina män och knuffades ned i båtarna, men i allmänhet fingo de sin vilja fram, ty det var ingen som gjorde till sin uppgift att tvinga dem.

Lifbåtarna ro sin väg.

Då man tittade öfver relingen såg man akterut båtarna sänkas ned i vattnet och i all tystnet sätta i väg från fartyget. Båtarna närmast mig gjorde mycket oväsen, ty de nya blocken gnisslade då de nya repen gledo fram öfver dem, förande båtarna ned de 90 fot som skilde oss från vattenytan. En officer i uniform kom upp då en af båtarna nedfirades, och skrek:

"När ni komma ned så gå omkring till trappan vid andra sidan och håll er i närheten af de andra båtarna tills ni få order!".

"Aye, aye, sir!" ljöd svaret; men jag tror inte att en enda båt åtlydde befallningen, ty då man kommit i sjön och rott en bit upptäckte man genast att fartyget fort gick sin undergång till mötes, hvarför de erfarna sjömännen snart insågo nödvändigheten af att fly och dymedels rädda dem de hade ombord.

Hvirfveln hotar de räddade.

De beräknade otvifvelaktigt att hvirfveln från ett så stort fartyg skulle vara stark nog att suga med sig allt möjligt på en stor omkrets, hvarför de för att rädda de åt dem anförtrodda passagerarne beslöto att sätta sig i säkerhet snarast möjligt. Under allt detta kunde man inte upptäcka ens ett spår af villrådighet, ingen panik eller rusning till båtarna; man såg inga hysteriskt gråtande kvinnor, såsom man i allmänhet föreställer sig vid dylika tillfällen.

Allesamman tycktes endast helt långsamt fatta, att verklig fara föreläg. Då man ändtligen fick klart för sig att man inom kort skulle vara i sjön, utan annat skydd än lifbältena, som skulle hålla en uppe tills någon ångare skulle komma och plocka upp en, var det underbart hur allesammans visade en enastående själfbehärskning.

Den ena båten efter den andra uppfylldes af kvinnor och barn, sänktes, sköt ifrån, lade till årorna och försvann i nattens mörker. Om en stund hviskades man och man emellan att det fanns båtar för karlarna på styrbords sida. Jag stod på bagbords sida och såg hur de andra karlarna gingo öfver till styrbord. Jag stod kvar på min plats, och inom kort hörde jag utropet:

"Finns det några fler kvinnor?"

Då jag tittade öfver sidan såg jag båten nr 13 svängande jämnhögt med "B" däck. Den var till hälften fylld med damer. Åter hördes ropet:

"Finns det några fler kvinnor?"

Jag såg ingen komma. Då såg en besättningskarl upp och frågade mig: "Är det några damer uppe hos er?"

"Nej", svarade jag.

"Då är det bäst ni hoppar i själf."

Hoppar i lifbåten.

Jag hoppade i och föll i bottnen på båten, just som de ropade "Fira!" Just som båten började sänkas slängdes två kvinnor från "B" däck och ett tio månader gammalt barn langades efter. Nu var de nedåt med god fart under det besättningen ömsom ropade "Akter!" "Fören!" för att hålla båten jämn. Då vi voro tio fot från vattenytan utsattes vi för den största spänning vi erforo från det vi lämnade Titanics däck tills vi lyckligt och väl voro ombord på Carpathia. Rätt under oss var kondensatorns afloppsrör, från hvilket en vältig vattenström flöt något öfver vattenlinjen. Det var klart att vi ofördröjligen måste komma ifrån denna, ty den kunde öfversvämma vår båt så snart denna kom i vattnet. Vi hade ingen officer eller underoffiser eller ens en matros ombord att taga befälet. En af eldarne utropade: "Vill någon dra ut pinnen som fäster båten vid blocket?" Ingen visste har den var. Vi kände och trefvade öfver och under och på båda sidorna, men kunde ingenting upptäcka. Och det var svårt att röra sig bland så många personer — vi hade 60 eller 70 ombord.

Vi nedfirades och båten flöt på vågorna men hängde fast vid taljan. Det utspolande vattnet dref båten ut från fartygets sida, under det vågorna drefvo den tillbaka igen. Sålunda råkade vår båt drifva under nästa däfvert, från hvilken man just höll på att fira ned båten nr. 14, som var full af män.

