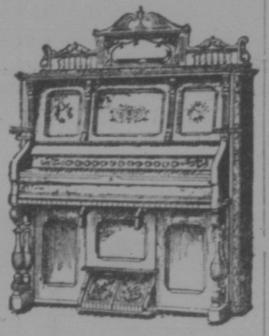




# Eine Auswahl der bekanntesten deutschen Lieder und Musikstücke auf Victor-Records

Victor Gram-phones \$20.00 bis \$250.00, verkauft auf leichte Bedingungen.

Wir haben auch eine sehr große Auswahl von neuen und gebrauchten Orgeln zu Preisen von \$25 aufwärts, auf sehr leichte Abzahlungen.



Wir werden Ihnen gern darüber mitteilen, wenn Sie uns besuchen oder schreiben.

No.	Titel	Componist	Preis	No.	Titel	Componist	Preis
1	Am liebsten	W. A. Mozart	0.10	101	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
2	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	102	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
3	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	103	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
4	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	104	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
5	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	105	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
6	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	106	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
7	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	107	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
8	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	108	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
9	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	109	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50
10	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50	110	Die Schöne Müllerin	F. Schubert	1.50

## Postbestellungen

wird beste Aufmerksamkeit gewidmet.

# MASON & RISCH

THE HOME OF THE VICTROLA

Regina, 1728 Scarth-Str.  
Saskatoon, 264 3. Ave.  
Moose Jaw, 10. und 12. Ave.

### Genilleton.

Die Handelsbühnen - Schauspieler. — Mit dem Aufblühen der Kinematographentheater und der Entfaltung ganz neuer theatralischer Formen ist auch ein neuer Beruf entstanden, der des Kino-Schauspielers, der sich gar nicht von dem gewöhnlichen Schauspieler unterscheidet. Die aufregenden und abenteuerlichen Ereignisse, die hier dargestellt werden, verlangen von dem Kino-Schauspieler und seiner Begleitung die höchste Kunst, wie sie auf den Bühnen, die sonst dem Schauspieler die Welt bieten, nicht gefordert werden. Und auch hier sieht die Frau hinter dem Kissen nicht zurück, sie übertrifft ihn sogar in ihren Leistungen. Die „Szenen des Jünglings“ sind zum größten Teil weiblich, denn die Schauspielerinnen sind rascher und besser den eigenartigen Anforderungen des Kinematographen angepasst, als die männlichen Kollegen. Freilich reißt sie aber in diesem Beruf auch Abenteuer, die an atemberaubender Spannung und Geschwindigkeit nicht viel zurückbleiben hinter den Ereignissen, die sie im Bilde wiedergeben; die Grenzen zwischen Wirklichkeit und Schein verlieren hier ihre scharfen Umrisse. Von ihrem romantischen und eigenartigen Tagewerk plaudert eine der führenden englischen Kino-Schauspielerinnen Gladys Stewart in einer englischen Zeitschrift: „Am Tage von wenigen Tagen muß man sich das erkranken, eine Feuerprobe bestehen, als Chauffeur ein Auto lenken oder sich aus einem dreizehnen Dache retten, natürlich auf besten Fuß, das man aus Schornstein in die Höhe klettert. Ich erinnere mich, wie mir der Manager eines Tages ganz kühl sagte, heute müßte ich ins Wasser gehen. „Aber“, sagte ich, ein wenig aufgeregt über diesen Gedanken, „so kann nicht schwimmen.“ „Deshalb“, meinte er zurück, „dann werden Sie heute leichter erkranken.“ Er hatte mit diesem Wort demnach mehr Recht als ich dachte, als er sagte. Ich sollte vor meinen Verfolgern mit gelassenen Papieren sitzen. Am liebsten hätte ich mich in das Meer des Stilles, in den ich springen soll, und hinunter werfen lassen. Ich fühlte, wie ich sinkte. Der Manager, der den Film aufnahm — er stand auf einer kleinen luftigen Insel in der Mitte des Stilles — schreit voll Entzücken: „So ist's recht, Mädchen. Sie gehen in prägnanter Art.“ Und ich wäre wirklich glänzend untergegangen, wenn nicht noch im letzten Moment einer der Unterbrecher gelehrt hätte, daß aus der Kasse die stärkere Luft wurde, und mich gerettet hätte. So ein Abenteuer ist nicht ganz selten. Aber wenn gefährliches Erlebnis hatte ich, als ich mich vor einem Schneeeisberg retten sollte. Die Sache war auf einer richtigen Eisberginsel arrangiert; aber es sollte eine Lokomotive mit ein Zug verwendet werden, der bereits außer Dienst war. Ich stand auf dem Eisberg und wartete auf die Lokomotive. Sie kam und kam nicht, und ich dachte schon, ich hätte etwas verfallen. Da hörte ich plötzlich den Ton eines heranrückenden Zuges, und von fern kommt die Lokomotive in Sicht. Der Manager stellt seinen Apparat auf und ich erwische die Lokomotive, um mich vor dem Zug niederzuwerfen. Da sehe ich auf einmal zu meinem Entzücken, daß der Zug, der da so rasch herankommt, gar nicht meine ausstrahlende Lokomotive ist, sondern ein wirklicher Schneeeisberg. Der Lokomotivführer bemerkt mich nicht. Der Brakette einer Schiffe habe ich wie angewurzelt da. Dann sagt mir etwas in meinem Gehirne, daß ich verschwinden muß, mich zu retten. Aber ich war so verwirrt, so vom Schreck befallen, daß ich nicht zur Seite blickte, was mich sehr zu bedauern wäre, sondern in stoischer Ruhe vor dem Zug herlief, wie wenn ich ihm entgegenläufe. 20, 15, 10 m. hinter mir here-in das Rauschen der Wellen, das Donnern des Zuges, und nun kommt mein gewisses Ende... War es nun Selbstmord oder das Schicksal der Erde? Ich weiß es nicht. Ich ist vorwärts, ich hüte, ich warf mich zur Seite und sollte festhalten die feste Oberfläche herunter, während der Zug oben an mir vorbeifährt... Ein hübscher, ruhiger Beruf, wahrhaftig!

