Besondere Bekanntmachung

Ich teile allen meinen deutschen Farmerfreunden und früheren Gönnern mit, daß sich die Simpson-Heyworth Co. Ltd., mit der ich über 5 Jahre verbunden war, seit Anfang dieses Jahres freiwillig aufgelöst hat und demnach kein Getreidekommissionsgeschäft mehr betreibt, und bitte ich jedenfalls, dieser Firma keine Frachtbriefe mehr zuzusenden.

Ich bin nun seit einigen Monaten als Teilhaber und Geschäftsführer der **Deutschen Abteilung** in eine andere Getreidefirma (meistens ausländisches Geschäft), nämlich die

Le Comptoir Agricole Ltd.

Zimmer 300 der Winnipeg Getreidebörse,

eingetreten und möchte zuerst allen meinen früheren deutschen Kunden herzlich danken für das in den letzten 5 Jahren mir erwiesene Wohlwollen, indem sie ihr Getreide haben durch mich verkaufen lassen, und für das Vertrauen, das meine Freunde mir entgegengebracht haben. Soweit es mir nur immer möglich war, bin ich stets bestrebt gewesen, das Interesse der deutschen Kunden mit Vorliebe wahrzunehmen, und daß die deutschen Farmer mir Jahr für Jahr treu geblieben sind, daß ich besonders durch deren Empfehlung immer wieder neue Kunden, neben den alten, erhalten habe, ist wohl der beste Beweis dafür, daß dieselben gut behandelt und zufrieden gestellt worden sind.

Ein guter Deutscher gibt gern seinen Landsleuten den Vorzug, und so möchte ich Sie daher herzlich bitten, mich als Deutschen auch in Zukunft in meiner neuen Firma zu unterstützen, indem Sie nach dem Verladen Ihre Frachtbriefe an diese Firma senden. Ich brauche Ihnen wohl nicht noch einmal besonders zu versprechen, daß ich Ihr Interesse nach wie vor in jeder Weise und zu Ihrem Vorteile in erster Linie gebührend wahrnehmen, daß ich den Grad und das Gewicht Ihrer Car gut nachsehen und Ihnen über den Getreidemarkt direkt oder durch die deutschen Zeitungen Auskunft geben werde. Ich bin hier lange Jahre im Westen Canadas als deutscher Zeitungsmann im „Nordwesten" und „Courier" unter Ihnen tätig gewesen, habe gesehen, wie Sie von einem armen, sich abmühenden Heimstätter zu teilweisem Wohlstand und größerem Getreidebauer herangewachsen sind und bin daher den meisten deutschen Farmern bekannt.

Ich habe mir in den letzten 5 Jahren umfassende Kenntnisse im Getreidegeschäft erworben und jetzt, nachdem wir hier in der Getreidebörse offenen Markt und keine festgesetzten Weizenpreise mehr haben, ist es um so wichtiger für Sie, daß Sie Ihre Verladungen erfahrenen Getreide-Kommissionshändlern anvertrauen zu einer Zeit, wo die Preise fortwährend schwanken und wo Sie an Ort und Stelle jemand haben müssen, der Ihnen mit einiger Gewißheit und an Hand statistischer Tatsachen mit Rat und Tat zur Seite steht, wenn die beste Zeit ist, Ihr Getreide zu verkaufen. Meine Marktberichte in den verschiedenen deutschen Zeitungen haben schon manchem deutschen Farmer klingende Münze gebracht.

Meine Firma ist das einzige Getreide-Kommissionsgeschäft, das eine wirkliche **Deutsche Abteilung** hat, ich bin das ganze Jahr hindurch im Büro und daher immer zu treffen, sei es auf brieflichem Wege oder persönlich. **Ihr Besuch ist mir stets willkommen.**

Und zuletzt gebe ich Ihnen noch den guten Rat, verkaufen Sie Ihr Getreide nicht fuhrenweise im Elevator. Sie haben doch Erfahrung damit gemacht, sondern verladen Sie dasselbe selber, allein oder mit Hilfe von Nachbarn, in die Car, ein einmaliger Versuch wird Sie davon überzeugen.