Ett hotande ögonblick.

"Stopp firandet af nr. 14", ropade besättningen på vår båt och besättningen på nr. 14, som nu endast var tjugu fot öfver oss, ropade detsamma. Men afståndet från däcket var 70 fot, och de gnisslande taljorna dämpade ljudet, så att de ej hörde. Båten sänktes och var nu 15 fot, tio fot, fem fot öfver oss — och en eldare och jag sträckte ut våra händer och kände hur den svängde rätt öfver oss. Nästa firande skulle den nå våra hufvuden — men i samma ögonblick rusade en annan eldare fram med sin knif i högsta hugg och skar af repen. Trycket från afloppsröret sköt vår båt ut just i tid, ty nästan samtidigt sänktes båten nr. 14 och relingarna gnedo mot hvarandra.

Vi drefvo klart från fartyget, lade till årorna och rodde rätt till sjös. Besättningen tycktes hufvudsakligast vara koekar i hvita jackör, två vid hvarje åra, och en eldare vid rodret. Man började ropa fram och tillbaka i båten och diskutera hvilken väg man borde taga; men slutligen beslöt man att välja eldaren vid rodret till kapten med makt och myndighet att föra befälet öfver alla de andra. Vi satte genast till verket för att komma i förbindelse med de andra båtarne, ropade efter dem och höllo oss så nära som man tryggt kunde göra, på det att när undsättningen på morgonen skulle anlända man inte skulle få svårt att upptäcka oss.

Klockan var ungefär ett på morgonen, natten var vacker och stjärnklar, men det var inte månljust.

Drifver omkring på sjön.

Hafvet var så lugnt som vattnet i en bassäng. Båten vaggade endast varsamt på vågornas behagliga svall. Det var en härlig natt, med undantag af den bittra kylan, hvilken var ganska påkostande för en som var tvungen att vara ute på Atlanten i en liten båt och om man någonsin varit i behof af lugnt väder, så var man det nu, då hundratals människor, hufvudsakligast kvinnor och barn, drefvo omkring i öppna båtar flera hundra mil från land.

Eldaren, som valts till vår kapten, berättade att han farit till sjös i tjugosex år, under hvilken tid han aldrig sett en så lugn natt som denna på Atlanten. Då vi rodde bort från Titanic sågo vi oss tillbaka upprepade gånger för att betrakta den väldiga jätten. Och ett mera storslaget skådespel är omöjligt för mänskligt öga att skåda. Då vi åto middag kvällen förut sade jag till min bordsgranne, att då vi ankommit till New York skulle jag gå till en plats hvarifrån jag kunde betrakta Titanie på afstånd, så att jag kunde få tillfälle att få ett begrepp om dess väldiga proportioner. Vi ansade icke då att vi så snart skulle få vår önskan uppfylld. Det långa majestätiska skrofvet afteeknade sig som en silhuett mot den stjärnbeströdda himlen, under det glänsande elektriskt ljus strömmade ut ur ventilerna och salongsfönstren. Det skulle ha varit omöjligt att fatta, at det kunde vara något fel med den väldiga jätten, om det icke varit för den misstänksamma lutningen mot bogen, där vattnet nu nästan steg upp mot de nedre ventilerna.

Titanic sjunker.

Vi voro nu omkring två mil från ångaren, och hela besättningen insisterade att sugningen skulle följas af en så oerhörd svallvåg, att det vore bäst att komma så långt bort som möjligt. I detta instämde kaptenen, och alle man lade till årorna med kraftiga tag, för att öka afståndet mellan oss och det sjunkande fartyget. Ungefär klockan 2 på morgonen sågo vi hur hon hastigt sjönk med bogen och kommandobryggan helt under vattnet, och vi togo då för gifvet att hon nu kunde sjunka hvilken minut som helst. Och denna gång hade vi rätt.

Titanic stjälpte gradvis framåt tills den stod med aktern rätt i vädret. I samma ögonblick slocknade ljusen i i hytterna och salongerna, hvilka icke så mycket som blinkat en gång sedan vi sattes i sjön, blossade därpå upp igen för ett ögonblick och slocknade slutligen för alltid. Samtidigt ramlade maskineriet ned genom fartyget med ett skrammel, rytande och stönande som kunde höras många mil — säkerligen det hemskaste ljud man kunde få höra midt på oceanen, ett tusen mil från land. Men detta var ännu ej slutet.

