



Der Courier

Organ der deutsch sprechenden Kanadier

16. Jahrgang

12 Seiten

Regina, Saskatchewan, Mittwoch, den 10. Januar 1923

12 Seiten

Nummer 10

Die Hudson's Bay Bahn

Weit oben im Nordosten — an 800 Meilen Entfernung von Regina — liegt ein großes Baffinland — die Hudson's Bay. Es ist eine Baffinlandfläche, 1000 Meilen lang und 600 Meilen breit, ein Teil des Atlantischen Ozeans, mit dem es durch die meistartige breite Hudson's Bay verbunden ist. Die Hudson's Bay hat also Salzwasser und die Gewässer des Ozeans: Eibe und Fluß. Die Baffinländer sind unterschiedlich, füllt dadurch von den Gewässern der sogenannten Großen Seen, daß es auf derselben Höhe liegt als der Ozean während die Großen Seen 600 Fuß über dem Meeresspiegel sind, daß sie Eibe und Fluß hat und Salzwasser, während die großen Seen Süßwasser sind. Alle diese Unterschiede bewirken es, daß die Baffin's Bay erst bei viel größerer Kälte als die der großen Seen zurücktritt. Wir führen dies an, weil das für die Schifffahrt und damit auch für die Hudson Bay Bahn von großer Bedeutung ist.

Die Hudson's Bay und Hudson's Bay weit nördlich liegen, wo der Erdumfang geringer ist und dazu noch in gewissem Grade mit Liverpool, für die Unterfahrung von West-Canada nach Liverpool über die Hudson Bay bedeutend geringer, wie die über die Großen Seen, Montreal und den St. Lawrence Strom. Diese Entfernung wird von einem Schwerpunkt ausgehend wie folgt berechnet worden:

Branden nach Liverpool über Montreal 4,554 Meilen, über die Hudson's Bay 3.624 Meilen, Central-Saskatchewan über Montreal ungefähr 5000 Meilen, während die Hudson Bay ungefähr 4.000 Meilen. Man kann allgemein sagen, daß von irgend einem Ort westlich von Winnipeg die Unterfahrung nach Liverpool über die Hudson's Bay von 900 bis 950 Meilen fürzt, als für die Straße von Montreal — oder ungefähr die Straße von St. William bis Montreal. Es nimmt darum nicht wunder, daß der West-Canada seit mehr als einem Menschenalter eine Bahn nach einem Hafen an der Hudson Bay verlangt hat. Man braucht nur einen Platz für die Bahn zu weisen, um sofort von der großen handelsstrategischen Bedeutung dieser Linie überzeugt zu werden.

Kein Wunder also, daß man seit 40 Jahren die Bahn verlangt hat und daß schließlich alle politischen Parteien für den Bau der Hudson's Bay Bahn ausgesprochen haben.

Fast 400 Millionen Bushel Weizen

Gewöhnt statistischen Zahlen, die von der Landes-Regierung und den Provincial-Regierungen aufzunehmen sind, wird die kanadische Bevölkerung des letzten Jahres auf 391.428.000 Bushel geschätzt, das im letzten Jahr mit Briten besetzte Areal belief sich auf 29.422.693 Ader.

Der jährliche Export in die Welt seit 1915 und nur um 2 Millionen Bushel kleiner. Dabei blieb aber der Export per Adler weit hinter dem von 1915 zurück und betrug im Durchschnitt 17½ Bushel gegen 26 Bushel im Jahre 1915.

Die Gesamt-Exporten belaufen sich jährlingsweise auf 513.033.000 Bushel und wurde nun von der Ernte im Jahre 1920 übertroffen. Der Export per Adler nur 35½ Bushel, und war die beste Ernte seit 1916.

An Ernte wurde gerichtet 73.327.400 Bushel, auf dem Roggen 35.730.000 Bushel. Auf Kartoffeln wurden ungefähr 100.000.000 Bushel geerntet.

Mit Winterweizen sind im Herbst 1922 ungefähr 947.000 Adler beladen, etwas weniger, als im Vorjahr.

Alles in allem brachte 1922 also einen reichen Ertrag und wollen wir hoffen, daß das eben begonnene Jahr auch zu den letzten Jahren gehören wird.

Briten hoffen auf Revision des Befälliger Rates.

London, 9. Jan. — Sonar Sammerte von Paris hierher zurück und sagte Berichterstattung, die ihn ausfragten wollten, er habe bereits in Paris alles über die Konferenz gehabt, was er der Öffentlichkeit mitzuteilen wünsche.

Was glaubt hier vielfach, daß der anglo-amerikanische Block, welcher im Gegensatz zu den Franzosen steht, Polen und Italien verlangt, daß die Provinzen ihre Nationalen Föderationen eine Revision des Vertrages von Versailles vornehmen, um Deutschland zu ermöglichen, sein wirtschaftliches Leben wieder herzustellen, mit der Zeit das Ufergericht zu erhalten werde.