Wenden Sie sich zeitig an mich, wenn Sie laden wollen, ich bin immer gern bereit, Ihnen die nötigen Anweisungen hinsichtlich des Verladens, Car-Bestellung, ausgefüllte Frachtbriefe und sonstige Auskunft zugehen zu lassen.

Unser Motto ist: Zufriedene Kunden, unsere beste Empfehlung.

Mit deutschem Gruß

Ihr

FRITZ BRINGMANN

Nachtrag: Bitte senden Sie meiner Firma Ihre Weizen-Anteilscheine (Participation Certificates) sogleich registriert zu und werden wir den vorläufig zu erhaltenden Betrag von 30 Cents per Buschel vom sog. Wheat Board einkollektieren und Ihnen das Geld einsenden und die Zertifikate, quittiert und gestempelt, zurücksenden. Oder zu beiderseitiger Bequemlichkeit können wir Ihre Zertifikate auch in unserem Büro für Sie gegen eine Empfangsbestätigung bis zum November aufbewahren, wo Ihnen der Rest ausbezahlt wird.

Wenn Ihnen bequemer, können Sie ja auch einen Draft durch Ihre Bank an meine Firma senden gegen Einhändigung der Zertifikate, falls Sie gleich Geld nötig gebrauchen.

Fosters Wetterbericht

Washington, 31. Juli. — Die warmen Wellen, die Vancouver ungefähr am 2., 7., 14. und 21. August erreichen, werden die Felsengebirge am 3., 8., 15. und 22. August hinter sich haben und die Prärie am 4., 9., 15. und 23. August erreichen. Stürme werden den warmen Wellen ungefähr einen Tag später folgen, und kalte Wellen den Stürmen ebenfalls einen Tag später. In der Zeit vom 17. August wird in Landstriche von Meridian 90 ganz außergewöhnliche Hitze herrschen. Die Hitze wird etwa denselben Grad erreichen, wie sie Mitte Juli bestanden hat. In derselben Zeit dürften in einigen kleinen Gebieten des mittleren Westen heiße Winde zu verzeichnen sein. Ich behaupte nicht, in der Lage zu sein, heiße Winde, heftige Stürme und Zyklone für bestimmte Gegenden vorauszusagen, ich kann jedoch in den meisten Fällen die Daten angeben, an denen sie eintreffen. In der Woche, etwa mit dem 11. August als Mittelpunkt, werden heftige Stürme zu verzeichnen sein, und in der Woche, etwa mit dem 14. August als Mittelpunkt, ein tropischer Sturm oder Zyklon am Sargasso See, nordöstlich von Cuba ungefähr halbwegs zwischen Südamerika und den Azoreninseln. Ein weiterer gefährlicher Sturm wird sich in der Woche, etwa mit dem 25. August als Mittelpunkt ereignen.

Dieser Tornado wird sich in der Richtung auf den mexikanischen Golf zu bewegen. Genau kann ich den Landstrich nicht bestimmen, über den er hinwegfegen wird. Im mittleren Nordwesten, östlich vom Felsengebirge wird zur Zeit, wenn sich der Tornado dem mexikanischen Golf nähert, recht kaltes Wetter mit leichten Frösten zu verzeichnen sein.

Vor einiger Zeit empfahl ich den Farmern und lokalen Händlern, ihre Produkte zu verkaufen. Ich wußte, daß die Banken Geld der Zirkulation entziehen würden, indem sie Farmern gegebene Darlehen einforderten. Ich wußte auch, daß die Befolgung einer derartigen Richtung die Werte minderte und dazu geeignet war, eine Panik hervorzurufen. Eine Reduzierung der Zirkulation des Geldes hat stets in der Vergangenheit eine finanzielle Panik hervorgerufen. Es ist jedoch nunmehr eine sehr wichtige Aenderung eingetreten. Finanziers haben sich nämlich dahin geeinigt, ungefähr zwei Millionen Eisenbahnarbeitern im Jahre $600,000,000 an Löhnen mehr auszuzahlen. Ich für meinen Teil habe nichts gegen eine derartige Erhöhung. Fabrikate sowohl wie die Produkte der Bergwerke und Farmern jedoch, müssen diese große Summe bezahlen. Das Resultat wird notwendigerweise sein, daß alle diese Produkte im Werte und Preise steigen werden. Es gibt kein anderer Weg. Ich weise die Farmer wie Bergwerksbesitzer und Fabrikanten auf diese Tatsachen hin und bemerke ihnen, daß ihre Produkte im Preise in die Höhe gehen werden.