Står i fem minuter.

Till vår förvåning blef ångaren stående i samma upprätta ställning en läng stund, som jag beräknar till fem minuter. Andra i båten säga att det inte var så länge, men det var säkerligen några minuter, under hvilken tid vi betraktade minst 150 fot af Titanic resande sig öfver hafsytan som ett beckswart monument mot den klarblå skyn.

Därpå lutade hon sig litet åt sidan och sköt i sluttande riktning genom vattnet, och våra ögon skådade för sista gången den jätteångare på hvilken vi förliden onsdag lämnade Southampton, och åt oss återstöd det svallande hafvet, båtarna till trängsel fyllda men män och kvinnor klädda och afklädda på alla möjliga sätt. Öfver oss var den stjärnbeströdda himlen, på hvilken man icke kunde upptäcka en molnfläck, och rätt ibland oss en bitande köld, som kom oss att afundas sjömännen, hvilkas arbete vid årorna höll dem varma — en bedöfvande bister kyla, hvars like vi aldrig känt förut.

De drunknandes nödrop.

Midt ibland allt detta fingo vi höra det mest hjärtskärande ljud mänskligt öra kan uppfånga — nödskri från flera hundra af våra medmänniskor, som kämpade mot det iskalla vattnet och ropade efter hjälp — ett rop som vi icke kunde besvara. Hur gärna skulle vi inte ha återvändt för att upptaga någon af de simmande personerna, om vi ej vetat att vår båt skulle ha blifvit öfverlu en och vi alla hade fått dela de andras öde.

Vi försökte sjunga för att öfverröста ropen, så att de ej skulle nå kvinnornas öron, samt rodde af alla krafter för att komma så långt bort från olycksplatsen som möjligt. Men jag tror att dessa nödrop komma att ljuda i de räddades öron och att det blir omöjligt att utpläna dem från vårt minne. Vi söka alla att icke tänka därpå.

Vi höllo utkik efter ljus och flera gånger ropades det att en ångares signallanternor voro synliga; men hvarje gång visade det sig endast vara ljuset från en annan båt eller en stjärna långt borta vid horisonten. Ungefär klockan 3 sågo vi ett svagt ljus på himlen och alla jublade vi, ty vi trodde det vara dagbräckningen. Men sedan vi betraktat det en halftimmes tid utan att ljuset tilltog i styrka, började vi fatta att det var norrskenet vi sågo.

Får syn på Carpathia.

Slutligen fingo vi långt borta vid horisonten se ett svagt ljussken, som gradvis tilltog i styrka och sedermera utvecklade sig till ett dubbelljus, och vi spanade med ängslan för att få se om de två ljusen skulle komma att skiljas, i hvilket fall det hade varit två af våra båtar som kommit i närheten af hvarandra, eller om de skulle hålla tillsammans, i hvilket fall vi skulel ha anledning tro att det var masttljuset från ångaren, som skulle komma oss till undsättning.

Till vår glädje märkte vi att de höllo ihop, hvarför vi ändrade kurs och styrde mot ångaren. Vår rorgängare ropade: "Sjung nu gossar!" och för första gången instämde vi allesamman i en unison och från hjärtat gående sång: "Ro emot strand, sjöman, ro emot strand!" Och för första gången strömmade tårarna ymnigt utför våra kinder, då vi kände med oss att räddningen var när. Sången var emellertid en dålig imitering af hvad den borde vara, ty af känslan darrande röster få dålig klang i sången. Därefter hurrade vi, och det gick bättre. Man behöfver inte hålla takt då man hurrar, ser ni.

Vår räddare närmade sig med stor hastighet, och då ångaren svängde fingo vi se dess hytter i strålande ljus, hvaraf vi kunde beräkna att det var ett stort fartyg. Hon låg stilla nu och vi måste ro dit. Just då inbröt dagen, en härlig dagbräckning med svaga, skära molnkanter stickande upp öfver horisonten. "Hit med era pengar", sade vår muntre rorgängare, "det vill säga om ni har några". Vi skrattade åt honom och tyckte det var lustigt att han kunde vara vidskeplig vid ett tillfälle som detta; men han räddade sitt anseende genom att tillägga: "Nej, jag är åtminstone från och med i dag icke vidskeplig i fråga om 13-tålet, ty båten nr. 13 är den bäste vän vi nånsin haft." Och det är visserligen samt att vidskepelsen om 13-talet för alltid är utplånadt ur sinnet af dem som räddade sig från Titanic i båten nr. 13.