### Eisenbahn - Riesen.

Als Stephens vorhin, Lokomotiven auf der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn zu benützen, führten gelehrte Männer den Beweis, daß es unmöglich sei, zwölf englische Meilen in einer Stunde zurückzulegen oder den Atlantischen Ozean jemals mit einem Dampfer zu überqueren. Eine englische Zeitung, die „Globe“, forderte das Publikum sogar auf, Thomas Stephenson in eine Zwangsstraße zu stecken, einfach weil er den Plan von Eisenbahnen entwarf. Seit damals sind 85 Jahre vergangen und die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen der Welt weisen am Schluß des Jahres 1910 eine Länge von über 1,000,000 Kilometer auf, ein Netz, das etwa dem fünfzigfachen Umfang an Äquator (40,070 Kilometer) entspricht, und dem 2.6fachen der mittleren Entfernung des Nordes der Erde (38,420 Kilometer) gleichkommt. Was an die fünf Ausdehnungszahlen imponiert ist, was an sich nicht immer Schwermut, die Tiefendanken vereinfachen sich fast bis zur materiellen Frage. Schwierig vor allem war von Anfang an das Unternehmen der Hochbahnen. Aber auch hier wurde die Technik zum herrlichen Uebervinder, und mehr ergötzen oft als stolz steht sich jetzt der Menschheit vor nie geahnten Resultaten. Man hat noch vor 50 Jahren die Sommerbahnen bestaunt, und noch ihr die Erleichterung des Verkehrs. Und nun hat man auch das Stämmen schon verfallen. Es gibt längst viel gewaltigere Bauanlagen und erst Anfangs Juli dieses Jahres ist zwischen der wichtigsten bolivianischen Stadt Potosi und der kleinen Station Rio Mulati eine Bahn dem Betrieb übergeben worden, die trotz ihrer nur bescheidenen Länge der Ruhm zukommt, die höchste Bahn der ganzen Welt zu sein, und die somit als „Legende der Welt“ unter ihresgleichen gelten darf. Fast vier Jahrzehnte hindurch hielt eine peruanische Bahn den Rekord der höchsten Meereshöhe, die schon 1873 den Betrieb übergebenen „Cerro de Pasco“, die von Lima ostwärts ins Hochgebirge der Anden läuft und die auf einer Entfernung von nur etwa 150 Kilometer eine Höhenüberwindung von 4834 Meter in Serpentinlinien durchmacht. Es ist dies eine Höhe, die über den höchsten Gipfel des Montblanc noch um 21 Meter hinausragt. Die Benutzer der Bahn müssen die gar nicht bedeutende Gesamtlänge aber in zwei oder drei Etappen zurücklegen, um sich erst allmählich dem Höhenklima anzupassen und nicht der „Bergkrankheit“ zu verfallen. Diese Crousbahn, die ihren ziemlich berühmten Namen neben einigen imponanten Anstalten, die die Trasse aufweist, oben ihrer Eigenschaft verdankt, lief 39 Jahre die höchste Bahn der Welt zu sein, das heißt wenigen Wochen diesen stolzen Ruhm an die neue bolivianische Bahn Potosi-Rio Mulati abgeben müssen. Die neue Meereshöhe der neuen Bahn — Potosi selbst liegt ja schon in 3970 Meter Meereshöhe — ist zur Stunde in Europa noch nicht bekannt; es wurde jedoch schon vorher mitgeteilt, daß sie mindestens 4880 Meter betragen werde. Die Crousbahn wäre damit also um ein halbes Hundert Meter in der vertikalen Erhebung übertritten. Selbst wenn