ACHTUNG! ACHTUNG! ACHTUNG!

Was jeder gute Deutsche

in diesen heißen Tagen am liebsten hat, ist ein **kühler Trunk.**

Wir verkaufen den besten, billigsten und absolut echten

Bier-Extrakt

der von allen unsern Kunden einstimmig als der **vorzüglichste** erklärt wurde. Eine Kanne, genug um 6 Gallonen Bier zu brauen, helles oder dunkles, kostet **nur $1.60**

Wir sind so sicher, daß wir den allerbesten Bierextrakt verkaufen, daß wir das Geld zurückgeben, falls er nicht entspricht.

Patentflaschenverschlüsse zu $5.50 per 12 Dutzend. Auch haben wir **Lagerbier**, für diejenigen Kunden, welche dieses vorziehen, zu $1.60 per Kanne.

Wir erledigen Bestellungen unverzüglich. Schreiben Sie also umgehend an das

STANDARD MAIL ORDER HOUSE, BOX 835

Winnipeg Manitoba

Wir sind die alleinigen Verkäufer für Wenerstens Extrakt. Macht einen Versuch mit uns und Ihr werdet zufrieden sein.

Die englischen Arbeiter zur europäischen Wirtschaftsnot

Das wirtschaftliche Elend Europas zieht so offenkundig die ganze Weltwirtschaft in Mitleidenschaft, daß immer von neuem politische Körperschaften aller Art die Heilung des Uebels in Angriff zu nehmen suchen. Auf das große wirtschaftliche Manifest des Obersten Rates, aus dem leider die französische Besorgtheit die wirksamsten Vorschläge herausgebrochen hat, folgt jetzt die Einladung des Völkerbundsrats zu einer internationalen Finanzkonferenz, an der Deutschland und Oesterreich als beratende Mitglieder teilnehmen sollen. Auch dieser Konferenz darf man nicht mit allzu großen Hoffnungen entgegensehen, da sie wohl kaum die Macht haben wird, die Wurzeln des Uebels, nämlich die wirtschaftlichen Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles, anzupacken. Trotzdem wird das Wort, daß steter Tropfen den Stein höhlt, sich auch wohl in diesem Falle bewähren, und darum hat auch eine eigenartige weitere Kundgebung ihre Bedeutung, die in diesem Augenblick von der englischen Arbeiterschaft kommt. Wie die Londoner Blätter melden, veröffentlicht der Nationale Vollzugsausschuß der Arbeiterpartei ein Manifest, worin er die Regierung drängt, eine internationale Körperschaft zu bilden, die sich aus Vertretern der verbündeten wie der feindlichen Staaten zusammensetzen soll und deren Aufgabe darin bestehen soll, die internationale Wirtschaftslage zu prüfen und Vorschläge zu ihrer Gesundung zu machen. Diese Körperschaft soll die Aufgabe und Rechte der verschiedenen schon bestehenden internationalen Körperschaften übernehmen und dem Völkerbund unterstellt werden, oder noch besser, sie soll als der Wirtschaftsausschuß des Völkerbundes gebildet werden. Die verbündeten Mächte wären dann in der Lage, dieser Körperschaft solche Vollmachten und Aufgaben zuzuteilen, wie sie jetzt vom obersten Wirtschaftsrat und von dem Wiedergutmachungsausschuß ausgeübt werden. Die Kundgebung fügt diesem Vorschlag die weise Bemerkung bei, daß Eile nottue und daß es jetzt darauf ankomme, eine wohlüberlegte Politik anzuschlagen, die sich auf Tatsachen gründe statt auf die zwar naturgemäßen aber, unvernünftigen Leidenschaften, die der Krieg hervorgerufen habe. Als Tatsachen, welche die andauernde Lähmung des europäischen Wirtschaftslebens verschulden, werden treffend folgende vier Gruppen angeführt: 1. das Sinken der Erzeugung und der Erzeugungskraft infolge der Erschöpfung und Zerstörung, die der Krieg verursacht hat, und eine politische Neugestaltung der europäischen Landkarte, welche die wirtschaftlichen Tatsachen unbeachtet gelassen hat; 2. das finanzielle Chos, das infolge der leichtfertigen Finanzpolitik der kriegführenden Staaten entstanden ist, und das Mißtrauen gegenüber der künftigen finanziellen Solidität Europas; 3. der dadurch bewirkte Zusammenbruch des internationalen Handelsverkehrs; 4. die wirtschaftlichen Bedingungen der Friedensverträge. Von diesen theoretischen Erkenntnissen aus nimmt die Kundgebung der englischen Arbeiter nun eine praktische Prüfung des Verhältnisses zwischen Frankreich und Deutschland vor, die wir im Wortlaut hier folgen lassen:

Kein Sondervorgehen einzelner Staaten kann den industriellen und finanziellen Niedergang aufhalten. Es kommt eben darauf an, die Industrien aller Länder Europas wieder in Gang zu bringen und ihren Kredit wiederherzustellen, denn das Wirtschaftsleben all dieser Länder hängt so innig zusammen, daß der Zusammenbruch des einen den Nachbar mit sich reißt, und der eine kann nicht in die Höhe kommen, wenn der andere, und sei es selbst sein Feind, unter bleibt. Um den krassesten Fall als Beispiel zu nehmen: Frankreich ist wirtschaftlich und finanziell seit dem Waffenstillstand mit Riesenschritten abwärts geglitten. Kohlenkrisis folgt auf Nahrungsmittelkrisis, und Verkehrskrisis folgt auf Kohlenkrisis; sein industrielles Leben will nicht wieder in Gang kommen. Sein rascher finanzieller Niedergang zeigt sich in dem ständigen Fall des französischen Franken. Nichts von allem dem, was die französische Regierung tun kann oder bisher getan hat, hat diesen Prozeß im geringsten aufgehalten, und selbst die französischen Staatsmänner sehen jetzt langsam ein, daß die wirtschaftliche Wiederaufrichtung Deutschlands nicht möglich ist. Das zeigt sich selbst auf dem engern Gebiet der wirtschaftlichen Klauseln des Friedensvertrages. Diese Klauseln rechnen damit, daß das Wirtschaftsleben Frankreichs auf lange Jahre von der Ausführung der Bestimmungen über die Wiedergutmachung durch Deutschland abhängen wird; aber Frankreich kann nicht erwarten, daß ihm irgendwelche Erholung von einem bankerotten Deutschland kommt, dessen Handel, Industrie und Finanzen in einem Zustand des völligen Zusammenbruchs bleiben.

Somit bleibt nur ein gemeinsames internationales Vorgehen übrig, und die Kundgebung schlägt es in drei Formen vor: Politisch müsse die starre Schranke der neuen Grenzen gemildert werden, indem man Abmachungen für ein einheitliches Wirtschaftsleben treffe, finanziell müsse das Kreditwesen durch internationale Anleihen wieder aufgebaut werden und industriell müßten die einzelnen Länder sinngemäß mit den ihnen fehlenden Rohstoffen versehen werden. Ebenso müßten die künstlichen Hemmungen des Friedensvertrages durch internationale Vereinbarungen beseitigt werden.

Schlage man diese Wege nicht ein, so schließt die Kundgebung, dann bleibt nur ein Sondervorgehen privater Handels- und Bankgruppen übrig. Die Verhältnisse schrien ebenso sehr nach schleuniger Hilfe, daß Privatunternehmungen sich bereits daran machten, Mittel- und Osteuropa mit Rohstoffen zu versorgen. Es sei anzunehmen, daß die Fabrikate aus diesen Rohstoffen jenen privaten Kapitalistengruppen zufließen würden, die sich so die billigen Arbeitskräfte in den notleidenden Ländern zunutze machen würden. Das sei eine Wirkung, die man auf jeden Fall verhindern müsse, so notwendig auch die Versorgung jener Länder mit Rohstoffen sei. Volle Oeffentlichkeit und internationale Kontrolle seien die einzigen Mittel, die Ausbeutung des Elends in Europa zu verhüten.

Luftverkehr in der Schweiz.

Geländeverhältnisse für Einrichtung von Luftverkehrslinien besonders vorteilhaft.