En mängd isberg.

Då vi närmade oss Carpathia sågo vi, hvad vi i daggryningen trodde vara ett stort fullriggadt skepp i ångarens närhet, och strax därefter ännu ett skepp litet bortom, med alla segel tillsatta. Och vi sade: "Det där är fiskarfartyg från New Foundlandsbankarna, som ligga bi för att lämna undsättning". Men då dagsljuset några minuter senare sken starkare på dem, sågo vi att de voro höga isberg med väldiga ispelare som i den svaga belysningen närmast sett ut som ett fartyg. Vi tittade oss omkring och upptäckte andra isberg så långt ögat kunde nå. Ångaren som vi skulle till låg omgifven af dem och vi måste ro en omväg för att komma dit, ty mellan oss och fartyget låg en stor isklippa. Vi lade till vid Carpathia klockan 4,30 f. m. och hissades eller klättrade uppför ångarens sidor med mycket tacknämliga hjärtan.

Vi välkomnades på ett varmt och öfverväldigande sätt. Jag tror icke att det finns en af de från Titanic räddade, som känner sig mäktig att i ord klada de tacksamhetskänslor som hon eller han känner för den välvilja och vänlighet, som visades dem af Carpathias kapten, officerare, manskap och passagerare.

Carpathias gästfrihet.

Carpathia hade plötsligt midt i oceanen blifvit kallad att taga ombord 3,000 extra passagerare och manskap från ett förolyckadt fartyg och man hade beredt sig på att gifva dem ett schangtilt emottagande. Antalet var visserligen mindre än man beräknat, men så var emottagandet också alldeles enastående. I den arla morgonstunden hade man tillreds varma måltider, varma filtar och varma kojer åt de nödställda så snart de kommo ombord. Passagerarna voro villiga att dela med sig af både kläder och penningar. Herrarna lämnade ifrån sig sina kojer och sofvo själfva i röksalongerna, på golfven och snart sagdt i hvilken vrå som helst.

Fartyget afsände hundratals Marconigram fritt till ängsliga släktingar. Pursern och stewartarna ha skött serveringen så beundransvärdt, att vi icke kunde haft det bättre om vi varit fartygets reguliäre passagerare.

Kaptenen har låtit de privata telegrammen gå före presstelegrammen — med undantag af cirea tjugu ord till Associated Press och namnen på de räddade, och vi äro ytterst tacksamma för att våra behof ha satts före tidningspressens. I dag (18 apr.) på morgonen var ett telegram från Marconi uppsatt på anslagstaflan, sägande att man icke fick några presstelegram, samt uppfordrade kaptenen att sända några sådana till regeringens båtar.

COWAN'S PERFECTION COCOA
(MAPLE LEAF LABEL)

passar bäst för frukost, luncheon och middag. Den är välsmakande, lättsmält och aptitretande.

Använder ni Cowan's?

Go South Sir!

RIKLIGT FODER FÖR KREATUREN hela året igenom i sydöstra delen af U. S. A. Ingen lång period af kostbar utfodring. Mild vinter, behaglig sommar.

KREATURSAFVEL OCH MEJERIHANDTERING gifva stor profit. Fina, gröna ängar hela året, som gifver den billigaste föda för kreaturen.

ALFALFA kan odlas öfver allt. Många acres gifva från 4 till 6 ton, som säljes från $14 pr. ton och högre. *Finaste majsland.*

FINASTE KLIMAT. Jorden kan brukas under hvilken som helst årstid och kan nå marknad o. m. tre grödor i Southern Ry., Mobile & Ohio Ry. och Georgia Southern & Florida Railway-Distriktet.

Land till jordbruk $10 acre och högre

Pamfletter om Virginia, North Carolina, South Carolina, Georgia, Florida, Alabama, Mississippi, Tennessee och Kentucky sändas fritt.

Chas. S. Chase, Western Agent Southern Railway Room 444 Chemical Bldg., ST. LOUIS, MO

and Grow Rich

Fönster, Dörrar, Trappor

samt annat smått och godt tillhandahålles i fabriken

NELSON SASH & DOOR.
273 Higgins Ave.
Telefon Garry 1224.