die oft geplante und viel beschriebene Bahn auf dem Montblanc jemals verwirklicht werden würde, was durchaus nicht unwahrscheinlich ist, wird sie die Höhe der höchsten bolivianischen Bahnen nicht erreichen können. Bahnen, die über 3000 Meter Höhe hinausgehen, gibt es bisher nur in Europa und Amerika. In Europa kommen hier nur einige Bergbahnen in Betracht, die Sommergraben, die Jungfernbahn, die Bahn auf die Rigi, die von den sich in Zukunft vielleicht noch einige andere zur Zeit projektierten Alpenbahnen angeschlossen werden. Die weitasiatischen durch die beschriebene Meereshöhe angezeichneten Bahnen finden sich in Südamerika. Und dies ist kein Zufall. Denn in Südamerika findet das Kulturleben nachvollständig in's Hochgebirge hin- und-hinbeweise noch darüber hinaus. Da im Hochgebirge liegt tiefer

jahrhundert, zum Teil bedeutende Städte in mehr als 3000 und selbst 4000 Meter Meereshöhe. Stein Wunder, wenn demgemäß das Bedürfnis, Eisenbahnen in sehr große Höhen hinaufzuführen, in Südamerika weit lebhafter als in jeder anderen Gegend ist. Eine Meereshöhe von 4820 Meter, die also der Erhebung des obersten Mont Blanc Gipfels (4810 Meter) gleich kommt, erreicht die bolivianische Bahnverbindung Ascotau-Collabani. Als nächsthöhere Bahn wäre die noch nicht vollendete Bahn nach der alten Zulu-Hauptstadt Guaco im südlichen Peru zu nennen, die nach den provisorischen Zeichnungen eine Maximalthöhe von 4751 Metern zu erreichen hat. Die älteste Bahn, die die bolivianische Stadt La Paz mit dem Meer, und zwar mit den verhältnismäßig tiefen Arequipa verbindet, bringt es auf 4624 Meter. Höher den genannten Bahnen gibt es dann keine, die mehr als 4500 Meter Meereshöhe erklettert. Die zwei nächstfolgenden Bahnen sind die peruanischen Strecken Arequipa-Puno (4471 Meter) und Copacabana de Bases (4362 Meter), von denen die letztere zur Zeit noch gebaut wird. Hierzu kommen dann noch auf bolivianischem Gebiet die wichtige Verbindung von La Paz mit dem peruanischen Hafen Arica, deren Anlaufpunkt auf 4270 Meter liegt, und die Strecke Umanu-Quandaca mit 4152 Meter. Damit wird die südamerikanischen Bahnen, die 4000 Meter übersteigen, künstlich angehebt. Ihre Zahl beträgt 10. Außerhalb Südamerikas gibt es bis jetzt auf der ganzen Erde nur eine einzige Bahn, die über 4000 Meter Meereshöhe hinaufsteigt. Sie findet sich — fast möchte man sagen, natürlich in Nordamerika. Es ist die auf dem Vesper-Peak, die es auf 4290 Meter bringt, also die höchsthöhe Bahn der Welt ist. Doch wird es nicht allzu lange mehr dauern, bis auch in Europa einige der höchsten Alpenbahnen bezwungen sein werden. Der neuen Bahn Potosi-Rio Mulati dürfte aber der „Höhenrekord“ für lange Zeit hindurch über sein. Höhere Bergbahnen, die noch gefahren werden könnten, brauchen durchaus nicht nur touristischen Zwecken zu dienen, sondern können auch die Ausbeutung von wertvollen Mineralagieren bedeuten, vor allem von Schmelzlagern, wie sie sich auf den erloschenen und tätigen Vulkanen der Andenkette nicht selten in Gipfelhöhe befinden.