Vor kurzem hat sich eine Schweizerische Luftverkehrs-A. G. Zürich unter dem Namen „Ad Astra" gegründet und vor wenigen Tagen erst kam in Zürich ein von dieser Gesellschaft in Deutschland gekauftes Flugboot an. Hiermit darf die Luftverkehrsfrage für die Schweiz neues Interesse beanspruchen. Ueberblickt man das demnächst zum Abschluß kommende erste Jahr des neuen Friedensflugwesens, so kann man die Tatsache nicht leugnen, daß sich die Umstellung des Flugwesens auf die Friedensverhältnisse langsamer vollzogen hat, als man vor etwa einem Jahre anzunehmen geneigt war. Damals entstanden überall zahlreiche Luftverkehrsunternehmen, und von meist wenig mit den Eigenarten des Flugbetriebs vertrauten Leuten wurden die Zukunftsaussichten des Flugzeugs bereits für die allernächste Zeit in den rosigsten Farben geschildert. Wer damals die Auffassung vertrat, daß ein lebensfähiges Friedensflugwesen erst einer gewissen Periode der Entwicklung bedurfte, wurde vielfach als Pessimist verschrieen. Die Tatsache, daß bei weitem der größte Teil von Luftverkehrsunternehmen sich nicht als lebensgefährlich erwiesen hat, gab indes dieser ruhigeren Auffassung recht. Sieht man jedoch die Bedingungen für einen Luftverkehrsbetrieb in der Schweiz näher an, so gelangt man zu dem entgegengesetzten Schluß. Man erkennt, daß die Aussichten für den Luftverkehr in der Schweiz in vieler Hinsicht bedeutend günstiger als anderswo sind.

Ein beträchtlicher Teil der Unkosten, die mit dem Flugbetrieb verbunden sind, erspart durch die Anschaffung und Unterhaltung von Flugplätzen. Diese sind vorläufig vom Luftverkehr mit Landflugzeugen noch nicht zu trennen. Geeignet sind nur Plätze mit gleichmäßiger Bodenbeschaffenheit und von bedeutendem Flächeninhalt, die frei von Hindernissen sind. Diese Flugplätze bedürfen ferner, um Unberufene von ihnen fernzuhalten, kostspieliger Einfriedigungen. Allein, dies bedingt es, daß die Flugplatzkosten einen sehr wichtigen Faktor im Haushaltplan eines Luftverkehrsbetriebes bilden. Bei Flugplätzen, die lediglich dem Luftverkehr dienen sollen, kommt dadurch eine besondere Höhe der Anschaffungskosten zustande, daß diese Plätze möglichst dicht an den Mittelpunkten der betreffenden Orte liegen müssen. Ist dies nicht der Fall, so treten durch die Wege vom Ausgangspunkt der Reise zum Startplatz und vom Landeplatz zum Reiseziel Zeitverluste ein, die den Zeitgewinn durch die größere Geschwindigkeit des Flugszeugs und durch seine Ungebundenheit an künstlich vorbereitete Wege hinfällig machen können. Je näher das Gelände nun an Verkehrs- oder Fremdenzentren gelegen ist, um so wertvoller und teurer pflegt es zu sein. In der Flugplatzfrage liegt bereits das erste Moment, welches geeignet ist, den Luftverkehr in der Schweiz rentabel zu gestalten. Die allermeisten, in der Schweiz liegenden Verkehrs- und Fremdenstädte weisen in ihrer unmittelbaren Nähe Seen auf. Neben den Landflugzeugen hat man Wasserflugzeuge konstruiert; diese auch im Binnenland zu verwenden, gestattet fast ausschließlich das Schweizerland. Benutzt man diese Wasserflächen als Start- und Landeplätze für Wasserflugzeuge, so fallen die allermeisten Unkosten fort, die sonst mit der Anschaffung und Unterhaltung von Landflugplätzen verbunden zu sein pflegen. Vom flugtechnischen Standpunkt und von dem des Flugzeugführers liegen in dieser Hinsicht keine Bedenken vor; Notlandungen sind bei dem heutigen Stande der Flugmotorentechnik Seltenheiten und sie würden im Gelände der Schweiz meistenteils sowohl mit einem Land- als mit einem Wasserflugzeug die vorläufige Außerbetriebsetzung der Maschine bedeuten. Aus diesen Erwägungen hat die Schweizerische Luftverkehrs-A. G. zunächst Flugboote in Dienst gestellt. Es handelt sich um deutsche Maschinen aus Friedrichshafen und um italienische Savoia - Flugboote aus Mailand.