John Anderson
Snickare och Byggmästare
Box 16.
Bästa arbete till billigaste priser. Affischering verkställes.
SECOND ST. KENORA, ONT.

Pris $1.00 och $1.50 pr dag.

Market Hotel

Midt emot City Market, WINNIPEG
Utmärkt servering och bästa gästrum.
Skandinaver välkomna.
P. O'CONNELL, Egare.

Occidental Hotel.

D. & N. RIPSTEIN & CO

Förstklassiga rum och finaste matservering.
Skandinavernas populära Hotell,
Hörnet af Main St., och Logan Ave.
Telefon 1788

Scandia Hotel

307 Patrick Street,
WINNIPEG, - MAN.

är absolut bästa platsen att stanna på under vistelsen i staden. God mat, ljusa och trefliga rum till mycket moderata priser.

Klipp ut adressen.

M. A. MEYER.

Malmö Boarding House

299 LIZZIE STREET.

GOD MAT!
BILLIGT PRIS!

SKANDINAVER!
Besöken
WEST BOARDING-HOUSE
E. SELLDEN.
154 Patrick St., Winnipeg.

Rooms to rent. Board by day or week.

SCANDIA BOARDING HOUSE
N. H. Hanson, Proprietor.
279 Arthur Street,
PORT ARTHUR, - ONT.

Biljetter till och från Skandinavien

ALEX. CALDER & SON,
660 Main Street, - Winnipeg.

Agenter för
ALLAN LINJEN
CANADIAN PACIFIC,
HVITA STJERN LINJEN
SCANDINAVIAN-AMERICAN LINJEN.

Vi äro agenter för alla ångbåtslinjer på alla haf.
Telefon Garry 3086.
660 Main Street, Winnipeg, Man.

Skandinaviska ångare
Skandinaviska passagerare
Skandinavisk besättning
Skandinavisk mat
bjudas passagerarne som resa med

Scandinavian-American Liniens

stora snabbgående, modernt inredda ångare, hvilka göra resan mellan Skandinavien och New York på OMKRING 9½ DAGAR.
☞ Kom ihåg detta, när Ni skall köpa biljetter för slägt och vänner.

A. E. JOHNSON CO., Gen'l Agts.,
300 1st Ave., South,
Minneapolis, - - Minn.

Alla Rekord Slagna
4 DAGAR, 10 tim., 41 min.
MED DEN GAMLA TILLFÖRLITLIGA
CUNARD LINE
ETABLERAD 1840

STORARTAD FLOTTA AF FYRA-PROPELLER, TRE-PROPELLER & DUBBEL-PROPELLER ÅNGARE
De SNABBASTE och FINASTE I VÄRLDEN.
FRANCONIA, ASCANIA, LACONIA.
(NYA 1911—1912)
LUSITANIA, MAURETANIA.
CARONIA, CARMANIA, CAMPANIA.
IVERNIA, SAXONIA AUSONIA, ULTONIA.
AQUITANIA (under byggnad).
Nya Canadiska Kontora,
MONTREAL, QUEBEC TILL LONDON
(SE LONDON, VÄRLDENS STÖRSTA STAD).

Moderna dubbel-propeller ångare, försedda med trådlös telegraf och undervattenssignaler. Deras storlek och utstyrsel specielt afpassade för resten hvilka äro under CUNARD LINIENS förträffligen styrelse.
BEFORDRA ENDAST ANDRA OCH TREDJE KLASS till mycket låga priser.
Snabba förbindelser till alla skandinaviska och finska hamnar. Se våra agenter ang. speciella nya Tredje Kl. betalningsmöjligheter.
THE CUNARD STEAMSHIP CO., Ltd.,
G. A. CORNER S. JENKINS AND RANDOLPH STS., CHICAGO.

S. McCLELLAND, Gen. Ticket Ag't,
349 Main St., WINNIPEG, MANITOBA.

Det billigaste, säkraste och bekvämaste sättet att sända pengar är att använda VEXLAR eller

Dominion Express Money Order

UTLÄNDSKA POSTANVISNINGAR.
Betalbara öfver hela världen.
Telegramremissor förmedlas.
Utländska pengar köpas o. säljas
Hundratals agenter öfver hela Canada.