**Skandinavischer Humor.** — Herr (zu einer Dame in tiefer Trauer): „Mit unglücklicher Teilnahme habe ich gehört, daß Ihr Mann in Afrika gestorben ist. Er wurde wohl von Heimgang verzerrt?“ — Dame (schmerzhaft): „Nein — von den Wilden.“

Ein Herr (nicht jedesmal dabei): „Schließlich verliert der Schicksal die Geduld und schreit: „Was sind Sie im Jivilleben?“ — „Schnepper.“ — „Na, zum Schluß Millionen Donnerwetter, da sollten Sie wohl richtig seien können, wo Sie gewohnt sind, Nadeln einzufäden!“ — „Ja, wohl, Herr Kommandant! Aber wir sind niemals Nadeln auf dreihundert Meter Entfernung ein!“ (Protzige Waise.)

Lehrer: „Können Sie mir jaag, Kaffen, wozu die Menschen früher die jetzt rindimentären Kaffeln des Chores gebrauchten?“ — Kaffen: „Um die Hlügen fortzumeheln!“

Lehrer: „Sergeant Lund, stellen Sie den Mann mit der langen Knie aus zweitem Glied! Seines Vaters wegen bekomme ich die Abtreibung nicht ausgerichtet.“ — Sergeant Lund: „Er steht im zweiten Glied, Herr Kommandant!“

Lehrer V., der keine vollständig blaunen Sädeln und keine Humors wegen allgemein bekannt ist, sah eines Tages bei einem Dinner, und das servierende Mädchen hatte das Walfisch, ihm etwas Manomane auf den Boden zu geben. Dr. V. drehte sich ganz ruhig zu der Unglücklichen um und trante: „Na, glauben Sie, daß das hilft?“

### Landkäufer und Spekulant.

Können hier bei Neville und nördlich von hier in der merkwürdigen Umgebung ihr Geld richtig anlegen. Land wird stets billig und auf sehr leichte Zahlungen ausbezahlt; und wer mir seinen Namen und Adresse aufschreibt, erhält eine Liste von solchen Eigentümern.

H. Vogt, Neville, Sask.

### Magische Bücher über geheime Wissenschaften.

Das echte 6. und 7. Buch Moses, vollständige Ausgabe. — Das 7. mal verlegte Buch. — Die ägyptischen Geheimnisse von Albertus Magnus. — Der schwarze Korb. — Das Buch der Wunder, und andere Bücher über Sympathie, Hypnotismus und Magie. — Magische Bücher, welche Erklärung, Aufklärung und Anleitung geben über Geheime und prophetische Macht. — Auskunst und Verzeihung über Bücher gratis. S. 244, 432 Ost 17. Straße, New York.



Das Original und einzig echte.

Schütze dich vor Nachahmungen, die als eben so gut verkauft werden wie Liniment.