Nächst der Flugplatzfrage, die somit in der Schweiz die denkbar geringsten Kosten verursacht, spielt bei der Einrichtung eines Luftverkehrsunternehmens die Anschaffung der Flugzeuge eine in finanzieller Hinsicht beträchtliche Rolle. Auch hier liegen gegenwärtig für die Schweiz Verhältnisse vor, die aus mehrerlei Gründen als außerordentlich günstig zu bezeichnen sind. Die Bedingungen liegen in dieser Beziehung augenblicklich so vorteilhaft, wie sie für absehbare Zeit kaum einmal wieder sein werden können. In allen umliegenden Staaten sind außerordentliche Mengen ehemaliger Militärflugzeuge vorhanden. Nur ein geringer Prozentsatz von ihnen wird als Militärmaschinen noch benötigt. Die Fliegertruppe war allgemein eine der teuersten Waffengattungen. In jedem Staate würde es eine eine auf die Dauer zu hohe Ausgabe bedeuten, wenn der Bestand an Militärflugzeugen auch nur annähernd auf dem der letzten Jahre gehalten werden sollte. Die Liquidierung eines beträchtlichen Teiles der Fliegertruppen steht daher in allen Staaten auf der Tagesordnung. Die Flugzeugbestände werden verkauft und nur zu einem geringen Teil noch zurückgehalten. Das Angebot in Flugzeugverkäufen hat einen Umfang erreicht, der noch niemals zu verzeichnen gewesen ist. Mit der Zunahme des Angebotes aber sinken die Preise. So ist es heute im Durchschnitt möglich, gut erhaltene, betriebsfertige Flugzeuge, einschließlich der Motoren, für etwa 50 Prozent des normalen Preises zu kaufen. Diese Ankaufsbedingungen bieten sich heute den interessierten Kreisen der Schweiz. Die Günstigkeit dieser Ankaufsbedingungen wird aber noch wesentlich durch die Valutaverhältnisse erhöht. Da von den umliegenden Staaten für Verkäufe nach der Schweiz kaum erhöhte Preise gefordert werden, wie es beispielsweise auch mit der deutschen Automobilindustrie der Fall ist, gestalten sich die Aufkaufsbedingungen für Flugzeuge in der Schweiz aus den Beständen ehemaliger Heeresflugzeuge der umliegenden Staaten gegenwärtig so günstig, wie sie eine einheimische Industrie niemals bieten können wird. An eine wirtschaftliche Schädigung durch diesen Import ist deshalb nicht zu denken, da die Flugzeugbestände verbraucht werden und später entsprechend ergänzt werden müssen. Dann kann auch die ausländische Industrie nicht mehr zu den ausnahmsweise günstigen, gegenwärtigen Bedingungen liefern. Dann kann die einheimische Industrie der Schweiz in den friedlichen Wettbewerb mit der Flugzeugindustrie der umliegenden Staaten treten. Vom flugtechnischen Standpunkt kann man einwenden, daß die ehemaligen Militärflugzeuge nicht mit dem Ziel eines wirtschaftlichen Flugbetriebes gebaut sind. Das ist richtig. Dieser Einwand trift aber dadurch in den Hintergrund, daß die Benutzung dieser Flugzeuge augenblicklich die dargelegten, weit bedeutenderen Vorteile bringt und daß es außerdem gelungen ist, die Militärflugzeuge von früher in sehr gut brauchbare Verkehrsflugzeuge umzubauen.