Hudson's Bay Bahn ausgesprochen haben. Räumlich war das Verlangen nach der Bahn immer im West-Canada groß, denn der Bahn nach durch die längere Handelsstraße gewinnen. Anders steht es mit Canadas Osten und denjenigen, mit dem es durch die meistartige breite Hudson's Bay verbunden ist. Die Hudson's Bay hat also Salzwasser und die Gewässer des Ozeans: Eibe und Fluß. Die Baffinländer sind unterschiedlich, füllt dadurch von den Gewässern der sogenannten Großen Seen, daß es auf derselben Höhe liegt als der Ozean während die Großen Seen 600 Fuß über dem Meeresspiegel sind, daß sie Eibe und Fluß hat und Salzwasser, während die großen Seen Süßwasser sind. Alle diese Unterschiede bewirken es, daß die Baffin's Bay erst bei viel größerer Kälte als die der großen Seen zurücktritt. Wir führen dies an, weil das für die Schifffahrt und damit auch für die Hudson Bay Bahn von großer Bedeutung ist.

Die Hudson's Bay und Hudson's Bay weit nördlich liegen, wo der Erdumfang geringer ist und dazu noch in gewissem Grade mit Liverpool, für die Unterfahrung von West-Canada nach Liverpool über die Hudson Bay bedeutend geringer, wie die über die Großen Seen, Montreal und den St. Lawrence Strom. Diese Entfernung wird von einem Schwerpunkt ausgehend wie folgt berechnet worden:

Branden nach Liverpool über Montreal 4,554 Meilen, über die Hudson's Bay 3.624 Meilen, Central-Saskatchewan über Montreal ungefähr 5000 Meilen, während die Hudson Bay ungefähr 4.000 Meilen. Man kann allgemein sagen, daß von irgend einem Ort westlich von Winnipeg die Unterfahrung nach Liverpool über die Hudson's Bay von 900 bis 950 Meilen fürzt, als für die Straße von Montreal — oder ungefähr die Straße von St. William bis Montreal. Es nimmt darum nicht wunder, daß der West-Canada seit mehr als einem Menschenalter eine Bahn nach einem Hafen an der Hudson Bay verlangt hat. Man braucht nur einen Platz für die Bahn zu weisen, um sofort von der großen handelsstrategischen Bedeutung dieser Linie überzeugt zu werden.

Kein Wunder also, daß man seit 40 Jahren die Bahn verlangt hat und daß schließlich alle politischen Parteien für den Bau der Hudson's Bay Bahn ausgesprochen haben.

Branden nach Liverpool über Montreal 4,554 Meilen, über die Hudson's Bay 3.624 Meilen, Central-Saskatchewan über Montreal ungefähr 5000 Meilen, während die Hudson Bay ungefähr 4.000 Meilen. Man kann allgemein sagen, daß von irgend einem Ort westlich von Winnipeg die Unterfahrung nach Liverpool über die Hudson's Bay von 900 bis 950 Meilen fürzt, als für die Straße von Montreal — oder ungefähr die Straße von St. William bis Montreal. Es nimmt darum nicht wunder, daß der West-Canada seit mehr als einem Menschenalter eine Bahn nach einem Hafen an der Hudson Bay verlangt hat. Man braucht nur einen Platz für die Bahn zu weisen, um sofort von der großen handelsstrategischen Bedeutung dieser Linie überzeugt zu werden.

Die Hudson's Bay und Hudson's Bay weit nördlich liegen, wo der Erdumfang geringer ist und dazu noch in gewissem Grade mit Liverpool, für die Unterfahrung von West-Canada nach Liverpool über die Hudson Bay bedeutend geringer, wie die über die Großen Seen, Montreal und den St. Lawrence Strom. Diese Entfernung wird von einem Schwerpunkt ausgehend wie folgt berechnet worden:

Branden nach Liverpool über Montreal 4,554 Meilen, über die Hudson's Bay 3.624 Meilen, Central-Saskatchewan über Montreal ungefähr 5000 Meilen, während die Hudson Bay ungefähr 4.000 Meilen. Man kann allgemein sagen, daß von irgend einem Ort westlich von Winnipeg die Unterfahrung nach Liverpool über die Hudson's Bay von 900 bis 950 Meilen fürzt, als für die Straße von Montreal — oder ungefähr die Straße von St. William bis Montreal. Es nimmt darum nicht wunder, daß der West-Canada seit mehr als einem Menschenalter eine Bahn nach einem Hafen an der Hudson Bay verlangt hat. Man braucht nur einen Platz für die Bahn zu weisen, um sofort von der großen handelsstrategischen Bedeutung dieser Linie überzeugt zu werden.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Aber die Bahn, die Stimmen aus dem Osten immer gelautet und sie sind sich immer konsequent treu geblieben. Ihre Hoffnung ist auch heute noch, den Bau unterstreichen zu können.

Was die Transportfirma ambringt, ist sollte allen Ehren gebühren, so wurde das Signal in einer Zeit, in der die Bahn wieder aufzurichten. Man behauptet, daß sehr Beweis vorliege, daß die Bahn die Transportlinien hergestellt und daß sie nur eine weitere Barde für das Schuldenlastende Canada bedeuten würde.

Besetzung der Ruhr durch Frankreich befürchtet

Amerikanische Truppen am Rhein dürfen in diesem Falle als protest zurückgezogen werden

Frankreich demonstriert seine Front immer deutscher. Doch es kann mit keiner Politik Deutschlands gegenüber Frankreich nicht gut auskommen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen den Westen aussetzen. Das ist nicht zu verwundern, daß der Osten immer gegen den Bau der Bahn angekämpft hat und noch mit aller Gewalt gegen die Festigung der Linie. Der Osten hat darüber das aus tiefster Selbstachtung. Er will sich in dieser Beziehung dem Westen nicht unterordnen, sondern will die Bahn, die er will, einen Tag später, wenn er kann, gegen