Am meisten gestalten sich die Verhältnisse für den Luftverkehr in der Schweiz durch die Geländeverhältnisse vorteilhaft. Ein beträchtlicher Teil des Schweizer Geländes ist gebirgig. Die Bahnen und Straßen muß man infolgedessen vielfach bedeutende Umwegen nehmen lassen, um von diesem nach jenem Ort zu gelangen. Abgesehen von der Geschwindigkeit, in der das Flugzeug allen anderen Verkehrsmitteln überlegen ist, bestehen die Hauptvorteile des Flugzeugs als Verkehrsmittel darin, daß es nicht an künstlich vorbereitete Wege gebunden ist. Das Flugzeug kann in der Regel die Luftlinie, also die kürzeste Verbindung zwischen zwei Orten einschlagen. Durch Gebirgszüge ist es nicht zu Umwegen gezwungen. So erklärt es sich, daß bei der Benutzung des Flugzeugs in der Schweiz trotz der im Vergleich zu anderen Staaten geringen Entfernungen, bereits beträchtliche Zeitgewinne erzielbar sind. Von Davos nach Lugano benötigt man bei Benutzung der Eisenbahn reichlich einen Tag; von Norschach nach Davos fährt man — um ein weiteres Beispiel zu nennen — rund sieben Stunden. In beiden Fällen handelt es sich um Verbindungen, die mit Wasserflugzeugen herstellbar sind und für die das Flugzug nur etwa eine Stunde Zeit benötigt. Die Hauptsache bei der Einrichtung von Luftverkehrslinien sollen, daß sie auch benutzt werden. Auch in dieser Hinsicht liegen die Bedingungen in der Schweiz günstiger, als in den meisten anderen Staaten. Durch ihre Lage mitten zwischen anderen Staaten weist die Schweiz einen besonders lebhaften Verkehr von Geschäftsleuten auf. Gerade dem Geschäftsmann aber ist eine zeitliche Abkürzung seiner Reise willkommen. Eine Mehrausgabe wird er nicht scheuen, denn mehr als für jeden andern ist für ihn Zeit auch Geld. Neben dem Geschäftsverkehr ist der Fremdenverkehr in der Schweiz nicht minder lebhaft. Dem Erholungs- und Vergnügungsreisenden kommt es in der Regel auf angenehmes Reisen an. Auch hier bietet der Luftverkehr bei Benutzung moderner Verkehrsflugzeuge mit geschlossenen Passagierkabinen große Vorteile, zumal immer eine bedeutende Verkürzung der Reisedauer erzielt wird.

Die atmosphärischen Verhältnisse liegen in der Schweiz nicht ungünstiger als anderweitig. Heute ist das Flugzeug durch Witterungseinflüsse so gut wie gar nicht mehr gestört. Durchschnittlich kann man rechnen, daß an 28 bis 29 Tagen im Monat ein regelmäßiger Luftverkehr durchführbar ist.

Kinder Schreien nach Fletcher's

CASTORIA

Die Sorte, die Ihr immer gekauft habt, und die seit mehr als 30 Jahren in Gebrauch ist, hat die Unterschrift von Chas. H. Fletcher getragen und ist von Anbeginn an unter seiner persönlichen Aufsicht hergestellt worden. Lasst Euch in dieser Beziehung von Niemandem täuschen. Fälschungen, Nachahmungen und "Eben-so-gut" sind nur Experimente und ein gefährliches Spiel mit der Gesundheit von Säuglingen und Kindern—Erfahrung gegen Experiment.

Was ist CASTORIA

Castoria ist ein unschädliches Substitut für Castor Öl, Paregoric, Tropfen und Soothing Syrups. Es ist angenehm. Es enthält weder Opium, Morphin noch andere narkotische Bestandtheile. Sein Alter bürgt für seinen Werth. Es vertreibt Würmer und beseitigt Fieberzustände. Es heilt Diarrhoe und Windkolik. Es erleichtert die Beschwerden des Zahnens, heilt Verstopfung und Blähungen. Es befördert die Verdauung, regulirt Magen und Därm und verleiht einen gesunden, natürlichen Schlaf. Der Kinder Panacae—Der Mütter Freund.

ÄCHTES CASTORIA IMMER

mit der Unterschrift von

Chas. H. Fletcher.

In Gebrauch Seit Mehr Als 30 Jahren

Die Sorte, Die Ihr Immer Gekauft Habt

THE CENTAUR COMPANY, NEW YORK CITY.

Heidelbeeren

Direkt vom Wald zum Konsumenten. Keine Zwischenhändler. Keine Kommission. $2.50 per Korb von 15 Pfund net. f. o. b. Gunne, Ont. Bestellen Sie sofort und sichern Sie Ihren Bedarf. Bestellungen ist in jedem Falle eine Geldanweisung beizulegen.

Obst bester Qualität für den Versand

FARMER'S CO-OPERATIVE CLUB LTD.

WALDHOF, ONT.

Die sibirische Butterindustrie

Bekanntlich liegt die sibirische Butterindustrie hauptsächlich in dänischen Händen, die die Produktion in kurzer Zeit enorm gehoben und die Ausfuhr gefördert haben. Letztere betrug 1897 nur 73,000 Pud (a Sechzehn Zweidrittel Kilogramm), erreichte schon 1900 über eine Million und stieg auf rund 4 Millionen Pud im Jahre 1918. Der Krieg brachte eine vorübergehende Krise. Die Ostsee wurde abgesperrt und die Eisenbahnwagen wurden für Kriegstransporte mit Beschlag belegt. Mit dem starken Fallen der Butterpreise nahm die Abschlachtung des Milchviehs zu, doch dürfte sie höchstens 20 Prozent des einstigen Bestandes betragen haben.

Mit dem Sturze der zaristischen Regierung änderte sich aber die Lage. Es gelang den Dänen, eine regelmäßige Verbindung mit Archangel herzustellen und von dort die Butter nach England zu verschiffen; einen Teil übernahm auch die russische Heeresverwaltung. Seit einem Jahre hat diese das eingestellt und England, sowie Schweden und Norwegen bekamen fast die ganze ausgeführte Erzeugung. Dadurch kam es, daß in diesen Ländern immer Butter reichlich und zu billigen Preisen erhältlich war. Nach aus Sibirien vorliegenden Nachrichten wurde die sibirische Butterproduktion inzwischen fast auf die gleiche Höhe wie vor Kriegsausbruch gebracht. Mit der Aufhebung der Blockade gegen Deutschland wird Dänemark seine alten Verbindungen mit Deutschland wieder aufnehmen und es ist zu erwarten, daß Deutschland, wie Deutschösterreich und andere Gebiete der ehemaligen Monarchie wieder Ware erhalten und die Butternot ihr Ende erreichen wird.

Wohnungsnot in der Tierwelt.

Ueber dieses zeitgemäße Thema berichtet man dem „Marktgr. Tagblatt" aus Maulburg: Hat da auf dem hiesigen Kirchturm ein Storchenpaar sich häuslich niedergelassen und vier Junge ausgebrütet. Das Nest aus Holz mit Strohpolsterung reichte, solange die Kinder noch klein waren. Jetzt aber, nachdem sie groß geworden sind, scheint kein Platz mehr für die halbdutzend Störche zu sein, wenigstens nicht für die Nacht zum Schlafen. Einer von den jungen Schwarzweißen wird abwechselnd ausquartiert. Wohin? In der Nähe des Kirchturms ragt eine mächtige Tanne empor; deren Spitze wird zu einem Schlummerplätzlein. Wenn der Morgen graut, kehrt der Ausquartierte zur gemeinschaftlichen Wohnung zurück und wird von Eltern und Geschwistern mit freudigem Geklapper empfangen. Nach der Frühmahlzeit beginnt die „Fliegerschule".

Hier können Sie immer noch am besten einkaufen

Warum erst anderswo fahren oder Bestellungen für Ihre Bedürfnisse nach auswärts senden, wenn Sie hier in Ihrem eigenen Städtchen, alles ebenso billig kaufen können und dabei gute Ware und vielleicht noch bessere Qualität bekommen, als Sie von irgend einem anderen Händler in der Großstadt für dasselbe Geld erhalten würden.

Wir haben ein sehr vollständiges Lager von allen Waren und eine sehr reichhaltige Auswahl. Sie tun gut, wenn Sie in unseren Laden vorsprechen ehe Sie anderswo kaufen. Wenn Sie von uns kaufen kann es nur zu Ihrem Vorteile sein.

Besuchen Sie unseren Laden, wenn Sie nächstes mal in der Stadt sind.

In allen drei Läden gibt es folgende Geschäftsprinzipien:

Gute und reichhaltige Auswahl der Waren

Mäßige Preise — Prompte, höfliche und zuvorkommende Bedienung.

Huck & Kleckner, Vibank, Sask.

Kleckner, Huck & Gartner, Kendal, Sask.

Kleckner & Huck, Odessa, Sask.